COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

PREMIÈRE SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT

---

1 EDOUARD VII, 1901

VOL. LV

COMPRENANT DEPUIS LE QUINZIÈME JOUR D'AVRIL JUSQU'AU VINGT-TROISIÈME JOUR DE MAI INCLUSIVEMENT.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1901

Débats des Communes.

PREMIÈRE SESSION—NEUVIÈME PARLEMENT.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 15 avril 1901.

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

SANCTION ROYALE.

M. l'ORATEUR : Je vais communiquer à la Chambre le message suivant que j'ai reçu du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général :

Bureau du secrétaire du Gouverneur général,
Ottawa, 15 avril 1901.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le juge en chef du Canada, agissant en qualité de suppléant de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra cette après-midi dans la salle des séances du Sénat pour y sanctionner certains bills adoptés par le Sénat et la Chambre des communes au cours de la présente session.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HARRY CRAHAM, capitaine, A.D.C.
Secrétaire du suppléant du Gouverneur général.

M. l'Orateur de la Chambre des communes.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 43) constituant en corporation le Lloyd du Saint-Laurent.—(M. Geoffrion.)

Bill (n° 53) concernant la Compagnie de prêts du Manitoba et du Nord-Ouest (à responsabilité limitée.)—(M. Britton.)

COMPAGNIE DES MANUFACTURIERS, DE TEMPERANCE ET D'ASSURANCE GENERALE SUR LA VIE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 97) constituant en corporation la Compagnie des Manufacturiers, de tempérance et d'assurance générale sur la vie.—(M. Osler.)

Article 14,

M. WALLACE : J'ai inscrit au feuilleton un amendement à l'article 14 et qui se lit comme suit :

14a. De publier, chaque année, dans le rapport de la dite compagnie, un état de la situation financière de chaque section des affaires de la compagnie à cette date.

La Compagnie de tempérance et d'assurance générale sur la vie comprend deux sections distinctes : l'une pour ceux qui s'abstiennent absolument de liqueurs, et l'autre pour ceux qui ne s'en abstiennent que relativement ; c'est d'après cette base que la compagnie a toujours opéré. L'intérêt public comme celui des assurés est sauvegardé par la possibilité où on est de comparer les résultats de la section de tempérance et du reste de l'administration, que la compagnie publie, avec ce qu'on en connaît déjà, et juger ainsi de la vérité.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les comptes sont-ils tenus séparément ?

M. WALLACE : Ils doivent l'être, et selon toute apparence, ils le sont. On me dit qu'un actionnaire pourrait peut-être obtenir des renseignements de la compagnie ; mais la compagnie pourrait bien aussi les lui refuser. Les assurés ont donc intérêt à ce que cet amendement soit adopté. La réunion qui s'est opérée ne devrait pas créer de changement ; il faut que, dans cet amalgame, chacune des deux compagnies réunie à l'autre reste sujette aux conséquences de ses obligations et de ses entreprises. L'article 14 du bill a été conçu en termes bien généraux. Le voici :

La section de tempérance de la compagnie sera à l'avenir maintenue comme telle par cette dernière comme bon semblera à ses directeurs.

Ainsi, on fait disparaître les conditions de garantie qu'on avait jugées nécessaires par rapport à la Compagnie de tempérance et d'assurance générale sur la vie, et l'on permet à la nouvelle compagnie d'agir à sa guise. Voilà qui est injuste. La réunion de ces compagnies ne devrait pas donner lieu à des privilèges plus étendus que n'en avait chacune d'elles auparavant. Une compagnie qui s'unit à une autre doit se charger de toutes ses obligations ; il s'ensuit qu'au lieu d'adopter une aussi grande latitude par l'article 14 du projet de loi actuel, on devrait plutôt adopter cet amendement.

Le MINISTRE DES FINANCES : La majorité des membres du comité où cette motion a déjà été discutée a pensé que c'était là une question d'économie interne pour la compagnie plutôt que de législation pour nous; je serai moi-même de cette opinion tant qu'on n'aura pas donné de nouvelles raisons assez évidentes pour me déterminer à penser autrement. L'honorable député (M. Wallace) et certains autres membres de cette Chambre sont probablement désireux de se renseigner au sujet de la façon dont cette compagnie a administré ses affaires. Un député que cette question intéressait beaucoup et que je regrette de ne pas voir à son siège dans le moment, a insinué qu'on taxait les consommateurs de liqueurs en vue d'assurer le public à bon marché ; en résumé, telle était la signification de ses paroles. Il y aurait là un problème d'un haut intérêt, mais je ne crois pas que nous ayons mission de rechercher ce qu'a pu faire l'agence de cette compagnie en particulier.

M. WALLACE : C'est elle-même qui a pris l'initiative de ce mouvement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ignorons ce que pensent de cet amendement les assurés ou les actionnaires. Sans avoir moi-même une opinion bien arrêtée à ce sujet, je crois devoir dire, cependant, que le comité a décidé cette question et que le majorité de ses membres s'est prononcée dans le sens que je viens de mentionner.

M. BORDEN (Halifax) : Lorsqu'il s'est agi de cette question devant le comité, j'ai d'abord pensé qu'il fallait ajouter un article comme celui dont il est question, mais il m'a ensuite semblé qu'il valait mieux ne pas le faire. Je ne crois pas que nous ayons encore soumis aucune compagnie d'assurance à une loi de ce genre, mais si nous devions l'y soumettre, il faudrait que cette loi fût générale. Je ferai remarquer à mon honorable ami d'York-ouest que l'article 4 de la convention insérée dans le bill oblige la nouvelle compagnie à s'acquitter des obligations que chacune des anciennes compagnies a assumées à l'égard de tous ses assurés.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je dirai, avec l'honorable député (M. Borden), qu'une condition de ce genre, si nous venions à la reconnaître, devrait s'appliquer à toutes les compagnies également. Comme l'a fait remarquer le ministre des Finances, ce n'est là, pour la compagnie, qu'une question d'administration et d'économie interne ; au point de vue de l'intérêt public, cet amendment ne signifie rien, et d'un autre côté, il est susceptible de causer beaucoup de tort à la compagnie, ce qui serait regrettable, car elle est en excellente situation, et fait dans tout le pays, et surtout dans les provinces maritimes, beaucoup d'affaires. Nous ne devrions donc pas nous empresser de faire une loi qui, de prime abord, paraît assez anodine, mais qui, en réalité, peut beaucoup nuire à la compagnie.

L'amendement est rejeté, le bill rapporté, lu la troisième fois et adopté.

CONVENTION RELATIVE AUX CHEMINS DE FER DU MANITOBA.

M. McISAAC : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 103) concernant une convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer.

M. PUTTEE : Veuillez donner des explications.

L'honorable JAMES SUTHERLAND : Ce bill est très important, et il diffère de la plupart des bills d'intérêt privé en ce qu'il a rapport à une convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et une compagnie de chemin de fer. Ne connaissant pas encore tous les détails relatifs à cette transaction, nous ferions peut-être mieux de renvoyer le bill au comité avec entente qu'en se prononçant en faveur de la deuxième lecture, aucun député ne sera censé approuver le principe ou le dispositif du bill. Il nous faut entendre les représentations des intéressés de part et d'autre et prendre connaissance d'un grand nombre de documents qu'on n'a pas encore produits pour pouvoir juger en connaissance de cause de la valeur de certaines dispositions de ce bill. Je suggère donc qu'il soit renvoyé au comité afin que nous parvenions à nous éclairer sur les faits qui s'y rattachent, mais que tout cela se fasse sous la réserve que je viens de mentionner par rapport à la deuxième lecture et au renvoi du bill au comité.

M. PUTTEE : A cette époque avancée de la session, je ne veux pas faire de discussion au sujet de ce bill qu'il conviendrait pourtant de combattre, mais simplement demander à l'honorable député dont le nom figure sur le verso du bill certaines explications au sujet d'un point dont il y est question : les bills numéros 102 et 103 ont trait à la convention connue sous le nom de convention des chemins de fer du Manitoba ; or, il y a environ quatre semaines, les bills numéros 75 et 87 ont subi leur deuxième lecture, et ont été renvoyés au comité des chemins de fer ; on y voyait, sur le verso, le nom de l'honorable député de Selkirk. Il n'a pas dû permettre qu'on y fît aucune modification, et, cependant, ces deux derniers bills actuellement soumis à notre considération ont été ajoutés aux autres. C'est à ce sujet que je demande des explications à l'honorable député qui propose maintenant la deuxième lecture.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je dois dire que j'ai reçu une note de l'honorable député dont le nom figure sur ces bills et qui n'a eu aucune connaissance de la modification. Comme c'est l'avocat qui a coutume de surveiller la rédaction des bills présentés à la Chambre, je lui ai demandé une explication ; il est, d'ailleurs, seul responsable de l'impression de ces bills qui furent soumis à la considération du comité et dont je ne connaissais rien avant d'avoir vu qu'on les avait réimprimés. Je suppose que mon honorable ami qui a charge du présent bill n'en connaissait rien non plus, et n'avait pas eu à s'en occuper. L'avocat des compagnies que ces bills concernaient et auxquels le député de Winnipeg vient de faire allusion, est seul responsable des amendements suggérés et de la réimpression des bills en vue d'une reconsidération d'iceux par le comité.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le député de Selkirk venait justement d'apprendre qu'on avait réimprimé ces bills lorsqu'il s'est absenté de la capitale il y a cinq ou six jours. Sur ce, il m'a adressé, par l'entremise d'un messager particulier, une dépêche me demandant de vouloir bien me mettre en communication avec le président du comité des chemins de fer parce que, disait-il, ne connaissant pas très bien les règlements de la Chambre, il ignorait si l'avocat avait droit de faire modifier ces

bills sans son consentement, et où il exprimait le désir que le président du comité fût immédiatement averti que l'altération s'était faite hors sa connaissance et sans son consentement. J'ai fait ce qu'il me demandait, et j'en parle pour qu'il n'y ait pas de doute sur ce qui est arrivé.

M. McISAAC : Ce bill a pour objet la ratification d'un bail intervenu entre le gouvernement du Manitoba et quatre compagnies de chemin de fer qui opèrent dans cette province sous une seule et même direction, et qui s'appellent la "Northern Pacific & Manitoba Railway Company," la "Winnipeg Transfer Railway Company" (à responsabilité limitée), la "Portage et Northwestern Railway Company," et la "Waskada et North-Eastern Railway Company." Après avoir obtenu de la législature du Manitoba des chartes provinciales, ces compagnies se sont fait passer par le parlement fédéral une loi les déclarant d'intérêt général pour le Canada. Leur bail avec le gouvernement du Manitoba se résume à ceci; elles se dépossèdent pour une période de 999 ans, moyennant $210,000 pour les dix premières années, $225,000 pour dix autres années, $275,000 pour les dix années subséquentes et $300,000 pour la différence du terme prévu. D'après les conditions du bail, il est reconnu que la propriété de ces compagnies réunies vaut $7,000,000, et il est déclaré dans le bail que le gouvernement du Manitoba pourra, en aucun temps avant l'expiration du terme prévu, s'en rendre acquéreur pour ce montant, et la transporter à n'importe quelle autre compagnie ou corporation. Telles sont les principales dispositions du bail, que l'article 1 et unique de ce bill a pour objet de ratifier et de confirmer.

L'honorable M. HAGGART : Comme vient de le dire l'honorable député, ce bill n'a qu'un article, et il pourvoit à ce que cette convention soit obligatoire, selon sa teneur par rapport à celles des parties contractantes qui sont sujettes à l'autorité législative du parlement. L'honorable député veut-il dire que la législature du Manitoba, d'après cette disposition, est sujette à l'autorité législative du parlement ?

M. McISAAC : Je ne comprends pas bien l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Ce bill a pour objet la ratification d'un contrat où figurent, comme sujettes à l'autorité de ce parlement, des compagnies de chemins de fer qui tiennent de lui leur existence. Or, je veux savoir si l'honorable député prétend que, d'après l'article 1 du présent bill, la législature du Manitoba se trouve liée ?

M. McISAAC : C'st là une question de droit constitutionnel à laquelle je ne suis pas en état de répondre dans le moment. Il s'agit de la juridiction de ce parlement par rapport à la législature du Manitoba.

L'honorable M. HAGGART : C'est tout le point.

M.McISAAC : Nous n'avons pas à discuter cette question pour le moment.

La motion est adoptée, et le bill lu la deuxième fois.

DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 103) concernant une convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord au sujet de certains chemins de fer.—(M. McIsaac.)

INTERPELLATIONS.

BALISES SUR LA RIVIERE RICHELIEU.

M. BRUNEAU :

Quel est le ministère chargé de la surveillance, de l'entretien, etc., des balises sur la rivière Richelieu, de Sorel à Chambly ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : C'est au ministère de la Marine et des Pêcheries qu'échoit d'ordinaire la surveillance des balises ; mais nous n'en avons pas sur la rivière Richelieu, de Sorel à Chambly.

CANAL DE CARILLON—RECONSTRUCTION DE LA JETEE CONDUCTRICE.

M. MONK :

1. A qui a été adjugée l'entreprise de la reconstruction de la jetée conductrice, au canal de Carillon ?
2. Quels étaient le soumissionnaires pour ces travaux ?
3. Quel était le plus haut soumissionnaire ?
4. Quel était le plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. S. Fielding) : Le ministre des Chemins de fer et Canaux étant absent, je vais répondre à cette interpellation :

1. A Martineau et Lemoine.
2. Dussault et Pageau, Martineau et Lemoine, Borthwick et McNaughton, John Quilan, W. J. Poupore, J. F. Keating.
3. J. F. Keating.
4. La soumission de Dussault et Pageau était de $21,743.80, et celle de Martineau et Lemoine, de $21,784.17, soit, entre les deux, un écart de $40.37. Il a plu au ministère d'adjuger l'entreprise à ces derniers au prix mentionné dans la plus basse soumission.
5. On a reçu six soumissions.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—VENTE DES JOURNAUX.

M. GAUVREAU—par M. Demers (Saint-Jean et Iberville) :

Est-ce l'intention du ministère des Chemins de fer de permettre la vente des journaux, revues et autres articles nécessaires aux voyageurs, dans la gare centrale de la Rivière-du-Loup, lorsque cette gare sera ouverte au public ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On se propose de prendre des mesures pour assu-

rer la vente des journaux, revues, etc., à la gare de la Rivière-du-Loup.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—SALAIRES DES CONTREMAITRES A LA RIVIERE-DU-LOUP.

M. GAUVREAU—par M. Demers (Saint-Jean et Iberville) :

1. Quel était le salaire de messieurs Alexandre Ouellet et Jean Bourdeau, contremaîtres des mécaniciens de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup ?
2. Quel est maintenant le salaire de M. Lozo, le nouveau contremaître ?
3. Quel est le député qui a recommandé la nomination de M. Lozo ?

Le MINISTRE DES FINANCES :

1. Le salaire de messieurs Alexandre Ouellet et J. M. Bourdeau, ci-devant contremaîtres à la Rivière-du-Loup, était de $91.66 par mois.
2. Le contremaître actuel, M. Lozo, reçoit $110 par mois.
3. Je ne sache pas que, relativement au choix de la personne digne de cet important emploi, le surintendant des mécaniciens ait consulté aucun membre du parlement.

TRANSPORT DE LA MALLE ENTRE LES MINES DE COE-HILL ET APSLEY.

M. CARSCALLEN, par M. Bell (Addington) :

Qui a l'entreprise du transport de la malle entre les mines de Coe-Hill et Aspley ?

Quand l'entreprise a-t-elle été adjugée ?

A quelle date a-t-on reçu la dernière soumission, et à quelle date le ministère en a-t-il pris connaissance ?

Si l'entreprise n'est pas encore adjugée, qui fait le service, et à quelles conditions le fait-il?

L'honorable JAMES SUTHERLAND : A l'heure actuelle, il n'y a pas de contrat relativement au service dont il s'agit. L'ancien contrat expirant le 31 mars dernier, on a demandé des soumissions dont on devait prendre connaissance le 15 mars. Comme le chiffre de la plus basse soumission s'est trouvé beaucoup plus élevé que celui que portait l'ancien contrat, l'inspecteur de Kingston a reçu ordre de faire une enquête à ce propos et d'en communiquer un rapport au ministère. Cette difficulté n'était pas encore réglée le premier du mois courant, et l'inspecteur a conclu avec Charles W. Gunter un arrangement provisoire en vertu duquel le service s'effectue à raison de $2.00 le voyage ; ce sont là, dit l'inspecteur, les meilleures conditions qu'il soit possible d'obtenir.

LES PLAINES D'ABRAHAM.

M. NORTHRUP (par M. Kaulbach) :

1. Le député de Québec-ouest, l'honorable R. R. Dobell, un des membres du cabinet, a-t-il fait la déclaration qu'on lui attribue dans une résolution adoptée par une députation qui a eu une entrevue avec l'honorable M. Parent, premier ministre de la province de Québec, laquelle résolution a été publiée comme suit par nombre de journaux du Dominion :

QUEBEC EST FURIEUX.

Les principaux citoyens protestent contre l'opposition faite par M. Dobell à l'acquisition des Plaines d'Abraham—Un appel à sir Wilfrid —Le gouvernement fédéral prié de ratifier immédiatement le contrat, avec les religieuses, pour l'achat de cette propriété.

Québec, 8 avril.—" J'ai travaillé et voté pour l'honorable M. R. R. Dobell lors de sa dernière élection, mais je ne voterai jamais pour lui dorénavant ; telle a été la déclaration faite par l'honorable Richard Turner, conseiller législatif, samedi après-midi, au cours d'une entrevue avec le maire Parent, à laquelle assistaient un grand nombre de citoyens distingués. M. Turner était l'un des délégués dégoutés qui ont eu une entrevue avec M. Dobell, le 4 courant, au sujet de l'affaire des Plaines, alors que ce dernier leur a déclaré que, pour des raisons de conscience qu'il ne pouvait divulguer, il lui était impossible d'approuver cette affaire.

M. Turner était président de la députation importante qui s'est rendue auprès de M. Parent, samedi, et dont faisaient partie l'honorable John Sharples, le révérend F. G. Scott, W. H. Wiggs, H. M. Price, William Price, William Wood, Victor Chateauvert, N. Garneau, M.A.L., l'échevin Taschereau, Thos. Davidson, Atkinson, J. Théodore Ross, Amyot, et nombre d'autres. Le projet d'acte de vente entre les religieuses Ursulines et le gouvernement fédéral a été lu, et fait voir que le prix à payer aux religieuses était de $80,000 et que la propriété Marchmont n'était pas comprise dans la transaction. Tout naturellement, les religieuses peuvent acheter la propriété Marchmont en place des Plaines, si elles le désirent, mais rien dans le contrat ne les oblige à le faire. On a beaucoup critiqué le fait que M. Dobell a refusé de parler clairement et de donner les motifs de son refus, et le maire Parent, surtout, s'est vigoureusement exprimé a ce sujet. Finalement, la résolution suivante a été adopté à l'unanimité :

" Proposé par M. Victor Chateauvert, le capitaine William Wood, président de la Société littéraire et historique de Québec, et M. N. Garneau, député.

Appuyé par l'honorable John Sharples, C.L., M. William Price et M. John Hamilton—

" Que la présente députation a appris avec surprise, la réception faite aux délégués qui s'étaient rendus auprès de M. Dobell, le 4 avril dernier, pour avoir des renseignements au sujet des Plaines d'Abraham, que le gouvernement fédéral désire acheter pour en faire un parc public, et que le député de Québec-ouest, tout en déclarant être favorable à l'acquisition des Plaines par le gouvernement fédéral, a déclaré à la dite députation que, dans la circonstance, il ne pouvait en conscience recommander la signature du contrat, et que sa raison principale, pour cette objection, étant un secret de cabinet, il ne pouvait la divulguer sans la permission de ses collègues.

" Que cette députation ayant entendu la lecture en français et en anglais du contrat de vente qui sera passé entre les Dames Ursulines et le gouvernement fédéral, considère que le montant mentionné, savoir $80,000, est un montant satisfaisant et que les conditions stipulées dans le contrat comme sauvegarde des intérêts du gouvernement et des citoyens du Canada rencontrent les vues des citoyens de Québec.

' Qu'en qualité de membres de cette députation, nous conseillons et demandons sans retard la signature du dit contrat entre le gouvernement fédéral et les Dames Ursulines.

" Que la conduite desDames Ursulines qui ont consenti à cette vente dans le but de répondre au désir de la majorité des citoyens de Québec mérite d'être mentionnée et tendra sûrement à cimenter les liens qui existent entre les différentes nationalités non seulement en cette ville, mais dans toute la confédédration.

" Que la députation profite de la présente occasion pour remercier le premier ministre de la province, l'honorable M. Parent, qui est aussi maire de la ville de Québec, de l'intérêt qu'il a porté à cette question et d'avoir conduit à bonne fin les négociations et démarches avec les autorités religieuses et le gouvernement fédéral, et espère qu'il continuera à s'occuper de la question et verra à faire signer ce contrat.

" Que des copies des présentes résolutions soient transmises à sir Wilfrid Laurier, à l'honorable M. Dobell et à tous les membres du parlement fédéral venant de la ville et du district de Québec."

2. Quels étaient les motifs de conscience qui ont empêché l'honorable député d'approuver la dite acquisition ?

L'honorable R. R. DOBELL : Je répondrai à l'honorable député que ce rapport est exact en somme, du moins en ce qui me concerne. Quant aux scrupules de ma conscience, je ne crois pas devoir les soumettre à la considération de la Chambre.

LE RECENSEMENT.—PUBLICATION D'UNE CIRCULAIRE.

M. NORTHRUP (par M. Kaulbach) :

1. La circulaire suivante a-t-elle été transmise directement ou indirectement par Thomas Côté, assistant commissaire du recensement ?

(Confidentielle.) Bureau du Recensement,
Ottawa, 1er mars 1901.

Cher monsieur,—Je me permets de vous écrire aujourd'hui pour vous causer des choses du recensement.

Comme vous le savez déjà, le quatrième recensement décennal du Canada commencera le premier avril prochain pour se continuer durant les deux ou trois semaines qui suivront.

Comme vous le savez également, le but d'un recensement, est de s'assurer aussi exactement que possible du chiffre de la population et des ressources du pays et par là donner une idée juste de sa position relative parmi les nations.

Pour atteindre ce but, c'est-à-dire pour connaître aussi exactement que possible le chiffre de la population et les ressources d'un pays, il faut que les citoyens du pays dans lequel se fait le recensement contribuent de leur influence, de leurs paroles et de leur exemple au succès de l'œuvre commune.

Ceci m'amène, monsieur, à vous demander de nous aider à obtenir un recensement aussi complet et aussi exact que possible dans votre localité.

Vous n'ignorez probablement pas qu'à l'époque des recensements antérieurs, nombre de citoyens de ce pays se sont imaginé qu'un recensement a pour objet l'imposition de taxes nouvelles ou l'enrôlement de leurs enfants pour des guerres lointaines.

C'était une erreur profonde ; car les résultats qu'un recensement fournit n'ont pas pour objet l'imposition de taxes nouvelles, mais sont, au contraire, directement liés à la science administrative qui présuppose une connaissance générale des besoins et des moyens, des défauts et des avantages du pays recensé, le tout présenté numériquement.

Pas d'enrôlement.

Il n'est pas plus raisonnable de redouter que le recensement ait pour résultat l'enrôlement d'aucun citoyen du pays pour une guerre quelconque. Le service militaire qu'un certain nombre de Canadiens sont allés récemment faire en Afrique a été, comme vous le savez, purement volontaire et il n'y avait pas de puissance au monde capable de forcer qui que ce soit à y aller, si tel n'avait pas été son désir.

Il est aussi une autre erreur dans laquelle sont tombés un certain nombre de nos compatriotes ; ç'a été de s'imaginer que les tableaux du recensement ou plutôt les renseignements fournis aux énumérateurs pouvaient leur servir d'annonce, ou préjudicier à leurs intérêts, suivant le cas. La vérité vraie, cependant, c'est que ces tableaux ne sont jamais vus que par les fonctionnaires chargés de faire le dénombrement.

Ces officiers sont tenus par leur serment d'office de ne divulguer aucun renseignement concernant les individus, et du reste, comme vous le supposez bien, j'en suis sûr, dans les quatre cinquièmes des cas, les énumérateurs n'ont nul souci de s'arrêter aux renseignements personnels qu'ils ont obtenus en allant de demeure en demeure interroger les citoyens.

On a également dans certains cas objecté à donner son nom aux énumérateurs. Pourtant on prend les noms dans le recensement purement et simplement comme garantie de l'exactitude des données fournies, et afin de permettre le contrôle des renseignements inscrits.

Mais il est une autre chose sur laquelle je désire attirer spécialement votre attention, c'est la situation particulière des groupes français de votre district. Au recensement de 1891, la population d'origine française des provinces maritimes, du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et d'Ontario n'a pas eu justice. Un grand nombre de citoyens d'origine française ont été comptés, au recensement de 1891, comme étant d'origine anglaise.

Canadiens-française parlant l'anglais.

La cause véritable de cette injustice n'a pas encore été exactement connue. Peut-être est-ce dû au fait qu'un grand nombre de nos compatriotes dans les provinces plus haut mentionnées, et spécialement dans votre localité, ne parlaient plus le Français, et même, dans certain cas, ont changé leur nom.

Quand l'énumérateur s'est présenté à leur domicile en 1891, ils ont répondu, sans doute sans réfléchir, que ne parlant que l'anglais, ils devaient être comptés comme faisant partie de la population d'origine anglaise. N'empêche, pourtant, que ces citoyens sont bien et dûment d'origine française et doivent être comptés comme tels.

J'ai raison de croire qu'il y aura moins d'erreurs cette année que par le passé, à cause des changements qui ont été apportés dans les tableaux du recensement.

Mais voulez-vous me permettre de vous demander d'exercer votre influence auprès de tous les citoyens d'origine française que vous connaissez, afin d'engager ceux-ci à répondre exactement et correctement aux officiers du recensement ?

Qu'ils n'oublient pas de déclarer qu'ils sont bien et dûment d'origine française, même s'ils ne parlent plus le français et s'ils ont changé leur nom, comme dans le cas, par exemple, des Poirier qui s'appellent aujourd'hui des Perry, des LeBlanc qui s'appellent aujourd'hui des White, etc.

Voulez-vous me permettre aussi de vous demander de donner ces instructions et ces explications à tous les citoyens d'origine française que vous connaissez ? Voudrez-vous conseiller à vos gens de répondre correctement aux questions qui leur seront posées par les énumérateurs, les engageant à ne craindre aucune augmentation de taxes, puisque le recensement n'a pas cet objet en vue, et à ne pas hésiter à faire connaître la valeur réelle de leurs propriétés ? Mais surtout insistez, je vous prie, pour que la véritable origine de tous nos compatriotes soit correctement enregistrée par les officiers du recensement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS COTE,
Assist.-commissaire du recensement

2. Dans l'affirmative, combien de ces circulaires ont été publiées, et quel nombre dans chaque province ?

3. Les circulaires expédiées par la malle ont-elles été affranchies par le ministre des Travaux publics ?

4. Ces circulaires ont-elles été expédiées d'après les instructions du gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable Sydney Fisher) : En substance, cette traduction de la circulaire dont il s'agit est fidèle. On en a expédié 1,855 par la poste et comme suit : 744 dans Ontario, 196 dans le Nouveau-Brunswick, 287 dans l'Ile du Prince-Edouard, et 441 dans la Colombie Anglaise. Ces circulaires ont été expédiées sous le seing du ministère de l'Agriculture, mais on en a adressé un certain nombre sous celui du ministère des Travaux publics, parce que M. Côté, l'expéditeur, avant que l'édifice Seybold fût habitable, faisait son travail au ministère des Travaux publics. Quelques-unes de ces circulaires furent aussi adressées, franc de port, du bureau de la Chambre des communes, vu que M. Côté, ayant été obligé de faire la recherche des adresses dans cet édifice, a dû envoyer ces circulaires du bureau de poste de la Chambre des communes parce que, au ministère de l'Agriculture, la malle était alors fermée. C'est le ministère qui a ordonné l'envoi de ce document dans le but d'obtenir aux questions énoncées dans les formules du recensement des réponses exactes ; il en a fait autant à l'égard des commissaires du recensement dans la province de Québec, en vue de faire inscrire comme étant d'origine anglaise, irlandaise ou écossaise les Fraser, les Ross, les Pettigrew, les Carroll, etc., bien que ces familles ne parlent que le français et doivent être inscrites dans la colonne relative à la langue comme parlant le français. Nous avons cru devoir recourir à cette précaution pour mieux instruire de leurs devoirs les énumérateurs et assurer l'exactitude du recensement.

M. NORTHRUP.

CAMP DE BRIGADE DE LEVIS.

M. MORIN :

1. Le ministère de la Milice a-t-il pris connaissance des témoignages rendus dans une enquête instituée l'automne dernier, par les colonels Alymer et Foster, chefs d'état-major, à Ottawa, au sujet de plaintes concernant certaines irrégularités commises l'été dernier par rapport au 17e régiment de Lévis, lors du dernier campement de brigade de Lévis ?

2. Dans l'affirmative, le ministère de la Milice se propose-t-il de payer ces soldats qui n'ont reçu qu'une partie de leur solde pour ce camp de brigade ?

3. Le ministre de la Milice doit-il prendre les moyens pour faire rembourser les soldats qui ont paru dans cette enquête et les faire payer de leur solde du dernier camp ?

4. Le même ministère doit-il prendre des mesures de manière à prévenir des irrégularités du genre de celles qui ont été commiss ?

5. Le ministère de la Milice se propose-t-il de punir les officiers qui ont commis des irrégularités, pour l'honneur des autres officiers du 17e régiment ?

Le MINISTRE DE LA MILICE :

1. On a étudié la preuve.

2. Il n'y a, au ministère, de la part des soldats du 17e régiment, aucune réclamation qui attende un règlement.

3. Il sera donné aux réclamations présentées par ceux qui ont rendu témoignage devant la cour d'enquête, toute l'attention qu'elles méritent, et la solde à laquelle ils ont droit par rapport au dernier campement leur sera intégralement payée.

4. Oui.

5. On prendra dans l'intérêt de la milice, toutes les mesures commandées par les circonstances.

SUBSIDES—PENSION A L'ETAT-MAJOR, MILICE REGULIERE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

L'honorable E. G. PRIOR : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je dirai quelques mots d'un question qui m'intéresse souverainement et qui est aussi d'une grande importance pour le pays ; bien que l'opposition et le parti ministériel puissent y avoir déjà donné beaucoup d'attention, j'espère que, de part et d'autre, on voudra bien avoir la patience d'écouter ce que je vais en dire ; je prétends qu'il est nécessaire que le gouvernement accorde des pensions à l'état-major et à la milice régulière. Il y a déjà huit ans que j'ai signalé ce point, pour la première fois, à la considération de la Chambre ; depuis ce temps-là, j'ai eu plusieurs fois l'occasion d'y revenir, mais, je regrette de le dire, la Chambre n'en a pas fait grand cas, ni le gouvernement, non plus. Comme on semble beaucoup plus s'intéresser au sort de la milice canadienne à l'heure qu'il est, je crois opportun d'en parler de nouveau.

Non seulement en Canada, mais aussi en Angleterre, on songe à traiter les volontaires et la milice régulière beaucoup mieux aujourd'hui qu'on ne le faisait autrefois. Depuis dix-huit mois, nous voyons le Canada, l'Australie et les autres possessions anglaises voler au secours de la mère patrie et l'aider à triompher de l'ennemi qu'elle a été appelée à combattre dans l'Afrique australe. Des milliers de nos plus vaillants jeunes gens se sont enrégimentés pour la défense de la reine et du drapeau. Une quarantaine de mille jeunes Canadiens ont sollicité l'honneur d'aller se battre en Afrique, mais nous n'avons pu en accepter qu'un nombre relativement très restreint. J'ai donc lieu d'espérer que la question dont il s'agit paraîtra plus digne d'attention que jamais et que le gouvernement y attachera plus d'importance et se montrera plus disposé à faire droit à ma demande. Dans les régiments que nous avons envoyés en Afrique on a assigné aux officiers de la milice régulière les postes les plus élevés et, à mon avis, c'est ce qu'on devait faire. Les soldats et les officiers de la milice régulière s'étaient rendus en Afrique pour soutenir l'honneur du Canada, et, certes, ils n'ont pas failli à leur tâche. Les noms des colonels Otter, Buchan, Drury, Lessard et Pelletier et de tant d'autres sont aujourd'hui familiers non seulement au peuple canadien, mais à tous les sujets de l'empire. Ces soldats méritaient tous les éloges qu'on leur a décernés, comme ils méritent de la part du gouvernement les meilleurs égards.

Mais il en est d'autres qu'il ne faut pas oublier, non plus : ce sont les officiers de l'état-major d'Ottawa. On le sait, il ne faut pas envoyer une armée en campagne sans l'avoir parfaitement organisée ; inutile de donner aux bataillons que l'on lance contre l'ennemi, des officiers habiles et des leçons savantes, si l'état-major n'a pas d'abord pris soin d'assurer le transport et l'approvisionnement des troupes. Je me plais à le reconnaître, étant donné son peu d'entraînement et le peu de temps dont il avait pu disposer, l'état-major de nos régiments d'Afrique a fort bien fait son devoir. On pourrait comparer un état-major à la bouilloire d'une locomotive ; impossible à cette dernière de fonctionner si la bouilloire est en mauvais état. De même, une armée ne fera rien de bon si son état-major n'est pas à la hauteur des exigences du moment. Loin de moi l'idée de déprécier les soldats et les officiers de la milice active qui étaient les plus nombreux et qui se sont également bien conduits ; ils avaient abandonné leurs affaires, l'exercice de leur profession et tout sacrifié pour la défense de la reine ; quelques-uns avaient même renoncé à leur grade pour prendre place dans les rangs des simples soldats. L'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes), qui siège ici, à ma droite, faisait partie d'une de nos expéditions militaires, lui aussi, et il s'est vaillamment conduit. Il y a d'autres députés, tant du côté de l'opposition que du côté ministériel, dont les fils ont également fait honneur au Canada dans cette campagne, comme nous nous y attendions, du reste. En parlant seulement de la milice régulière, je suis donc loin de vouloir déprécier les services rendus par la milice active ; mais comme c'est aux premiers que je veux faire rendre particulièrement justice aujourd'hui, j'ai le devoir de restreindre mes arguments à ce qui les concerne. Et d'abord, je tâcherai de faire voir ce que c'est que notre milice régulière ; elle fut établie en 1871 ; on institua alors deux compagnies qui formèrent comme l'embryon d'une école destinée à l'instruction de la milice active ; elle comprend aujourd'hui un millier de soldats qui font le service d'infanterie, d'artillerie et de cavalerie, et qui ont pour mission de former des écoles et des professeurs pour l'instruction de la milice active des villes et des campagnes. La raison pour laquelle je demande qu'il leur soit accordé une pension, c'est que, en leur qualité de réguliers, ces soldats et officiers valent tout autant que ceux d'Angleterre, de France ou d'Allemagne, et touchent, je crois, une solde moindre que ceux de n'importe qu'elle autre partie de l'empire britannique, et, dans tous les cas, moindre que ceux des Etats-Unis.

Le bordereau de paye que j'ai ici en mains fait voir que les simples soldats et troupiers de l'infanterie régulière du Canada ne reçoivent que 40 cents par jour, plus de 2 à 7 cents comme récompense de leur bonne conduite, suivant le cas, et s'ils ont la bonne fortune d'être promus au grade de sergent, leur solde s'élève alors à 80 cents par jour, mais jamais au delà, et advenant leur retraite, après quinze à vingt ans de service continu, ils ne jouissent d'aucune pension.

Quant à la gendarmerie à cheval, un des plus beaux corps de milice de ce genre, on la traite d'un façon tout à fait différente, on lui accorde une pension à peu près comme à nos employés civils. Par exemple : un constable qui a vingt ans de service touche une pension de $102.20 par année lorsqu'il prend sa retraite, et s'il se retire après vingt-quatre ans de service révolus, sa pension est de $132.86, et de $188.85 s'il se retire après 25 ou 30 ans de service révolus. Ce n'est pas une bien forte somme, mais elle représente tout de même une perspective pour un homme qui a consacré les meilleures années de sa vie à l'art militaire.

La pension des sous-officiers de la gendarmerie à cheval est plus considérable : ainsi, un sergent d'état-major qui se retire après vingt-cinq ans de service, après avoir gagné $1 par jour, touche une pension de 60 cents par jour ou de $210 par année. Il est donc évident que la gendarmerie à cheval est dans une bien meilleure situation que les soldats et les sous-officiers de la milice régulière bien que les services de ces derniers soient pour ainsi dire identiques à ceux de la gendarmerie.

Un mot au sujet des officiers ; j'ai en mains une liste des soldats réguliers d'Angleterre, des Etats-Unis et du Canada et de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest canadien. Au risque de fatiguer la Chambre, je me permettrai de lui citer quelques-unes des soldes et pensions qu'on leur accorde :

Grade.	Pays.	Solde et pension.	Après 15 ans de service, par mois.	Après 20 ans de service, par mois.
			$ c.	$ c.
Lieutenant-colonel	Grande-Bretagne	Solde	133 25	133 25
		Pension	101 25	121 50
	Etats-Unis	Solde	325 00	333 33
		Pension	243 75	250 00
	Canada	Solde	120 00	120 00
		Pension	Rien.	Rien.
Commission de la gend. à cheval, T.N.-O.	Canada	Solde	216 80	216 80
		Pension	64 98	86 64
Capitaine	Grande-Bretagne	Solde	84 60	84 60
		Pension	Gratification, 7,776 00	Doit se retirer avant 20 ans de service comme capitaine.
	Etats-Unis	Solde	195 00	210 00
		Pension	162 50	175 00
	Canada	Solde	105 00	105 00
		Pension	Rien.	Rien.
Surint. de la gend. à cheval, T.N.-O	Canada	Solde	116 66	116 66
		Pension	34 98	46 64
Lieutenant	Grande-Bretagne	Solde	47 40	
		Pension	Gratification, 7,776 60	
	Etats-Unis	Solde	162 50	175 00
		Pension	121 87	131 25
	Canada	Solde	75 00	75 00
		Pension	Rien	Rien.
Inspect. de la gend. à cheval, T.N.-O	Canada	Solde	83 33	83 32
		Pension	24 99	33 32

Ce tableau, M. l'Orateur, est celui de l'infanterie. La cavalerie et l'artillerie, pour tous ces services, reçoivent une rémunération supérieure, parce qu'on les considère comme des corps d'élite. Quant à l'état-major de district, je dois faire observer qu'au Canada l'officier connu jadis sous le nom de sous-adjudant général, et qui est aujourd'hui le commandant de district, touche un traitement annuel de $1,700, au minimum. Dans l'armée anglaise, l'officier de ce grade reçoit $3,500 de traitement outre une pension de retraite. Voilà qui fait bien voir toute l'absurdité de la solde accordée aux officiers de notre corps permanent relativement à ce que les officiers du même grade reçoivent aux Etats-Unis et en Angleterre. Or, personne ne prétendra à coup sûr, que nos officiers soient inférieurs à ceux de ces deux pays. Sur les champs de bataille, comme dans les camps ou dans les bureaux, ils se sont montrés les égaux de ces officiers. En pareille circonstance, puisque le Canada est en pleine ère de prospérité et que notre budget, ainsi que le déclare le ministre des Finances, accuse un fort excédent, l'heure est venue où le gouvernement doit saisir la Chambre d'un projet de loi tendant à rendre justice à ces officiers.

Mais, me dira-t-on : Est-ce que ces officiers ne reçoivent pas déjà ample rémunération pour leurs services, sans qu'il faille leur accorder des pensions ? A cela je réponds que le chiffre de leur traitement est si peu élevé, qu'il leur est absolument impossible de faire la moindre économie. On le sait, l'officier doit maintenir la dignité de sa position, sans quoi il ne mérite pas de la conserver ; il lui faut s'habiller comme un monsieur, sans toutefois se livrer à la prodigalité et au luxe ; en outre, on ne l'ignore pas, dans la caserne, il est certains devoirs d'hospitalité si impérieux qu'il ne saurait s'y soustraire. On s'attend à ce qu'il donne certaines réceptions——

SANCTION ROYALE.

L'huissier de la verge noire transmet à la Chambre le message que voici :

Le très honorable juge en chef du Canada, gouverneur intérimaire, prie les honorables mem-

bres de cette Chambre de se rendre immédiatement dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, le président de la Chambre, en compagnie des députés, se rend à la Chambre du Sénat. Puis, au retour de l'Orateur et des députés, l'Orateur annonce à la Chambre qu'il a plu au très honorable représentant du gouverneur de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction aux bills suivants :

Acte relatif à la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.

Acte concernant la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et d'Ontario-Sud.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Orford.

Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte de la preuve au Canada, 1893.

Acte concernant la Cour Suprême de l'Ordre Indépendant des Forestiers.

Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent requises pour faire face à certaines dépenses du service public pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1901.

SUBSIDES—PENSION A L'ETAT-MAJOR, MILICE REGULIERE.

L'honorable M. PRIOR : Au moment où les députés ont été invités à se rendre à la Chambre du Sénat, j'allais dire pourquoi il est impossible aux officiers de rien économiser pour leur vieillesse sur la maigre solde qu'ils reçoivent de l'Etat. Ils ont tant de déboursés à faire pour soutenir leur rang, qu'on ne peut guère s'attendre à ce qu'ils puissent thésauriser, en prévision de l'avenir. Quant aux sous-officiers et aux soldats, tout ce qu'ils désirent se procurer sous forme de linge de corps, de tabac, d'amusements, et le reste, tout cela est pris sur les 40 ou 80 cents de la journee et il leur est impossible de faire la moindre épargne pour l'avenir, comme le peuvent faire l'artisan et le manœuvrier. En outre, après avoir fait vingt-cinq à trente ans de service dans l'armée, ils sont tout à fait impropres aux différentes besognes qu'ils pourraient entreprendre à leur sortie de l'armée.

Une autre raison, c'est qu'il est d'impérieuse nécessité de recruter pour l'armée la meilleure catégorie possible de sous-officiers ; or, à moins d'avoir la perspective d'une pension de retraite, ces sous-officiers se garderont bien de demeurer plus de cinq ou six ans au service. Pour faire un bon sous-officier il faut entre six et dix ans de service. Aujourd'hui, au lieu de demeurer sous les drapeaux comme autrefois et d'acquérir les aptitudes et l'expérience nécessaires, nos sous-officiers n'ont rien de plus pressé que de sortir des rangs et c'est par douzaines qu'ils quittent le service.

Le pays entretient à grands frais le collège royal militaire de Kingston où nos jeunes cadets reçoivent une instruction supérieure ; or, qu'arrive-t-il ? Je l'avoue avec regret, au lieu de s'empresser d'entrer au service de l'armée au Canada, quelques-uns de ces jeunes gens prennent du service dans l'armée impériale, mais pour la plupart ils vont servir aux Etats-Unis à titre d'ingénieurs ou bien ils embrassent cette même carrière au Canada. Et pourquoi cela ? C'est qu'à mon avis, ces jeunes gens n'entrevoient point d'avenir assuré dans la carrière militaire. Leurs compagnons qui prennent du service dans l'armée impériale envisagent avec confiance l'avenir, sachant qu'après un certain nombre d'années de service, il leur sera donné une pension de retraite qui mettra leurs vieux jours à l'abri du besoin. Mais l'officier qui prend du service au Canada, tout en fournissant un tout aussi bon travail, n'a pas la perspective d'un pareil avenir. Je suis bien aise que le ministre de la Milice ait donné avis d'un projet de loi dans ce sens dont il doit bientôt saisir la Chambre. Bien qu'ignorant la teneur de ce bill, il me fait plaisir de voir que le ministre et ses collègues se rendent compte de la nécessité d'établir se système de pensions. Quand le bill sera présenté à la Chambre, j'espère qu'il nous sera donné de constater que le ministre n'a pas lésiné au sujet des mesures prises pour assurer aux officiers et aux soldates du corps permanent une pension de retraite suffisante.

Dans la mesure où j'ai pu le constater, dans tous les pays d'Europe et aux Etats-Unis, on accorde des pensions aux soldats. Aux Etats-Unis, on n'accorde pas de pension aux employés publics retraités, mais on donne de fort libérales pensions aux soldats qui ont servi la république dans les guerres qui ont eu lieu dans le cours des quarante ou cinquante années passées.

Actuellement, la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest se trouve dans une catégorie différente de celle du corps permanent, en ce qu'on lui permet de verser sa contribution au fonds de retraite, tout comme les membres du service administratif, et d'obtenir des pensions, à l'expiration du service. J'ai par devers moi un extrait d'un compte rendu de journal relativement à la réorganisation de l'armée anglaise. C'est un passage de l'exposé récemment fait à ce sujet, dans la Chambre des communes en Angleterre, par M. Broderick. On y voit qu'en Angleterre, on apprécie tout autrement qu'au Canada l'utilité de la gendarmerie et des volontaires. Citons :

Quant à la gendarmerie (yeomanry), il est absolument nécessaire, à notre avis, d'obtenir un plus grand nombre de troupes à cheval, et lord Roberts a décidé qu'il est urgent d'accroître de beaucoup ce corps, qui portera le nom de gendarmerie impériale. Le khaki sera l'uniforme adopté pour ce corps ; on abandonnera l'épée, et les gendarmes seront armés d'une courte carabine avec baïonnette. La solde de la gendarmerie sera de 5 schellings par jour, outre les rations et le fourrage.

Ainsi, la gendarmerie reçoit près de $1.20 par jour, au camp ; tandis que nos soldats ne touchent que 50 cents.

Les officiers recevront la solde de la cavalerie et de l'armée, chaque gendarme qui amène son

propre cheval recevant une indemnité de £5 par année. Quant aux volontaires, il faut viser à en accroître la valeur, plutôt que le nombre. Quand ils iront au camp, nous nous proposons de leur donner 5 schellings par jour et aux officiers 11 schellings 6 pence——

C'est donc $1.20 par jour pour les simples soldats, et près de $3 par jour pour les officiers.

—mais nous nous proposons de rendre les règlements plus sévères et tout volontaire serait tenu de faire un plus grand nombre d'exercices militaires et de tir à la cible. Nous voulons donner à nos volontaires une instruction militaire qui en fasse un corps de grande valeur pour la défense future du pays.

Voilà qui prouve qu'aux yeux du gouvernement anglais, la gendarmerie, les volontaires et la milice sont de la plus grande valeur au point de vue de la défense du pays ; et, à mon avis, c'est sous ce jour qu'il nous convient ici d'envisager notre milice. Or, voyons ce que le Canada dépense pour sa milice. Les députés liraient sans doute avec le plus vif intérêt le compte rendu d'une conférence donnée par le colonel Geo. T. Denison, à une assemblée tenue par la Ligue de la défense de l'empire, et je me permettrai de donner lecture de quelques passages de ce discours. Le colonel Denison déclare que le Canada devra bientôt s'imposer quelques-uns des fardeaux qui sont l'accompagnement nécessaire de la grandeur et de la prospérité nationales ; et tout le monde, j'en suis sûr, abondera dans mon sens. Le pays marche rapidement dans la voie du progrès, et comme l'a dit le premier ministre, nous sommes aujourd'hui une nation ; or, en pareilles circonstances, il faut savoir se charger des responsabilités inhérentes à l'existence d'un nation.

Le colonel Denison signale aussi le fait que jamais encore, dans l'histoire du monde on n'a vu de si formidables armements et d'aussi vastes préparatifs de défense qu'on en voit aujourd'hui dans tous les pays d'Europe et dans le monde entier. Il fait également observer qu'il n'y a pas de pays moins préparés que les colonies anglaises. Dans les Iles britanniques, l'impôt prélevé par tête de la population pour l'armée et la marine est de $5.40. Aux Etats-Unis, cet impôt est de $5.50 par tête de la population, et il ne s'agit ici que de l'impôt fédéral ; tandis qu'au Canada, il s'élève à peine au chiffre insignifiant de 40 cents par tête. Nous nous reposons sur la flotte anglaise du soin de notre défense, et cette flotte, qui coûte une somme incroyable, nous ne contribuons en rien à son entretien. Si, au Canada, il nous fallait nous taxer dans la même mesure qu'on le fait en Angleterre pour la défense du pays, d'après le chiffre de notre population, c'est $29,700,000 qu'il faudrait dépenser annuellement, au lieu de $2,212,000 que nous avons payés de ce chef en 1899. Je signale ce fait à la Chambre, afin de lui faire voir toute l'insignifiance de notre budget militaire. Nous nous glorifions de notre liberté et nous aimons à nous

M. PRIOR.

appeler un peuple libre ; mais nous ne saurions être dignes de ce titre, qu'en tant que nous serons prêts à faire les mêmes sacrifices que font les peuple des autres pays civilisés. A Dieu ne plaise que je joue ici le rôle d'alarmiste et il est bien loin de ma pensée de prétendre que quelque danger nous menace ; mais il est temps que le peuple se réveille et qu'il donne à entendre au gouvernement qu'il importe de ne rien épargner pour mettre le pays en bon état de défense et de voir à ce qu'il soit muni d'armes, de munitions de guerre et de tout ce qu'il faut pour mettre notre armée et notre milice en état d'entrer en campagne à un moment d'avis. Et ici il importe de faire observer que dans l'empire anglais, y compris le Canada, le chiffre des hommes appelés sous les armes est absolument insignifiant, si on le compare à celui des autres nations civilisées.

En France, où la population est de 38,000,000 d'âmes, il y a 112 soldats par mille de la population ; en Allemagne, où l'on compte 52,000,000 d'habitants, il y a 61 soldats par mille ; en Russie, pays de 129,000,000 d'âmes, il y a 27 soldats par mille ; tandis que, dans l'empire britannique, y compris les Indes, le Canada, l'Australie et toutes les possessions anglaises, avec une population de 386,000,000 d'habitants, il n'y a que 2½ soldats par mille de la population.

En calculant notre contribution à la défense nationale, d'après la totalité de nos exportations, c'est $21,000,000, au lieu de $2,000,000 qu'il faudrait débourser ; et, si nous prenions pour base de ce calcul la totalité de la dépense, ce serait $16,000,000 qu'il faudrait dépenser. Soit qu'on prenne pour base du calcul le chiffre de la population, ou la totalité des exportations, ou des dépenses, notre budget militaire n'atteint guère que le dixième de celui des autres nations civilisées. Je le répète, je ne veux pas être alarmiste ; mais il est possible que, d'un moment à l'autre, nous soyons soudain appelés à prendre part à une lutte sanglante pour la défense de l'empire. En Orient, comme en Occident, il y a plusieurs points noirs à l'horizon, et, à titre de Canadiens, il importe de prendre l'occasion aux cheveux et, comme l'a dit lord Salisbury, dans la harangue qu'il a prononcée devant les membres de la Ligue Primrose : " Que chacun s'arme pour la défense du pays."

Il est un autre point que je désire signaler à l'attention du ministre de la Milice ; c'est qu'il importe de nous outiller pour fabriquer au pays nos armes et nos munitions de guerre. Il existe, je le sais, à Québec, une fabrique de cartouches de premier ordre ; mais il n'y a pas au pays suffisamment de carabines et de munitions de guerre. J'avoue avec peine, l'Angleterre ne nous fournit pas un exemple digne d'imitation à cet égard ; car, je viens de lire, dans la Fortnightly Review, sous le titre de " Peuple désarmé," un article où l'auteur affirme qu'en janvier dernier, le fonds de réserve de carabines en Angleterre était inférieur au chiffre d'un mille.

On les expédie au fur et à mesure de la fabrication ; et en janvier dernier, au Cap, en Afrique-sud, pour une armée de 250,000 hommes, il n'y avait que 230 carabines de réserve. Voilà un état de choses vraiment scandaleux. Voici un autre fait. Un jour, on envoya 800 volontaires pour se battre contre l'ennemi et on les arma de carabines que pas un seul d'entre eux n'avait encore maniées ; de sorte qu'il était impossible de s'attendre, en pareilles circonstances, à ce que ces soldats pussent tirer bon parti de ces armes. De l'aveu même des fabricants anglais, tout ce que l'ensemble de leurs fabriques peut produire même en travaillant jour et nuit, se résume à 20,000 carabines par mois ; tandis qu'en France, en Allemagne, en Autriche et aux Etats-Unis, il y a plusieurs fabriques qui peuvent manufacturer 65,000 carabines par mois. Quand il s'agit de fournir des carabines à une grande armée, l'Angleterre se trouve donc dans une position d'infériorité relativement aux autres pays.

Le gouvernement n'a qu'à demander les crédits voulus pour mettre le pays en bon état de défense, de façon à pouvoir faire face à toutes les éventualités, et le peuple canadien, j'en ai la conviction, sera d'humeur à lui accorder tout ce qu'il demande. Depuis grand nombre d'années que je siège dans cette Chambre, je n'ai jamais entendu de murmures contre les dépenses du budget militaire. Chaque fois que le ministre de la Milice nous a demandé des crédits, jamais je n'ai entendu formuler d'objections par aucun député. Les députés comprennent que le Canada a le devoir de coopérer avec les autres colonies à la défense de l'empire, et il ne le peut faire qu'en se mettant en bon état de défense. Le colonel Denison a établi que dans les différents pays civilisés, la dépense du budget oscille entre $2 et $5 par tête de la population, tandis qu'au Canada, cette dépense ne s'élève qu'à 40 cents par tête. A coup sûr, le cabinet ne se formalisera pas, si je lui offre un avis : c'est de dépenser au moins un dollar par tête de la population, soit une totalité de $5,000,000, somme dont le ministre de la Milice pourrait disposer de façon à obtenir les meilleurs résultats possibles.

Quant à ces pensions, que les députés ne s'effraient pas du chiffre élevé qu'elles pourraient atteindre. Je vais, dans un instant, faire connaître à la Chambre le chiffre auquel s'élève la liste de ces pensions en Angleterre. Quand bien même la Chambre adopterait cette session-ci un bill des pensions, il s'écoulerait encore trois ou quatre ans avant qu'un seul individu pût réclamer une pension, en vertu des dispositions de la liste en question. A mon avis, le gouvernement ne devrait accorder de pensions qu'à ceux qui ont servi au moins vingt ans. Quant à ceux qui quittent le service avant les vingt ans révolus, comme ils sont censés être encore jeunes, ils ne devraient pas avoir droit à la pension, surtout dans un pays comme celui-ci. En outre, nul ne devrait être admis à la pension, à moins que le ministre de la Milice ne soit convaincu que l'aspirant s'en est rendu digne par sa bonne conduite pendant toute la durée de son service.

Un mot au sujet des volontaires qui sont allés combattre en Afrique-sud. Nous sommes portés à nous glorifier du rôle que nous avons joué ; or, si nous avions envoyé autant de soldats qu'il en est parti des Iles Britanniques, proportionnellement à la population, ce n'est pas trois mille hommes, mais trente mille hommes qu'il aurait fallu recruter. La Grande-Bretagne ayant envoyé 200,000 hommes en Afrique, c'est 30,000 soldats qu'il nous aurait fallu fournir, proportionnellement à notre population. Il nous eut été facile d'obtenir ces trente mille hommes, et il serait facile de les recruter demain, si l'empire réclamait leurs services, dans l'intérêt de sa défense.

Le ministre de la Milice a sans doute élaboré la mesure qu'il se propose de soumettre au parlement ; mais si, par hasard, les crédits qu'il se propose de demander lui semblaient insuffisants, il est encore temps d'y remédier et de faire justice à qui de droit. J'ai par devers moi l'échelle des pensions dans l'armée anglaise, et ce document que j'ai emprunté au " Royal Warrant," je vais en donner lecture à la Chambre, afin qu'elle puisse juger du chiffre des pensions payées dans cette armée. J'ai converti les louis, schellings et pence en dollars et cents, pour l'élucidation de la question :

Sous-officiers et soldats—Echelle des pensions.

1160. Il sera accordé des pensions permanentes, d'après les stipulations établies aux articles 1151 à 1159, suivant l'échelle quotidienne ci-après, sauf la déduction de 1 cent par jour (ainsi que stipulé dans l'article 1209), pour toute année complète de service rendu avant l'âge de 18 ans ; service réel, tel qu'établi dans l'article 1145 et service exigé par les règlements, tel qu'établi dans les articles 1146 et 1147 :

SOUS-OFFICIERS—Ne comptant pas plus de 21 ans de service total et ayant fait sans interruption le service exigé pour le congé, ou l'achèvement de 21 ans de service total :—

Classe.	12 ans comme Sergent.	9 ans comme Sergent.	6 ans comme Sergent.	3 ans comme Sergent.
	c.	c.	c.	c.
1ère	66	60	54	48
2ième	60	54	48	42
3ième	54	48	42	36

SIMPLES SOLDATS—N'ayant pas plus de 21 ans de service exigé par les règlements ci-après :—

Classe.	21 ans	20 ans	19 ans	18 ans	14 à 18 ans
	c.	c.	c.	c.	c.
5ième	26	24	22	20	*16-20

*1 cent étant ajouté pour chaque année de service exigé par les règlements, au delà de quatorze ans.

Ce seraient là des pensions dérisoires dans ce pays-ci, où les salaires sont bien plus élevés qu'ils ne le sont en Angleterre ; et lorsque le ministre mettra la chose à l'étude je le prierais de doubler au moins ces pensions qui sont payées aux sous-officiers et aux soldats qui ont servi dans l'armée anglaise.

Officiers combattants.

515. Echelle de la paie de retraite—Retraite volontaire (subordonnée à l'article 511.)

Second lieutenant, lieutenant ou capitaine après 15 ans de service ..... $ 600

Major (du rang permanent) comptant trois années de service dans son rang permanent—

Après 15 ans de service..... $ 600
Après 25 ans de service..... 1,000

Lieutenant-colonel ou colonel (ayant un rang permanent, non inférieur à celui de lieutenant-colonel, et comptant trois années de service dans son rang permanent)—

Après 15 années de service..... $1,250
Après 27 années de service..... 1,500
Après 30 années de service 1,825
Après avoir complété le période de son service à titre de lieutenant-colonel ou de colonel permanent, dans notre cavalerie ou notre infanterie, en prenant sa retraite à l'âge de 55 ans, s'il a tenu ce rang le 31 décembre 1890, ou s'il était sujet à la retraite sous l'empire de l'article 518—I 2,100

526. Retraite des officiers combattants en général en raison d'invalidité, et échelle de la pension de retraite.

Second lieutenant, lieutenant, capitaine ou major (avec rang permanent à ces titres).

Si la retraite n'est pas causée par le service militaire (après 12 années et au maximum, 15 années de service)—Pension de retraite égale à la demi-paie pour cette période seulement, n'excédant pas cinq années à dater de la retraite de notre armée ; après cinq années, sur demie-paie (subordonnée à l'article 306) selon que notre secrétaire d'Etat le jugera bon, après enquête faite...Annuellement.

Après 15 ans de service.....$ 600 "
S'il s'agit d'un major, après 25 ans de service.... ..... 1,000 "
Si la retraite a pour cause le service militaire .... 1,000 "

moins $50 annuellement pour chaque année complète de service inférieur à 20, la pension de retraite au minimum étant, toutefois, égale à la demi-solde de son rang. (S'il s'agit d'un officier, âgé d'au moins 40 ans, qui a eu de l'avancement après avoir servi au moins 10 ans dans les rangs, le minimum de la solde de retraite sera, si l'officier est retraité ainsi que ci-haut, de $750 par année.)

Tous rangs supérieurs à celui de major.—Mêmes taux que pour la retraite volontaire, sauf que la stipulation relative aux trois années de service dans ce rang sera omise.

524. Retraite en raison d'âge.

Annuellement.

Second lieutenant, lieutenant ou capitaine (45 ans) $1,000
Major, ayant rang permanent à ce titre (48 ans) 1,500
Lieutenant-colonel, ayant rang permanent à ce titre ou rang régimentaire 455 ans). 1,825
(Ou tout autre taux auquel l'officier aurait droit sous l'empire de l'article 515—Retraite volontaire).
Colonel, avec rang permanent (57 ans), s'il n'est pas employé à titre de colonel (voir article 40)—
Artillerie royale, ingénieurs royaux et corps de service de l'armée 2,250
Cavalerie et infanterie 2,100
S'il est employé à titre de colonel (voir article 40) après le 31 décembre 1890, et retraité à ou après l'âge de 57 ans..... 2,500

Pensions aux veuves, etc.—Officiers.

642. Il pourra être accordé des pensions aux veuves, et des gratifications aux enfants des officiers brevetés de notre armée, morts soit en service actif ou après avoir été retraités, après le 30 juin 1881, aux taux annuels ci-après, le tout subordonné aux règlements et restrictions stipulés dans les articles 627 à 641—II ; et au double du taux de la gratification accordée à chaque enfant, advenant que l'enfant soit orphelin de père et de mère et qu'il soit réduit à une grande pauvreté, pourvu que la totalité de la somme accordée à la famille n'excède pas la limite stipulée dans l'article 640 :—

A. Pension ordinaire.	Pension à la veuve.	Gratification à chaque enfant.
Colonel, pourvu qu'il ait été employé à ce titre, s'il était officier combattant, ou du rang de colonel s'il était médecin ou officier ministériel, après le 31 décembre 1890 ; ou s'il était officier régimentaire, sans être officier général	$500	$80
Colonel, non employé ainsi que ci-haut après le 31 décembre 1890 ; ou lieutenant-colonel	450	80
Major	350	70
Capitaine	250	60
Lieutenant ou sous-lieutenant	200	50

Il y a encore d'autres pensions attachées aux grades intermédiares, mais il serait trop long d'en faire l'énumération, et la liste que je viens de lire suffit pour en donner une bonne idée. Je n'ai pas de doute que le ministre de la Milice a étudié la question des pensions dans l'armée anglaise plus à fond que moi et il a dû en conclure que ces récompenses sont loin d'être exagérées. Elles ne sont certainement pas trop élevées pour reconnaître les services de ceux qui ont tout fait pour l'honneur du pays et qui sont prêts à recommencer, au besoin.

Si le ministre de la Milice et de la Défense fait voter son mode de pensions convenable il se créera une réputation dont il aura lieu d'être fier. Tous ceux qui ont étudié la question doivent admettre qu'il n'est que juste d'accorder une pension à ces soldats. Ils sont maigrement payés ; ce sont des hommes probes, intelligents ; ils appartiennent aux meilleures classes de la population et il est du devoir du gouvernement de voir à ce qu'ils soient aussi bien traités

M. PRIOR.

que ceux qui occupent des positions semblables dans d'autres branches du service de Sa Majesté.

M. THOMPSON : Dans une autre occasion j'aurai à parler assez longuement de questions concernant la milice canadienne, et pour le moment je serai très bref dans mes remarques sur le sujet qui nous occupe. J'ai écouté avec intérêt les détails instructifs donnés par l'honorable député de Victoria (M. Prior), et je suis certain que ce discours qui sera inséré dans les Débats sera, pour l'avenir, une source précieuse de renseignements.

A mon point de vue, la question à décider est celle-ci : Y aurait-il un avantage pour le peuple canadien à accorder une pension de retraite aux membres de nos corps de réguliers ? A cette question je réponds, oui. Il n'y a plus à nier aujourd'hui que le Canada doit avoir une milice ; et si nous devons en avoir une, il faut qu'elle soit sur un pied d'efficacité. Les régiments de réguliers font partie de la milice active, mais ils n'ont pas été créés pour être envoyés en garnison, car ils sont en nombre insuffiant pour cela, et ils ont été institués pour servir à l'instruction de la milice proprement dite.

Je n'exagère rien en disant qu'il n'y a pas au Canada, un groupe d'hommes, une branche quelconque du service public qui ait plus fait pour le pays que ces corps de réguliers. Depuis leur formation, les officiers qui les ont commandés, se sont dévoués avec une ardeur incessante à en accroître l'efficacité et l'utilité. Je me souviens du temps où ces corps ont été formés et j'ai appartenu assez longtemps à la milice pour apprécier les progrès énormes qu'ils ont fait faire à la milice canadienne. La première fois que j'ai pris part aux manœuvres, à Niagara, il y a dix ou douze ans, presque tous les bataillons étaient obligés d'emprunter des instructions des régiments réguliers, mais aujourd'hui allez dans un camp, étudiez les bataillons, et dans tous, vous verrez les officiers et les sous-officiers remplir les fonctions qu'autrefois il fallait confier à d'autres.

Cela seul est un grand avantage pour le pays. En quoi les membres des corps réguliers diffèrent-ils des autres fonctionnaires officiels du pays ? La différence est toute à l'avantage des militaires.

Vu la possibilité d'une guerre, ils doivent être sains de corps et d'esprit et par conséquent la limite d'âge est plus sévère pour eux que pour d'autres, et quand cette limite est atteinte, quelles que soient leurs aptitudes, il leur faut prendre leur retraite. Dans les administrations civiles ces règles draconiennes sont inconnues, parce qu'elles ne sont pas nécessaires. Il en résulte que des hommes encore dans la force de l'âge et qui pourraient continuer à servir, sont forcément obligés de prendre leur retraite à un âge où il leur est impossible d'embrasser une autre carrière. Il est arrivé souvent que des hommes qui avaient occupé des grades élevés, ont été réduits à devenir messagers, ou se livrer à un travail manuel rétribué à raison de $1.50 ou $1 par jour, pour ne pas mourir de faim.

Tant qu'ils sont en service actif, ils reçoivent un traitement qui leur permet à peine de vivre dans un brillant uniforme, mais insuffisant pour leur permettre de faire des économies pour leurs vieux jours.

Quand nous demandons une pension de retraite pour les régulieurs, nous n'avons pas qu'eux en vue ; c'est de la milice en général, que nous nous occupons. Si nous voulons avoir une bonne milice, il faut des instructeurs pour l'instruire, et pour avoir de bons instructeurs, il faut leur offrir des avantages de nature à nous assurer les services d'hommes compétents. Par le passé, d'excellents officiers se sont offerts comme instructeurs, mais à l'avenir, si on voit encore d'excellents officiers, réduits à la misère dans leur vieillesse, il deviendra impossible d'avoir de bons instructeurs pour la milice. Je termine ces courtes remarques en répétant que j'appuie de toutes mes forces cette proposition qui tend à créer une pension de retraite pour notre milice régulière.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'ai écouté avec un vif intérêt, et j'approuve fort le discours prononcé par l'honorable député de Victoria, C. A. (M. Prior). Je crois que, règle générale, nous sommes enclins à apprécier trop hautement ce qu'on a fait pour l'Angleterre ; quand nous le comparons à ce qu'ont fait et ce que font les colonies australiennes et le Nouvelle-Zélande, nous devrions nous montrer humbes et non orgueilleux. Pour ma part, je me réjouis des hauts faits accomplis par le poignée d'officiers et de soldats que nous avons envoyés en Afrique. Ils ont donné la preuve de ce que peuvent faire des soldats canadiens, en face des soldats des autres nations.

Mais voyons l'état actuel des choses. Le 13 mars dernier, le Canada avait en Afrique australe, 117 soldats ; la Nouvelle-Galles du Sud, 788 ; Victoria, 625 ; Queensland, 530 ; l'Australie-sud, 306 ; l'Australie-ouest, 310; la Tasmanie, 306, et la Nouvelle-Zélande, 1,352. Je crois qu'i est malheureux que nos soldats aient été rappelés si tôt et on aurait dû faire de plus grands efforts pour les tenir en campagne plus longtemps.

J'ai toujours porté beaucoup d'intérêt au collège militaire de Kingston. C'est moi qui ai eu l'honneur, le 5 mai 1874, de proposer un bill pourvoyant à la création de cette institution et de le faire adopter par cette Chambre. Les Débats n'existaient pas à cette époque et j'ai eu la curiosité de chercher à retrouver le discours que j'ai prononcé à cette occasion. J'en ai retrouvé un compte rendu dans le " Globe," et je ne crois pas enfreindre le règlement en faisant allu-

sion à un discours prononcé il y a vingt-sept ans. J'ai dit, à cette occasion, que ma proposition constituait une innovation dans le pays et j'ai dit un mot de l'école de West-Point, dans la république voisine, et de plusieurs des hommes éminents qui en étaient sortis.

A ce propos, je dirai que le gouvernement devrait s'occuper constamment de trouver des emplois rémunérateurs pour ceux qui sortent du collège de Kingston, car l'enseignement qu'ils reçoivent dans cette institution en fait des sujets précieux pour les différentes branches de l'administration. Si on leur confie des postes importants, il est certain qu'ils s'en acquitteront à leur honneur, ainsi qu'à celui du collège, et pour le plus grand bien du pays. A cette époque je disais que les officiers sortis de cette institution seraient des instructeurs tout trouvés pour notre milice—qu'ils seraient plus aptes à instruire la milice canadienne que des officiers envoyés directement d'Angleterre.

Les officiers anglais et les officiers canadiens pensent différemment sur beaucoup de sujets, et on constatera toujours que nos soldats feront plus de progrès sous les ordres de leurs propres officiers que s'ils sont commandés par des officiers de l'armée impériale.

A l'époque où j'étais ministre de la Milice, j'ai toujours constaté que nous avions plus de difficultés avec les officiers de brigade venus d'Angleterre et imbus de principes d'une application impossible ici, qu'avec les officiers canadiens.

Je constate avec plaisir que le ministre de la Milice est favorable à un système de pensions et je suis certain que ce projet sera bien vu de la Chambre. Je ne prétends pas deviner les intentions des gens, mais je crois qu'en écoutant l'honorable député de Victoria, C. A. (M. Prior) mentionner le chiffre des pensions, l'honorable ministre de la Milice se disait que ce soin devrait être laissé au gouvernement et c'est aussi mon avis.

Je n'ai pris la parole que parce que j'ai toujours porté beaucoup d'intérêt à la milice canadienne et j'ai toujours été d'opinion que nous entreprenions trop et que notre milice y perdait en efficacité. Cette remarque ne s'applique peut-être pas aux petites villes, mais dans les grands centres, les colonels de régiments sont obligés, tous les ans, de se mettre sur les chemins et de chercher des recrues pour remplir leurs cadres ; ceux qui ont suivi les exercices une année ne reviennent pas l'année suivante et doivent être remplacés par des nouveaux. Ce n'est pas de cette manière que nous aurons de bons soldats. Je répète que je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat et que ce n'est que par curiosité que j'ai tenu à retrouver dans les archives de cette Chambre le discours que j'ai prononcé le 5 mai 1874, lorsque j'ai présenté un bill à propos de l'établissement du collège militaire de Kingston.

M. ROSS (Victoria).

M. HUGHES (Victoria-nord, Ont.) : Je regrette qu'un fort rhume m'empêche de me faire entendre convenablement, mais peut-être que d'un autre côté, plusieurs de mes collègues se réjouiront d'un accident qui m'empêche de parler longuement sur l'importante question que la Chambre est appelée à discuter.

Il m'a fait plaisir d'entendre un ancien ministre libéral resté fidèle aux principes qu'il professait en 1874. Sous ce rapport, je crois qu'il occupe une position unique parmi les membres de la droite. Il s'attribue le mérite d'avoir fondé le collège militaire de Kingston, pendant que la population d'Ontario avait toujours cru que cet honneur revenait au ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright). Quoi qu'il en soit, c'est une institution dont le Canada a le droit d'être fier, et les éloges que vient de lui décerner l'honorable député qui m'a précédé seront approuvées cordialement par les deux côtés de la Chambre.

Je suis d'opinion, comme l'honorable député d'Haldimand (M. Thompson), que les régiments réguliers sont nécessaires au Canada, non comme élément de combat, mais comme corps enseignant. Depuis dix ou onze ans je me suis efforcé, dans la mesure de mes faibles moyens, de démontrer que pour réussir dans une guerre un pays doit compter sur sa milice et ses volontaires, mais qu'il n'en faut pas moins avoir des corps réguliers, même plus nombreux que ceux que nous avons, pour servir à l'instruction de la milice; et pour que ces soldats réguliers soient des hommes capables, il faut certaines conditions que je me permettrai de signaler à l'honorable ministre de la Milice.

Il faut d'abord que ces hommes possèdent les connaissances nécessaires et soient mieux rémunérés. Que voyons-nous actuellement ? Bien que les comparaisons soient odieuses, en voici une que je trouve très à propos. Un commis de troisième classe entre dans une administration civile, après avoir subi un examen pour la forme, sans quo'n exige de lui aucune aptitude spéciale, et comparons son salaire, non avec celui d'un deuxième ou d'un premier lieutenant, mais d'un capitaine de régiment régulier. Et cependant les conditions sont loin d'être les mêmes. Si, au mess, les officiers ne se mettent pas en frais de prodigalité pour recevoir un visiteur, on leur fait, partout, une réputation de mesquinerie. Ces officiers sont obligés de porter des uniformes dispendieux et de faire une foule de dépenses qui devraient être payées par l'Etat et non par eux-mêmes.

Je ferai remarquer au ministre de la Milice que la solde de ces officiers est ridicule, étant loin d'égaler ce que reçoit un commis de troisième classe dans une administration civile.

J'espère que la nouvelle loi que le ministre nous promet ne pourvoira pas seulement aux pensions de retraite, mais aussi à l'augmentation de la solde. Je remer-

cie l'honorable député de Victoria (M. Prior) de ses bonnes paroles à mon adresse, mais il est un point de son discours que je ne puis admettre ; c'est quand il dit que pour le service actif il est juste et à propos de confier les commandements aux officiers des régiments réguliers, de préférence aux officiers de la milice ordinaire.

L'honorable M. PRIOR : Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Je suis heureux d'entendre cette explication. L'honorable député a aussi donné un état des effectifs fournis par les différentes colonies, pendant la guerre du Transvaal. La Nouvelle-Zélande a envoyé en Afrique-sud 27 soldats par 10,000 de sa population ; l'Australie et la Tasmanie, 17, et le Canada, 5.

On a parlé des beaux états de service des Canadiens dans le Sud-africain, et je suis en état de corroborer tout ce qui a été dit de la vaillance et du courage de nos officiers et de nos soldats, mais je dois ajouter qu'au cours de toute cette campagne, aucun corps d'armée, impérial ou colonial, n'a surpassé en quoi que ce soit, les contingents de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie. Remarquez bien que les soldats n'étaient pas meilleurs que les autres, mais leurs officiers étaient presque entièrement choisis parmi la milice active du pays qui se compose de cultivateurs, de commerçants, de volontaires. Ces hommes possédaient les qualités morales et intellectuelles que la vie de caserne ou le métier de soldat ne développent pas au même dégré que les autres occupations ordinaires.

Je tiens à déclarer que je suis intimement convaincu que les succès des troupes de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et des autres colonies sont dus à l'intelligence et à l'esprit d'initiative des officiers qui, dans bien des cas, sinon dans tous, n'avaient pas été pris dans les régiments réguliers.

Je ne voudrais pas qu'on tirât de ce que je viens de dire, un argument contre l'augmentation de la solde des officiers des corps permanents, ou contre le paiement d'une pension de retraite, après un certain nombre d'années de service. J'ai toujours considéré ces officiers comme des instructeurs, plutôt que comme des militaires. Il y a déjà dix ans, je disais qu'ils étaient des instructeurs militaires, et je n'ai pas trouvé de raison depuis pour changer d'opinion.

J'espère que le ministre de la Milice ne se contentera pas d'accorder des pensions, mais qu'il prendra aussi les moyens de nous assurer les services des meilleurs talents, afin que nos collèges et nos différentes institutions militaires fournissent à notre milice des officiers instructeurs, comme ceux que le pays devrait avoir.

M. HYMAN : Je ne voudrais pas laisser clore le débat en laissant le public sous l'impression qu'il n'y a que les officiers ou ceux qui, comme l'honorable député de Victoria, N.-E., ont déjà été ministre de la milice, qui s'intéressent à cette question. Tout en n'étant pas militaire je porte un vif intérêt à ce débat et je déclare, tout d'abord, que je verrais avec un extrême plaisir le gouvernement adopter un moyen quelconque pour reconnaître d'une manière convenable les services des officiers et soldats des régiments réguliers du Canada.

Je ne crois pas me tromper en disant à l'honorable ministre que s'il soumet un projet à cette fin, il rencontrera un chaleureux appui, des deux côtés de la Chambre, et j'ai constaté avec plaisir, par ce qui vient d'être dit, qu'il peut compter sur le concours presque unanime de l'opposition.

Si nous voulons introduire le militarisme au Canada—si je puis me servir de cette expression—il est important de s'assurer le concours de l'élite de la population pour ce service, d'avoir des hommes de tête et de cœur, et bien doués physiquement. Puis quand le pays aura utilisé les meilleures années de leur vie, il serait indigne du pays de les jeter au rancart comme de vieux chevaux qui n'ont plus qu'à attendre que la mort vienne les délivrer. L'Etat accorde une pension de retraite aux fonctionnaires publics, et je considère qu'il y a plus de raisons encore pour en donner une aux officiers et soldats des corps réguliers.

Je concours dans tout ce qui a été dit au sujet des dépenses que sont obligés de faire tous ceux qui appartiennent aux corps réguliers, soit comme officiers, soit comme soldats. Je parle par expérience quand je dis que c'est à peine si nous leur donnons de quoi vivre. Je connais nombre de cas, dans lesquels des officiers de hauts grades, après avoir pris leur retraite, après avoir atteint la limite d'âge, ont été obligés, pour ne pas mourir de faim, d'accepter des fonctions se rapprochant de la domesticité.

Je ne crois pas que cela soit du goût du peuple canadien, et il suffira de faire comprendre la question à la Chambre et au pays, pour que tout le monde se range à l'avis du ministre, s'il nous présente un bill comme celui dont il est question. S'il y a dans le système militaire de l'Angleterre une chose que je trouve condamnable, c'est le fait bien connu qu'il n'y a que ceux qui possèdent de la fortune qui puissent accepter une commission dans un régiment de ligne, ou une arme quelconque de l'armée anglaise. Il ne faut pas qu'au Canada les grades soient réservés à ceux qui ont de la fortune et peuvent ainsi se contenter des maigres appointements de l'Etat. L'armée devrait être ouverte à tous ceux qui désirent servir leur pays en cette qualité, et possèdent des aptitudes pour la carrière militaire. Puis quand vient la vieillesse et ses infirmités, l'Etat doit pourvoir à la subsistance de ces vieux serviteurs.

J'ignore quelles seront les dispositions du bill qu'on nous promet, et je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, mais, je le répète, j'espère que le bill sera étudié en

dehors de toute considération de parti et recevra un accueil chaleureux et ne sera discuté qu'au point de vue des intérêts des militaires et du pays. Je ne vois rien qui soit plus de nature que ce projet à encourager la milice canadienne.

Le MINISTRE DE LA MILICE (l'honorable F. W. Borden) : L'honorable député de Victoria, C. A. (M. Prior) a anticipé sur les événements car je crains que nous n'ayons à reprendre cette discussion lorsque viendra le bill dont j'ai donné avis et que la Chambre sera appelée à discuter dans quelques jours. Mais je suis convaincu qu'il avait d'excellents motifs pour en agir ainsi et je ne lui en fais pas de reproche. Je suis même content que cette discussion ait eu lieu, car elle fera peut-être accueillir plus favorablement le bill quand il viendra devant la Chambre. Nous avons entendu aujourd'hui l'opinion de députés qui ont des commissions dans la milice et d'un autre qui, il y a bien des années, quand je suis arrivé ici pour la première fois, occupait le poste de ministre de la Milice et de la Défense. Et, chose non moins importante, nous avons aussi eu l'opinion d'un député qui, sans être militaire, a approuvé le projet aussi énergiquement que ses collègues de la milice.

Mais je crois qu'il ne serait pas convenable et que, de plus, ce serait prendre inutilement le temps de la Chambre que d'exposer en ce moment, les explications que j'aurai à donner en présentant le bill.

Je me contenterai donc de faire une ou deux observations. Il est vrai que jusqu'ici le gouvernement canadien ne s'est pas assez occupé de nos corps réguliers. On nous a dit que les devoirs qu'ils ont à remplir sont très importants. Les membres de ces différents corps servent d'instructeurs à la milice active. Or, j'ai toujours prétendu que c'était dans cette sphère qu'ils devraient exercer leur activité et leurs connaissances. Il est donc de notre devoir de prendre les mesures nécessaires pour assurer au pays les services permanents d'hommes parfaitement aptes à exécuter les devoirs importants qu'ils sont appelés à remplir, et de ne pas les considérer comme étant de simples soldats destinés au service de garnison. Mais ces services que nous voulons exiger d'eux, ils ne peuvent les rendre moyennant la solde qu'ils reçoivent actuellement, et il nous faut leur accorder des pensions.

On a parlé de la solde de ces réguliers. Sans vouloir étudier le fond de cette question, je déclare que je partage l'opinion de ceux qui croient que cette solde devrait être plus élevée. Le parlement aura grandement contribué à faire disparaître cette anomalie, s'il adopte le bill que j'ai l'intention de soumettre à la Chambre, bill qui établira un système de pension ressemblant à celui qui existe déjà pour les fonctionnaires publics et accordant aux membres de ces différents corps une certaine pension après vingt années de service.

M. HYMAN.

L'honorable député de Victoria (l'honorable M. Prior) croit qu'il serait à propos d'accorder des pensions aux sous-officiers et soldats. Il y a longtemps que je me demande quelle peut être la raison pour laquelle une pension est accordée aux membres de la gendarmerie à cheval et refusée aux soldats des corps réguliers, lorsque ces deux corps de militaires sont appelés à rendre les mêmes services. Je demande donc dans mon bill que la loi qui s'applique aux pensions des sous-officiers et soldats de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, s'applique également aux membres des corps réguliers établis dans ce pays. Il est assez difficile en ce moment de trouver des hommes propres à remplir les cadres des corps réguliers. Mais j'espère que le recrutement deviendra plus facile une fois ce bill adopté.

On n'a pas l'intention, comme mon honorable ami a voulu le laisser supposer, de demander la moindre contribution au fonds de secours des sous-officiers et soldats. Le bill actuel est basé sur les dispositions de l'ancienne loi des pensions, avec la seule différence qu'aucune contribution n'est exigée des sous-officiers en faveur d'aucun fonds ; ils recevront le montant de leur pension sans qu'il soit fait aucune déduction sur leur solde durant leur service. Je dirai un mot de plus, au sujet de ce bill. Je ne crois pas que l'on puisse aller aussi loin que cela dans le cas des officiers ; je propose donc qu'un certain montant soit déduit annuellement de leur solde, comme cela existait dans l'ancienne loi des pensions, et peut-être que cette déduction sera un peu plus élevée. Mais les résultats ainsi obtenus seront tellement satisfaisants, que les officiers ne demanderont pas mieux que de faire ce sacrifice.

Il y a un autre point auquel l'honorable député (M. Prior) n'a pas fait allusion, bien qu'il doive être au courant de la chose, c'est que depuis un grand nombre d'années le gouvernement a pris pour habitude d'accorder, en vertu d'un arrêté du conseil adopté il y a déjà longtemps, une certaine indemnité aux officiers et soldats des corps réguliers et de l'état-major lorsqu'ils ont atteint la limite d'âge. Au moyen du bill actuel nous voulons transformer en pension cette indemnité à laquelle ils ont droit actuellement et qui consiste en un dixième de leur solde au moment où ils quittent le service, pour chaque année de ce service ; de cette manière les officiers des corps réguliers recevront non seulement le montant de leur contribution au fonds de retraite, mais encore tout ce à quoi ils ont droit en vertu de la loi actuelle ; c'est-à-dire, que le gouvernement leur procure pour ainsi dire une pension annuelle avec l'indemnité qu'ils reçoivent actuellement. Ils recevront le plein montant de l'indemnité à laquelle ils auront droit, et, à part cela, le plein montant qu'ils seront appelés à verser chaque année, ainsi que les intérêts.

L'honorable député de Victoria a fait allusion à plusieurs autres questions au sujet

desquelles j'aurais voulu moi-même dire quelques mots. Ainsi, il a parlé du collège militaire royal de Kingston, des calculs intéressants préparés par le Col. Geo. Denison, de la fabrique de cartouches, de l'approvisionnement de fusils, etc ; mais je crois que toutes ces questions pourront être discutées beaucoup plus avantageusement lorsque les estimations du ministère de la Milice seront soumises à la Chambre.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

Division du commissaire, agriculture et industrie laitière, y compris l'aménagement de compartiments frigorifiques à bord des steamers, sur les chemins de fer, dans les entrepôts et les crémeries, et pour dépenses relatives aux essais d'expédition des produits, et pour assurer l'amélioration et l'appréciation des qualités des produits agricoles du Canada, les employés payés à même ce crédit ne devant pas être sujets à l'Acte du service civil, $140,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je désire ajouter les mots suivants à ce crédit :

Les fonctionnares à être payés à même ce crédit, ne devant pas être soumis aux dispositions de l'Acte du service civil.

Les fonctionnaires de cette branche du service n'ont jamais été payés en vertu des dispositions de la loi du service civil ; l'auditeur général nous a averti dernièrement que la loi pouvait justifier cela. Sans s'objecter à la manière dont ils ont été payés jusqu'ici, il demande que ces mots soient ajoutés, afin qu'il soit justifiable de les payer sans tenir compte des dispositions de l'Acte du service civil. La plupart de ces fonctionnaires sont employés dans le service extérieur. Quelques-uns d'entre eux travaillent tantôt à l'intérieur et tantôt à l'extérieur. Le travail dans cette branche est tellement compliqué qu'il est impossible que les règles établies par l'Acte du service civil puissent s'appliquer à ces employés.

M. BORDEN (Halifax) : J'ignore si l'honorable ministre a fourni au comité certaines explications en ce qui concerne les compartiments frigorifiques à bord des steamers. J'ai entendu dire que l'on éprouvait beaucoup de difficulté à obtenir de la place pour le transport des produits canadiens à bord des steamers munis d'appareils frigorifiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas donné d'explication à ce sujet, mais je suis bien prêt à le faire. Je ne crois pas que les rumeurs rapportées par l'honorable député soient fondées. L'année dernière, je puis dire que tous ceux qui ont voulu expédier leurs produits en compartiments frigorifiques, à bord des steamers, ont obtenu ce qu'ils demandaient. Les principaux produits ainsi expédiés sont le beurre et la viande. Quelques-uns des steamers faisant le service du Saint-Laurent, qui s'étaient engagés à se pourvoir de compartiments froids, ont été requis pour le transport des troupes et des approvisionnements dans le Sud-africain, et durant un certain temps, au commencement de l'année dernière, ces navires ont dû cesser de venir au Canada. Au commencement de la saison, le service de ces compartiments froids est moins requis que d'habitude ; c'est dans le mois de juillet ou après cette date, que l'on commença à avoir besoin des compartiments munis d'appareils frigorifiques, et à cette époque il y en avait en abondance.

La seule ligne qui n'ait pas fourni les steamers qu'elle s'était engagée à envoyer au Canada, c'est la ligne Elder-Dempster qui devait faire le service entre ce pays et le navires, de sorte que, à l'automne, alors que l'on avait le plus besoin de ces compartiments glacières à bord des navires, la ligne de Bristol s'est trouvée aussi bien partagée que les autres. Sans avoir en mains les chiffres exacts, je crois pouvoir dire, sans crainte de me tromper, que l'on a eu l'année dernière tout l'espace requis pour transporter les produits en compartiments froids. Cependant, il est possible que la Nouvelle-Ecosse ait eu quelque peu à souffrir sous ce rapport. Le gouvernement avait conclu un contrat avec la compagnie Furness-Whity, en vertu duquel cette compagnie devait envoyer à Halifax des steamers munis de compartiments glacières ; or, elle a retiré ses navires de cette ligne sans remplir son contrat et sans le moindre avis. Nous nous occupons actuellement de cette affaire. C'est là le seul cas où l'on ait été privé de cet avantage, et je dois ajouter que les expéditeurs de la Nouvelle-Ecosse ne se sont guère prévalus de ces avantages. La raison alléguée par la compagnie, c'est que jusque-là elle n'avait que perdu de l'argent.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas de ce qui s'est passé dans la Nouvelle-Ecosse que j'ai entendu parler, mais bien de l'expédition des volailles. Un citoyen de Toronto, qui s'occupe de l'expédition des volailles aux vieux pays, m'a dit que son commerce avait eu à souffrir par suite du manque de place à bord des steamers pourvus d'appareils frigorifiques. Naturellement, ces faits ne sont pas à ma connaissance personnelle.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela est probablement dû au fait que toutes ces volailles sont expédiées durant la saison d'hiver. Notre contrat avec les différentes lignes de steamers était pour la saison de navigation sur le Saint-Laurent. Lorsque les navires cessent de voyager par la route du Saint-Laurent, la plupart d'entre eux se rendent à Portland et le gouvernement n'a jamais conclu aucun arrangement en vue d'obtenir des compartiments frigorifiques à bord des steamers touchant aux ports américains. Les navires de la ligne "Manchester" ont voyagé toute l'année dernière entre le Canada et l'Angleterre. Leurs ports de ce côté-ci de l'Atlantique étaient Saint-Jean et Halifax, ils étaient munis de compartiments frigorifiques pour le transport des produits

jusqu'à Liverpool et Manchester, mais non ailleurs. Quelques personnes se sont plaint de ce que la plupart des navires munis de compartiments frigorifiques et faisant le service du Saint-Laurent, se rendaient à Portland durant l'hiver.

M. WALLACE : Est-ce que l'on a besoin des compartiments frigorifiques à bord des steamers durant l'hiver ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On en a besoin pour l'expédition des volailles. Si nous voulons expédier des volailles au marché anglais il faudra utiliser les compartiments frigorifiques à bord des steamers, et j'espère pouvoir conclure des arrangements à cet effet par rapport aux ports canadiens. Je n'ai jamais essayé de conclure des arrangements pourvoyant à l'établissement de compartiments frigorifiques à bord des steamers partant des ports américains.

Il ne serait certainement pas sage de la part du parlement d'en agir ainsi. Nous ne voulons pas entreprendre de surveiller les steamers munis d'appareils frigorifiques qui font le service des ports canadiens durant l'été et qui l'hiver gagnent les ports américains et transportent des produits étrangers.

M. WALLACE : Ne sont-ce pas les mêmes navires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député n'ignore pas qu'un grand nombre de steamers qui se rendent à Montréal durant l'été, vont à Portland en hiver.

M. WALLACE : Ils sont déjà munis d'appareils frigorifiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans doute, mais nous n'exigeons pas qu'ils s'en servent, et toute la difficulté provient de ce que certaines personnes ont voulu expédier des volailles par voie de Portland. Bien qu'elles aient été placées à bord de steamers munis d'appareils frigorifiques, ces derniers ne fonctionnaient pas parce que les propriétaires de ces steamers trouvaient que les produits ainsi expédiés n'étaient pas en assez grande quantité pour en faire une entreprise avantageuse, et leur contrat avec le gouvernement ne les oblige pas à maintenir des compartiments frigorifiques à bord de leurs steamers lorsque ces derniers partent d'un port américain.

M. INGRAM : Le gouvernement paie, je crois, pour l'entretien des wagons munis d'appareils frigorifiques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudrait-il nous dire combien il en coûte pour chaque wagon.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'après l'arrangement conclu avec les compagnies de chemins de fer, le gouvernement paie les frais d'installation des appareils frigorifiques et il s'engage de plus à ce que chaque voiture gagne au moins les deux tiers de ce qu'elle peut transporter en fait de produits. Il arrive quelquefois que nous sommes obligés de couvrir la différence, mais elle a été très faible durant toute la saison, et elle n'a pas augmenté depuis, bien que l'on ait augmenté le nombre des lignes sur lesquelles ces voitures spéciales circulent. Lorsque ces wagons ont fait le service une saison ou deux, les gens finissent par en comprendre l'utilité et il y a toujours des produits en quantités suffisantes pour remplir les conditions de notre contrat, sans que le gouvernement soit obligé de remplir sa garantie. L'entretien de ces wagons à une température froide a coûté l'année dernière de $3 à $6 par wagon selon la distance à parcourir.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont les produits expédiés dans ces wagons ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'y a rien de déterminé à ce sujet, mais, règle générale, ils ne sont employés que pour l'expédition du beurre, des fruits et des volailles.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais savoir si on s'en sert pour le transport du poisson frais ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, n'importe quelle personne est libre d'expédier du poisson frais dans ces wagons. Mais ces voitures sont censées voyager de l'ouest à l'est. C'est-à-dire pour les besoins du commerce d'exportation, et non pour les besoins du commerce intérieur du pays. On pourrait difficilement utiliser ces voitures pour le transport du poisson des provinces maritimes, destiné aux marchés d'Ontario et de Québec, mais on pourrait s'en servir pour transporter celui qui est expédié de Moncton à Saint-Jean ou de Moncton à Halifax ou encore de ce dernier endroit à Saint-Jean.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur le rapport d'un comité de l'Assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse, qui s'est occupé récemment de l'encouragement à donner aux pêcheries et de la manière de disposer du poisson frais une fois qu'il est pris. Ce rapport est très long, et je me contenterai de dire à l'honorable ministre qu'il mérite d'être pris en sérieuse considération par le gouvernement. Je ne lirai que deux paragraphes de ce rapport, qui concernent plus particulièrement cette question. Après s'être occupé de la difficulté que les gens de la Nouvelle-Ecosse éprouvent à expédier leur poisson par l'Intercolonial, de manière à ce qu'il arrive dans un état convenable à Montréal où sur les différents marché d'Ontario et de Québec, le rapport continue :

L'attention du comité a été attirée sur le fait que, d'après les règlements actuels du chemin de fer Intercolonial, aucun commerçant ne peut expédier moins qu'un plein chargement de

wagon sans être obligé de payer le plein montant du chargement de ce wagon. Certains témoins ont prétendu que l'on pourrait obvier à cet inconvénient si les petits commerçants de poisson se réunissaient pour former des chargements complets. Toutefois, cette proposition offre de sérieuses objections pour ces commerçants, qui tout en expédiant leurs marchandises aux mêmes endroits, sont souvent séparés les uns des autres par de longues distances et pourvus de moyens de transport imparfaits, chaque homme étant de plus désireux d'expédier directement son poisson sur le marché sans avoir affaire aux autres commerçants. Le comité est d'avis que le meilleur moyen d'obvier à cela serait d'appliquer les mêmes règlements pour le transport du poisson que ceux adoptés par le ministère de l'Agriculture pour le transport du beurre et du fromage à Montréal. Le ministère accorde un certain avantage aux expéditeurs incapables d'expédier un chargement complet en garantissant au chemin de fer une certaine proportion de la perte qu'il peut encourir par suite de ce chargement incomplet. Si ce système était appliqué à l'expédition du poisson frais, cela aurait certainement pour effet d'encourager le commerce.

Ces dernières remarques seraient de nature à faire croire que le comité était sous l'impression que les règlements dont a parlé le ministre de l'Agriculture s'appliquent à l'expédition du beurre et du fromage jusqu'à Montréal, et de ce dernier à l'est.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les produits ainsi expédiés de l'est au port de Montréal sont destinés à l'exportation. Une bonne partie du beurre et du fromage venant des provinces maritimes est acheté par les exportateurs de Montréal et expédié de ce dernier endroit en Angleterre. Il existe sur le chemin de fer Intercolonial un système régulier de wagons munis d'appareils frigorifiques et circulant entre Métis et Montréal.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'on a jugé à propos d'adopter ce principe par rapport au commerce d'exportation, il me semble que l'on devrait étudier la question de savoir s'il n'est pas à propos de faire la même chose dans le but de favoriser le commerce du poisson frais entre les provinces maritimes et les provinces de Québec et d'Ontario. Ce commerce a atteint un développement extraordinaire durant ces dernières années, et cela est uniquement dû à la plus grande rapidité donnée aux convois de marchandises et aux appareils frigorifiques dont certaines voitures ont été pourvues. Actuellement, une proportion considérable du poisson qui se vend à Montréal est fournie par les ports américains. Je ne vois rien qui puisse empêcher le pêcheur canadien de s'emparer d'une plus grande part de ce commerce qu'il ne fait aujourd'hui. Je trouve dans ce rapport les résultats de ce commerce durant ces dernières années, et ils sont bien remarquables. Je me permettrai d'attirer l'attention de la Chambre sur les conclusions de ce rapport. Il y est dit :

Que l'on devrait faire tous les efforts possibles pour abréger autant que possible le temps que les convois rapides de marchandises mettent à franchir la distance qui sépare Mulgrave de Montréal, ainsi que pour s'assurer des raccordements immédiats pour tous les points situés à l'ouest de Montréal.

C'est là une question qui concerne le ministère des Chemins de fer plutôt que le ministère de l'Agriculture, et j'ai l'intention de la soumettre à l'honorable ministre (M. Blair).

Que l'on demande au gouvernement fédéral qui s'occupe du transport des marchandises à froid, de venir en aide aux commerçants de poisson qui sont obligés d'expédier leurs marchandises par chargement moindre qu'un plein wagon en leur accordant les mêmes avantages qu'aux expéditeurs de beurre et de fromage à Montréal.

J'ai cru comprendre, d'après ce qu'a dit l'honorable ministre, que cette aide est accordée dans le but d'encourager le commerce d'exportation en Angleterre. S'il est à propos de le faire dans un cas comme celui-là, il conviendrait d'en faire autant dans le but de développer le commerce entre les différentes provinces, et je suis bien convaincu qu'un encouragement de cette nature aurait pour effet d'établir un commerce important de poisson frais entre les provinces maritimes et les provinces d'Ontario et de Québec. Cette question est de la plus haute importance pour les pêcheurs des provinces maritimes et la réalisation de ce projet leur permettrait d'obtenir beaucoup plus pour leur poisson qu'en étant obligés de le préparer pour l'exporter aux Indes Occidentales ou au Brésil. Tant dans l'intérêt des pêcheurs des provinces maritimes que dans celui du public en général, qui a tout à gagner à l'établissement de ce commerce interprovincial, je crois que les remarques contenues dans ce rapport méritent la sérieuse considération du gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je comprends parfaitement tous les avantages qui pourraient résulter de la proposition énoncée dans ce rapport. Comme je me suis occupé de la question de l'expédition des marchandises dans des compartiments munis d'appareils frigorifiques uniquement en ce qui concerne les produits agricoles, mon attention n'a pas été attirée sur le point particulier soulevé par l'honorable député (M. Borden). Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'étant occupé de l'emmagasinage à froid de la boitte destinée à l'usage des pêcheurs, je me ferai un plaisir de discuter avec lui les moyens à prendre pour encourager le commerce interprovincial du poisson frais. Bien que les entrepôts frigorifiques soient destinés au commerce d'exportation, cependant nos wagons munis d'appareils frigorifiques peuvent servir au commerce intérieur. Ainsi, le beurre, les volailles ou les fruits expédiés de Toronto à Montréal ou de Windsor à Toronto, peuvent être placés dans ces voitures de la même manière que s'ils étaient destinés à l'exportation. Il n'existe aucune distinction spé-

ciale, mais jusqu'ici notre organisation avait uniquement pour objet le commerce d'exportation et c'est à cette fin que l'argent a été voté par la Chambre.

Je suis bien prêt à encourager de toutes mes forces notre commerce interprovincial, et si la Chambre le juge à propos, je n'ai aucune objection à ce que les mesures prises pour établir des entrepôts frigorifiques—mesures qui ont été couronnées de tant de succès—soient étendues au commerce du poisson frais.

M. HACKETT : L'honorable ministre m'a dit, il y a quelque temps, que le gouvernement était en voie de conclure des arrangements dans le but d'établir une ligne de steamers, pourvus de compartiments frigorifiques, entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre. Où en sont ces négociations ? Voici le printemps ; le commerce va commencer à expédier ses marchandises et il est absolument nécessaire que les cultivateurs de l'Ile du Prince-Edouard jouissent des mêmes avantages que les cultivateurs des autres provinces par rapport à l'expédition de leurs produits en Angleterre, dans des steamers pourvus de compartiments frigorifiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si mon ministère doit s'occuper du transport des marchandises en compartiments-glacières, il n'a rien à voir à l'établissement d'une ligne de steamers entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, cette dernière partie concerne le ministère du Commerce. Il y a déjà un certain nombre d'années que nous offrons à tout steamer quittant l'Ile du Prince-Edouard pour l'Angleterre, les mêmes avantages pour l'établissement de compartiments frigorifiques que pour les steamers partant des ports de Halifax, Saint-Jean et Montréal. Mais il nous sera impossible de conclure des arrangements de cette nature tant qu'il n'existera pas un service régulier partant de l'Ile du Prince-Edouard.

Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) est actuellement en pourparlers avec deux ou trois compagnies de steamers afin d'obtenir un service pour l'année courante et j'espère même que ce sera pour plusieurs années à venir. J'ai dit à ces compagnies que je leur fournirai un certain montant pour l'établissement de compartiments frigorifiques à bord de leurs navires. De plus, le ministre du Commerce et moi-même les avons avertis que tout steamer qui ne serait pas muni d'appareils frigorifiques convenables serait refusé pour le service de l'Ile du Prince-Edouard. L'année dernière et il y a deux ans, certains arrangements furent conclus au sujet de steamers partant de l'Ile du Prince-Edouard, mais ces navires n'étaient pas pourvus de compartiments munis d'appareils frigorifiques. Ce n'était rien autre chose que des espèces de compartiments refroidis avec de la glace ; or, les expériences faites dans d'autres ports canadiens ont démontré que ces compartiments ne donnaient pas des résultats satisfaisants. Tout en étant mieux que rien, ils ne peuvent répondre aux besoins du commerce des produits alimentaires de l'Ile du Prince-Edouard. J'ai donc insisté fortement auprès de mes collègues, et nous avons été unanimes à insister à ce que tout navire obtenant une subvention pour un service entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, soit pourvu des appareils frigorifiques les plus perfectionnés et les plus modernes.

M. HACKETT : Je remercie l'honorable ministre de ses explications, mais je tiens à faire une distinction entre lui et son collègue, le ministre du Commerce.

L'explication de l'honorable ministre de l'Agriculture, quoique très élaborée, n'est pas de nature à satisfaire mes électeurs. A quel point en sont rendues les négociations, et le ministre est-il en état de dire à la population de l'Ile du Prince-Edouard, qui attend le transport en compartiments frigorifiques, quand seront prêts les navires propres à ce transport de ses produits en Angleterre ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'espère pouvoir, lorsque le budget supplémentaire sera déposé, donner à l'honorable député les explications qu'il demande. Des négociations se poursuivent présentement avec deux ou trois personnes différentes, et je ne suis pas en mesure de donner de détails.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'approuve fort ce qu'a dit l'honorable chef de l'opposition au sujet de la nécessité d'avoir un service de transport meilleur et plus rapide, pour le commerce du poisson frais du Cap-Breton sur les marchés du Canada. Il est regrettable de voir que nos marchés canadiens sont approvisionnés par Portland au lieu de l'être par voie du détroit de Canso. Le compartiment frigorifique que l'on est sur le point d'adopter pour la boitte est tout différent de ce qu'il devrait être pour le transport en bon état du poisson sur les meilleurs marchés du Canada. Il nous faut plus que des compartiments frigorifiques, il nous faut le transport rapide, afin que le poisson puisse arriver vite et frais sur les marchés. Le plus vite il y arrivera le mieux ce sera pour l'expéditeur et le consommateur de poisson. Je crois que cela ferait du bien aux habitants de l'ouest s'ils pouvaient prendre l'habitude de manger plus de poisson d'eau salée. Cela pourrait activer leur cerveau et leur permettre d'avoir des idées plus larges qu'ils ne paraissent en avoir aujourd'hui sur les questions publiques.

M. ALCORN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire le détail des mesures qu'il entend prendre ? Et que signifient ces mots " l'amélioration et l'appréciation de la qualité des produits de la ferme canadienne " ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je serai très heureux de donner toutes les

explications ; si l'honorable député veut consentir à ce que nous suspendions la séance, je pourrai aussitôt après le dîner lui donner des renseignements que je ne voudrais pas commencer à lui donner maintenant et interrompre ensuite.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures le comité reprend sa séance.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsque la séance a été suspendue à six heures, mon honorable ami de la gauche me demandait quelles mesures j'avais prises pour faire mieux apprécier la qualité des produits agricoles canadiens sur les marchés étrangers. Je suis heureux de pouvoir renseigner mon honorable ami à ce sujet. Le transport à froid ou entreposage frigorifique a pris de grands développements. Nous avons fait beaucoup plus que n'indique le terme, car l'entreposage frigorifique comprend aujourd'hui le transport sur les chemins de fer dans des compartiments frigorifiques de tous les produits alimentaires et leur conservation à l'état frais pendant le transport sur les navires. Lorsque, il y a quelques années, j'ai demandé un crédit pour me permettre d'établir une série d'entrepôts frigorifiques, et organiser le transport des produits à l'aide de ces entrepôts, j'avais principalement en vue le transport de notre beurre sur le marché anglais. Depuis quelques années, notre commerce de fromage était satisfaisant. La réputation de notre produit était grande et son commerce était profitable. Mais le beurre canadien n'avait pas une aussi bonne réputation, et n'obtenait pas le prix élevé qu'il aurait dû obtenir, faute de pouvoir être transporté convenablement, sur nos marchés canadiens ; le beurre était bon, mais arrivé en Angleterre il avait perdu de ses qualités. Afin de remédier à ce mal nous avons établi à différents endroits des entrepôts frigorifiques pour garder le beurre jusqu'au moment où on était prêt à l'expédier à Montréal, Halifax ou Saint-Jean; nous avons pourvu nos chemins de fer de wagons-glacières et placé à bord des steamers des compartiments frigorifiques modernes.

Jusque-là on avait employé la glace pour conserver la fraîcheur dans les entrepôts, dans les wagons et dans les compartiments de steamers. Cependant ce système n'a pas donné la satisfaction voulue, mais dès que l'on eut adopté les réfrigérateurs mécaniques, tout le monde a voulu en faire l'essai pour le transport d'autres produits.

Le professeur Robertson et moi-même, lorsque nous sommes allés en Angleterre, avons trouvé un marché important pour nos volailles, et nous avons immédiatement commencé des expériences relatives à l'engraissement et à la préparation des volailles. Ces expériences ont bien réussi et un commerce assez satisfaisant a été établi, avec perspective d'augmentation considérable.

On a aussi essayé d'expédier ainsi des fruits, tels que des pêches, des poires et des raisins, et dans quelques cas des prunes. Ces essais ont réussi en partie. Mais nous avons constaté, que même avec le système le plus parfait d'entreposage et de transport en compartiments frigorifiques, certains fruits ne peuvent être transportés en bon état à cause de la manière dont ils sont emballés, et dont on les manipule. Nous avons constaté aussi que le résultat dépendait en grande partie de l'état des fruits lorsqu'on les mettait en boîtes ou paniers de ce côté-ci de l'océan. En dépit du meilleur système frigorifique que l'on pourrait adopter, les fruits ne se conservent pas s'ils ne sont pas en bon état lorsqu'on les expédie. Nous avons trouvé que sur deux steamers chargés d'une même variété de fruits, mis dans des boîtes semblables, dans le même état exactement, et transportés et manipulés de la même manière, un des steamers arrive en parfaite condition, sa cargaison se vend à un prix élevé et l'autre arrive pourri et bon seulement à être jeté.

Nous avons dans une certaine mesure résolu plusieurs des problèmes, mais nous ne prétendons pas les avoir résolus tous. Nous avons cependant prouvé que dans certaines conditions nous avons réussi à transporter de belles pêches en état très satisfaisant, tandis que pour les poires nous avons presque toujours eu plein succès. Quant aux raisins leur transport en bon état a bien réussi, mais il arrive que le consommateur anglais, règle générale, ne prise pas nos raisins autant que nous-mêmes, et ce commerce est encore à créer.

Nous avons découvert que malgré la réputation excellente de notre fromage en Angleterre, celui qui est fait en été et expédié pendant les chaleurs, ne commande pas un prix aussi élevé et n'est pas aussi estimé que celui fabriqué en juin ou septembre, et aujourd'hui nous cherchons le moyen d'arriver à vendre le fromage d'été au même prix que le fromage de juin ou septembre.

Nous avons pu aussi faire une enquête au sujet du transport du principal fruit que nous exportons, les pommes, et nous avons entendu beaucoup de plaintes de la part des producteurs et expéditeurs canadiens. Ces plaintes étaient très vives et nous avons cru que nous devions en rechercher la cause. Il y a deux ans nous avons envoyé pendant l'été un agent chargé de surveiller la manière dont se faisait le commerce de nos produits en Angleterre. Il assistait à l'arrivée de chaque steamer, et faisait un rapport détaillé de son inspection. L'été dernier nous n'avons envoyé qu'un agent. J'ai fait moi-même avec le professeur Robertson, un voyage en Angleterre, et nous avons fait une enquête. Notre agent nous a donné beaucoup de renseignements et des renseignements très importants, mais pas en-

core suffisants, et l'année suivante nous lui avons envoyé un assistant, de même que cette année, et vu la valeur des rapports que nous avons reçus, nous avons aujourd'hui quatre agents qui passent toute la saison en Angleterre, pour surveiller cette branche de notre commerce. L'agent principal, celui que nous avons envoyé le premier en Angleterre et qui avait le plus d'expérience, a charge de Manchester et de Liverpool avec quartiers généraux à Liverpool. Nous avons eu aussi un agent stationné à chacune des villes de Glasgow, Londres et Bristol. L'été dernier ces agents nous ont fait des rapports continuels, et le commissaire de l'Agriculture et de la laiterie a en ce moment une somme de correspondance qui, une fois résumée et mise en ordre, fera un rapport de grande valeur pour ceux qui sont intéressés dans ce commerce.

Mais l'ouvrage de ces agents ne pouvait se borner à constater l'état des produits à leur arrivée. Lorsque des produits arrivaient endommagés, il s'agissait alors de savoir quelle en était la cause. Le dommage résultait-il d'un mauvais emballage, ou était-il survenu pendant le transport au Canada du point de production au port de Montréal, d'Halifax ou de Saint-Jean, ou pendant le transport sur l'océan ? Alors, pour rendre l'enquête complète et aussi efficace que possible, nous sommes venus à la conclusion qu'il était nécessaire d'avoir de ce côté-ci de l'océan aux ports d'expédition des inspecteurs qui examineraient les différents produits mis à bord des steamers et feraient rapport sur leur état. Conséquemment j'ai nommé des inspecteurs à Montréal, Halifax et Saint-Jean qui examinaient les produits à mesure qu'ils arrivaient sur les trains et qu'on les embarquait à bord des steamers. Par ce moyen j'ai, je crois, un enchaînement de preuves assez complet pour nous permettre de dire comment nos fruits ont été manipulés et transportés. Cette inspection nous a permis de recueillir beaucoup de renseignements de la plus grande valeur, suivant moi, renseignements qui m'ont guidé en grande partie dans la préparation du bill que nous avons adopté l'autre jour, relatif au marquage des fruits, et plus particulièrement à l'emballage des pommes.

Mais d'autres développements se sont produits. Comme je l'ai déjà dit à propos du fromage, lorsque nous avons commencé notre enquête, nous n'avions pas cet article en vue. Nous croyions ce commerce bien et solidement établi sur une base profitable. Nous savions que le fromage du Canada jouissait d'une haute réputation sur le marché anglais. De fait, nous fournissons entre 60 et 70 pour 100 du fromage qui se vend tous les ans sur le marché anglais. Mais bien que notre fromage y jouisse d'une réputation très enviable, nous avons découvert que le fromage d'été n'était pas aussi bon ni aussi aimé que celui des mois de juin et septembre. La qualité du fromage d'été nuisait à la réputation de l'autre. Il est vrai qu'on le vendait comme fromage de juillet et août, mais l'effet n'en était pas moins nuisible à la réputation du fromage canadien en général. Nous avons donc cherché comment nous pourrions surmonter cette difficulté, et nous avons découvert deux choses. Premièrement, les entrepôts dans lesquels on fait mûrir le fromage d'été ne sont pas assez impénétrables à la chaleur du dehors. Nous avons constaté aussi que ces entrepôts étaient de construction très défectueuse, de sorte que le fromage mûrissait dans une température qui l'empêchait pratiquement de devenir un article de première classe. Nous avons conséquemment commencé par conseiller aux fabricants d'améliorer leurs entrepôts. C'est au moyen de conférences devant les cercles agricoles et nos diverses sociétés d'agriculture que nous avons atteint ce but. Nous avons fait une campagne d'éducation. Nous sommes allés plus loin que cela, et nous avons demandé l'aide des gouvernements provinciaux dont un au moins, celui de Québec, a répondu à notre appel en offrant un bonus aux fabricants de fromage qui amélioreraient leurs chambres de repos. Pendant ce temps le professeur Robertson s'occupait à trouver les meilleures manières de construire ces chambres, en faisant faire des plans qu'il a distribués gratuitement à tous ceux qui voulaient les utiliser. Pendant que cette campagne d'éducation se faisait, plusieurs fabricants de fromage s'étaient mis à l'œuvre pour corriger les défauts de leur installation, et aujourd'hui on fait mûrir le fromage dans des entrepôts où la température est aussi fraîche au milieu de l'été qu'à l'automne ou au printemps. Nous avons prouvé aussi, par des expériences faites sous la direction du ministère de l'Agriculture, que l'on peut faire pendant les grandes chaleurs d'été d'aussi bon fromage que pendant la température plus fraîche du printemps ou de l'automne. Comme question de fait le fromage ne perd pas autant de son volume que lorsqu'il mûrit à une haute température. Le coût des améliorations à faire est si minime que l'économie qui en résulte paie la dépense. Je parle seulement de mémoire, mais je ne crois pas me tromper en disant que l'économie réalisée pendant une saison seulement, a presque suffi à couvrir le coût des amélioratins nécessaires.

M. CLANCY : L'honorable ministre veut-il parler du coût des entrepôts où l'on fait mûrir le fromage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, de la dépense qu'il a fallu encourir pour les améliorer. L'augmentation dans le prix, qui a été d'un demi-cent, et celle qui s'est fait sentir dans le poids ont suffi, pendant une seule saison, à payer le coût des améliorations.

M. CLANCY : Le ministre parle-t-il de la fabrication du fromage indépendamment de la prime qu'il accorde ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement n'accorde pas de prime.

M. CLANCY : Mais le gouvernement accorde une prime par ce crédit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, dans le crédit que nous discutons en ce moment, le gouvernement demande à la Chambre d'être en mesure de payer une certaine somme aux beurreries pourvues d'entrepôts frigorifiques. Nous ne donnons pas de gratification pour les entrepôts à mûrir le fromage. C'est le gouvernement de Québec qui donne une gratification pour cette fin.

M. CLANCY : Je croyais que ce crédit s'appliquait aux fromageries.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, c'est pour les beurreries seulement. Mais il y a des beurreries où l'on fabrique aussi le fromage, et nous donnons une gratification partout où l'on construit des entrepôts frigorifiques, et où l'on fabrique une certaine quantité de beurre, pourvu que les autres conditions seront remplies. Je parle ici de faits qui sont le résultat du travail que nous avons fait. Depuis que les fabricants de fromage ont amélioré leur méthode de fabrication du fromage d'été, la réputation du fromage canadien en général, a augmenté en Angleterre.

Nous avons découvert aussi un autre point d'égale importance. Nous avons constaté que dans plusieurs cas notre fromage était endommagé pendant la traversée parce qu'on le plaçait dans la partie la plus chaude du steamer. Je dois dire que peu de commerçants de fromage se sont prévalus des compartiments frigorifiques dont nous avions fait aménager les steamers. Dans la saison chaude, le fromage, même lorsqu'il est placé dans une cale pas trop chaude, chauffe encore un peu par sa propre fermentation ; c'est bien pire alors, si on le place dans les endroits les plus chauds du steamer. Nous avons donc cherché s'il n'y aurait pas moyen de faire ventiler les cales des steamers afin que le fromage puisse traverser l'océan en meilleur état de conservation. C'était d'autant plus désirable depuis que nos fabricants de fromage avaient appris à faire le fromage d'été aussi bon que le fromage de printemps ou d'automne.

Il n'y a rien pour cet objet particulier dans le crédit que nous discutons présentement. Mais je demanderai prochainement un crédit pour cette fin particulière de la ventilation des cales de steamers. Le crédit actuel nous a servi à obtenir les renseignements et à conduire les enquêtes qui ont démontré aux expéditeurs et à tous ceux qui font le commerce de produits la nécessité des changements que je ferai connaître en temps opportun.

A ce sujet, je puis dire aussi que nous avons eu la preuve de ce que l'on affirmait déjà, c'est-à-dire que nos pommes, lorsqu'on les transporte dans les cales ordinaires de steamers, non ventillées, chauffent et que, dans plusieurs cas, celles qui avaient été embarquées en bon état à nos ports sur les steamers sont arrivées en Angleterre virtuellement cuites et sans aucune valeur. Tous les expéditeurs s'accordaient à dire la même chose. Ce n'était pas général, mais cela est arrivé dans plusieurs cas. Nous avons aussi découvert que les pommes avaient chauffé avant d'être embarquées sur le steamer, soit pendant le voyage à bord du train, ou sur les quais où elles avaient été laissées trop longtemps. Des pommes mises en cet état à bord du steamer, ne pouvaient arriver en bon état en Angleterre. Ce sont des faits que nous avons découverts pendant notre enquête, et ils sont de la plus grande importance pour nos producteurs et nos exportateurs. Ils auront pour effet de faire améliorer nos procédés de transport et d'expédition et de faire rendre nos fruits en meilleur état sur les marchés étrangers.

Cette enquête a révélé d'autres faits importants. Il est connu qu'une grande partie de nos pommes étaient toutes meurtries lorsqu'on ouvrait les barils de l'autre côté. On donnait plusieurs explications, mais une cause évidente était la brutalité avec laquelle on chargeait ou déchargeait les barils. Un des principaux devoirs de nos inspecteurs, tant à Montréal qu'en Angleterre, a été de surveiller la manière dont nos produits étaient manœuvrés lorsqu'on les débarquait ou transportait. On faisait cela sans aucune précaution. Un grand nombre de barils arrivaient brisés et conséquemment les pommes étaient meurtries. Les boîtes de fromage étaient endommagées à un tel point que le contenu en sortait. Sur le marché anglais, on s'est toujours plaint de ce que notre fromage n'était pas bien empaqueté et que les boîtes n'étaient pas jolies. On a fait le même reproche au sujet des tinettes pour le beurre, qu'elles n'étaient ni assez fortes ni assez bien couvertes. Le mal était évident, et nos inspecteurs ont fait des représentations aux propriétaires de steamers et aux armateurs, lesquels, règle générale, ont apporté remède à la situation, sans que l'on ait eu besoin de les forcer ni de les payer. Conséquemment, pendant la dernière saison, il y a eu une amélioration marquée dans le transport de nos produits. Je puis donner un exemple : autrefois on enveloppait douze à quinze boîtes de fromage dans un filet, on les enlevait du quai à l'aide d'une grue, et on les jetait à toute force sur le pont des navires, où elles tombaient frappant sur les poutres et sur les côtés du navire. On a apporté un remède bien simple à cet état de choses. On empile avec précaution les boîtes sur une plate-forme de cinq ou six pieds carrés, puis on les descend tranquillement dans le steamer. De cette façon le fromage, l'été dernier, a été transporté en bien meilleur état. Ce sont mes inspecteurs qui ont eu l'idée de ce changement, et

l'ont proposé aux armateurs qui l'ont adopté sans faire la moindre objection. Mes inspecteurs ont aussi réussi à faire accepter d'autres réformes par les armateurs. Ainsi, aujourd'hui, ils mettent une botte de foin ou autre chose de même genre au pied des glissoires qui servent à descendre les boîtes de beurre dans le steamer, et les boîtes, au lieu d'arriver sur une surface dure et de subir un choc de nature à les briser, arrivent sur quelque chose de mou et sont ainsi conservées intactes. Ces réformes et améliorations ont été faites sans qu'il en ait rien coûté aux commerçants et très peu de chose à la compagnie de steamers. Je ne dirai rien maintenant de la ventilation des cales parce que je veux demander un autre crédit pour cette fin dans le budget supplémentaire. J'espère pouvoir faire avec les expéditeurs un arrangement qui constituera une amélioration considérable dans le transport de notre fromage et de nos pommes dans les cales des steamers.

M. ALCORN : Le ministre nous a dit qu'il avait nommé des agents chargés d'inspecter les pommes que l'on exportait. Je voudrais savoir quel a été le résultat de cette inspection. Je voudrais aussi savoir si le ministre se propose de publier les renseignements qu'il a recueillis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En réponse à la première question, je dirai que les agents que nous avons au port de Montréal n'avaient pas pour mission de faire l'inspection des pommes ou autres fruits. Leur besogne consistait à surveiller et à découvrir ce que l'on pourrait faire pour améliorer les méthodes de transport et d'expédition. De fait, ils ont examiné un grand nombre de barils de pommes avant leur embarquement, mais ils ne les examinaient pas en qualité d'inspecteur. Il leur fallait le consentement du propriétaire; mais ils n'avaient d'ordinaire aucune peine à l'obtenir. La chose se faisait de gré à gré, et les pommes étaient examinées sur les trains ou sur les quais. Quant aux autres questions, je dois dire qu'une grande partie des renseignements que je pourrais donner l'ont été, il y a quelques jours, devant le comité de l'Agriculture par le professeur Robertson, et ce témoignage sera imprimé prochainement et distribué aux députés. Je dois dire cependant que vu qu'une bonne partie des renseignements que nous avons obtenus sont pour ainsi dire, d'une nature confidentielle, nous ne croyons pas avoir le droit de publier ce que nous connaissons sur le compte de tel ou tel expéditeur. Mais nous n'avons eu aucune objection à faire part à l'expéditeur lui-même de ce que nous avons appris, et par ce moyen nous avons pu l'amener à réformer sa manière d'emballer et d'expédier sa marchandise. Je citerai un exemple. Certains négociants expédiaient le lard fumé dans des boîtes qui ne pouvaient résister à aucun choc. Elles arrivaient en Angleterre toutes brisées, et il en résultait une très mauvaise note pour ce produit canadien. Nous n'avons rendu ce fait public que d'une façon générale, mais nous avons donné des renseignements détaillés à la maison intéressée, et cela a déterminé un changement complet dans sa manière d'emballer et d'expédier son lard, changement qui a été favorable à son produit et à sa réputation. Nous ne voulons pas rendre publics des faits concernant un expéditeur en particulier, mais nous lui faisons savoir ce que nous avons appris et nous tirons nos conclusions générales de ces faits particuliers.

M. McGOWAN : M. le président, je veux demander à l'honorable ministre de l'Agriculture s'il se propose d'améliorer les conditions d'exportation de la viande préparée. Il y a là, ce me semble, un commerce que nous devrions cultiver plus que nous ne le faisons; les Etats-Unis exportent de grandes quantités de bœuf frais en Angleterre. Le professeur Robertson a bien voulu me fournir quelques chiffres sur ce commerce. L'année dernière les Etats-Unis ont exporté pour trente millions de dollars de bœuf préparé. C'est là, je crois, une question de grande importance pour ce pays ; mais les efforts des agents de l'honorable ministre n'ont porté que sur le fromage, le beurre et les fruits. Dans le comté que je représente on élève beaucoup de bestiaux que l'on exporte en Angleterre par voie du port de Montréal ; mais la concurrence du bœuf des Etats-Unis, expédié frais au moyen des procédés frigorifiques, nous est très dommageable, et je crois que le ministre devrait porter son attention de ce côté. Il devrait donner de l'encouragement au commerce de viande fraîche avec l'Angleterre. Les chiffres que le professeur Robertson a bien voulu me fournir sont étonnants. Il y a dix ans, les Etats-Unis exportaient pour $15,000,000 de bœuf abattu tandis que l'année dernière ils en exportaient pour $30,000,000. Mes électeurs portent beaucoup d'intérêt à cette question. Tout en admettant qu'il est bon de favoriser le commerce du beurre, du fromage et des fruits, ils auraient voulu que le gouvernement s'occupât davantage du commerce de viande. L'honorable député de Wellington (M. Guthrie) est aussi très intéressé à cette queston. Il représente un comté qui élèverait plus d'animaux si le gouvernement donnait les moyens d'expédier la viande à l'état frais en Angleterre. Le gouvernement d'Ottawa et celui d'Ontario ne semblent pas être d'accord sur cette question. Le ministre des Travaux publics d'Ontario est venu, il y a un mois, prononcer deux discours dans mon comté. Il a prétendu que les commodités de transport fournies par le gouvernement d'Ottawa étaient tout à fait défectueuses. J'ai ici le compte rendu de ses discours, publié dans les journaux des deux endroits où il a parlé. Je puis passer ces comptes rendus

à mon honorable ami s'il les désire. M. Latchford a dit que les commodités de transport étaient très défectueuses et que les wagons étaient d'un modèle bien ancien. Je vais lire ce qu'il a dit sur ce point. Parlant du transport :

Il prétendit que ni les chemins de fer ni les steamers n'étaient munis de compartimens frigorifiques aménagés d'après les principes modernes et capables de conserver le bœuf et les fruits assez frais pour qu'on puisse en obtenir le meilleur prix, et tant que nos véhicules de transport ne seront pas pourvus de compartiments frigorifiques propres, bien ventilés et où l'air frais est également distribué à une température de 35 degrés, les produits canadiens ne pourront lutter contre ceux de nos voisins. Aujourd'hui on construit des réfrigérateurs d'invention canadienne dans lesquels l'air est conservé pur et inodore, et lorsqu'ils seront devenus d'usage général, les fruits et les viandes du Canada arriveront en Angleterre dans toute leur fraîcheur et commanderont les plus hauts prix.

Dans un autre discours prononcé dans mon comté, il a dit :

A propos des commodités de transport, l'orateur a dit que les wagons frigorifiques en usage sur nos chemins de fer, et les compartiments à froid sur les steamers transatlantiques n'étaient pas construits de façon à donner de bons résultats, mais que le plan tracé pour le laboratoire pourrait être utilisé pour le transport, et que si l'on demandait plus d'espace on l'aurait.

Mais je veux appeler l'attention du ministre sur un autre point. En hiver, les habitants de mon comté font un commerce considérable de viande fraîche de bœuf avec les provinces maritimes. On en envoie beaucoup à Halifax et à Saint-Jean, mais aussitôt que la chaleur arrive, le commerce cesse, car les moyens pour les transporter à l'état frais manquent. Ce commerce de viande est rémunérateur ; il a permis la vente d'un grand nombre de bœufs. Je serais très heureux si l'honorable ministre voulait s'occuper de nous trouver un marché plus avantageux non seulement en Angleterre mais encore dans notre pays, en améliorant nos moyens de transporter la viande fraîche jusqu'à Halifax et Saint-Jean.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En réponse à mon honorable ami (M. McGowan) je puis dire que nous nous sommes occupés tout particulièrement de cette question. Mais il n'y avait ni compagnie, ni individus prêts à entreprendre l'abattage et l'exportation du bœuf préparé. Plusieurs propositions ont été faites, mais jusqu'à tout récemment aucune de ces propositions n'a été suivie de résultats pratiques.

M. McGOWAN : Il se forme présentement une grande compagnie à Toronto dans ce but.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le sais, et je crois que la compagnie sera formée sur des bases telles qu'elle fera un commerce très considérable et très avantageux. Ceux qui en sont à la tête sont des hommes qui s'y entendent et qui ont suffisamment de capitaux pour conduire ce commerce comme il doit être conduit. Ils se sont adressés à nous, et nous avons fait avec les compagnies de steamers des arrangements en vertu desquels il y aura des compartiments frigorifiques spécialement affectés au transport de la viande. Celui qui est à la tête de la compagnie était à Ottawa, l'autre jour, et nous avons, le professeur Robertson et moi, discuté avec lui la question sous tous ses aspects. Nous lui avons montré que nous étions prêts à faire tout ce qui était nécessaire pour stimuler et encourager le projet. Aussitôt que l'on pourra fournir la viande d'une manière continue on commencera l'expédition. Nous ne ferons aucune impression sur le marché anglais si nous envoyons notre viande à des intervalles irréguliers ou si nous en varions la qualité. Ceux qui entreprennent ce commerce ne peuvent espérer réussir que s'ils sont en mesure de faire des envois réguliers toute l'année durant, et je crois que la compagnie dont je parle est en état de le faire. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour favoriser le projet en donnant à la compagnie de grandes facilités de transport.

Mon honorable ami a parlé de critiques que l'on a faites à l'endroit des appareils frigorifiques dont nous avons pourvu les chemins de fer et les steamers ; je ne connais pas les termes exacts de ces critiques, mais je ne suis pas opposé aux critiques, et je crois pouvoir démontrer que les appareils frigorifiques qui ont été établis sur nos chemins de fer et steamers, grâce à l'encouragement accordé par le ministère de l'Agriculture, ont été efficaces et le sont encore aujourd'hui. Je ne puis rien dire de plus sur ce sujet, mais je suis heureux de saisir cette occasion pour dire à mon honorable ami qu'il y a tout lieu d'espérer que nous pourrons trouver en Angleterre un excellent débouché pour notre bœuf frais.

Par nos efforts, nous avons établi un commerce de volailles préparées qui n'existait pas il y a quelques années et qui, aujourd'hui progresse rapidement, au plus grand avantage de l'agriculture du pays.

Nous avons des renseignements nombreux à ce sujet. Je pourrais presque dire qu'il n'y a rien dans notre monde agricole qui occupe davantage l'attention du cultivateur pratique que l'élevage, l'engraissement, la préparation et l'exportation sur le marché anglais de la volaille canadienne. Nous avons beaucoup amélioré nos races de volailles depuis quelques années, et nous pouvons obtenir sur nos marchés de bien meilleurs poulets et poules qu'il y a quelques années.

M. WRIGHT : Je veux dire quelques mots sur notre système de transport à froid. J'ai été presque alarmé du ton de la discussion, cette après-midi, parce que je craignais que l'on ne rendît pas justice à notre système. Je me rappelle parfaitement que, lorsqu'il y a quelques années nous exportions du beurre, il était le plus souvent en-

dommagé pendant la traversée. Du beurre d'excellente qualité et qui partait d'ici en bon état arrivait à Liverpool avec une très mauvaise apparence et ayant perdu toute sa saveur. Les compagnies de chemins de fer et de steamers ne s'occupaient que d'une chose : se faire payer leur transport ; elles ne prenaient aucun soin du beurre. On a peine à croire aujourd'hui que l'on pouvait manipuler avec aussi peu de soin notre beurre pendant qu'on le transportait sur le marché anglais. Aujourd'hui notre système de transport à froid a tout changé. Le wagon frigorifique arrive tous les mardis matin à la porte de la beurrerie de mon village ; notre beurre est transporté frais de la beurrerie à l'entrepôt frigorifique, à Montréal, et de là dans un compartiment frigorifique à bord d'un steamer jusqu'à Liverpool, Londres ou Manchester. Ce changement a eu les plus heureux résultats pour notre industrie laitière. Le contraste entre l'état dans lequel arrivait notre beurre sur le marché d'Angleterre en ces temps-là et l'état dans lequel il arrive aujourd'hui est frappant. Le beurre canadien peut aujourd'hui y soutenir la concurrence du meilleur beurre du Danemark. Les consignataires de notre beurre en Angleterre nous ont écrit en blanc et en noir leurs félicitations sur le grand progrès que nous avons réalisé. C'est un fait ordinaire aujourd'hui de voir dans les cotes du marché anglais que pendant que les autres beurres subissent une baisse de cinq schillings du cent livres, le prix du beurre canadien n'est pas affecté. Ceci est dû entièrement aux efforts du gouvernement canadien qui a réussi à faire arriver notre beurre en bon état de conservation sur le marché anglais. Le ministre et le commissaire me permettront d'appeler leur attention sur une matière dont ils pourront s'enquérir. J'ai fait une fois une consignation de beurre en Angleterre et celui auquel j'en avais confié la vente vint un jour me dire : " M. Wright, j'ai un acheteur pour mille tinettes de beurre, et je veux lui en montrer un bon échantillon ; ainsi, vous feriez bien d'aller vous-même avec votre commis sur le quai, et choisir quarante tinettes, car je sais que vous ne choisirez pas les plus mauvaises ". J'allai sur le quai et je trouvai deux personnes parmi mon lot de beurre. L'une d'elles perçait des trous dans les tinettes avec une mêche, et l'autre avait un long tube de fer qu'il plongeait dans mon beurre. Je m'aperçus tout de suite qu'ils endommageaient mes tinettes et l'apparence de mon beurre et je leur dis : voyons, jeunes gens, ce beurre m'appartient et je ne veux pas que vous y plongiez cette machine infernale pour le goûter. L'un d'eux me répondit : Ne vous emportez pas, jeune homme ; il y en qui exportent du tabac dans ces tinettes, et c'est le tabac que nous cherchons. Je lui dis : nous ne cultivons pas de tabac au Canada, et si nous le cultivions nous ne l'exporterions pas de cette manière, de sorte que vous feriez mieux de laisser mon beurre. Je mentionne ce fait afin que le ministre soit sur ses gardes et qu'il prenne des précautions pour que, lorsque notre beurre arrivera en Angleterre, on ne le détériore pas.

M. BRODER : Combien y a-t-il de temps de cela ?

M. WRIGHT : Sept ans environ. Maintenant, M. le président, au sujet de ce qui a été dit cette après-midi, je n'objecte pas à ce que le ministre accorde des commodités de transport frigorifique pour le poisson, mais je suis absolument opposé à ce que l'on transporte du beurre dans le même compartiment que le poisson, car on détruira certainement la saveur de notre bon beurre de fabrique. A ce sujet, je désire appeler l'attention du ministre sur l'épreuve que l'on a faite en janvier dernier, à Owega, de la réfrigération à l'air liquide. Cet essai a eu un succès complet et le nouveau système a plusieurs points d'excellence que n'ont pas les autres méthodes. Une dépense de $25 seulement suffit à transformer un wagon réfrigérateur ordinaire en wagon à air liquide, dans lequel la température est à 15 au-dessous de zéro. Il faut environ 200 pieds de tôle galvanisée au plafond du wagon et, dans un coin, un récepteur cylindrique de quatre pieds de hauteur et de deux pieds de diamètre, rempli d'air liquide, et le résultat désiré est obtenu. Avec ces arrangements on peut maintenir la température à 15 au-dessous de zéro pendant vingt-quatre heures. Cet appareil occupe très peu d'espace et pèse environ 200 livres, tandis qu'un wagon rempli de glace pèse de trois à quatre tonnes, ce qui prend beaucoup d'espace à la partie supérieure du wagon et diminue d'autant sa capacité pour le transport du buerre. Outre cela, la glace en fondant cause de l'humidité dans l'air et mouille le fond du wagon, ce qui fait beaucoup de dommage. Le système à l'air liquide obvie à tous ces inconvénients. Le beurre demeure frais, sec, et conserve son apparence belle et propre jusque sur le marché. Je conseillerais à l'honorable ministre (M. Fisher) de faire une enquête au sujet de ce système à air liquide et l'adopter, si c'est possible.

M. CLANCY : Je m'attendais à entendre l'honorable ministre de l'Agriculture donner des explications précises sur le résultat des expériences relatives au système d'entreposage frigorifique. Mais avant d'entamer ce sujet, je veux lui demander quelle classe de produits on exporte exclusivement à l'aide de ce système. Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre, le beurre semble être le seul article que l'on exporte en quantité appréciable. On n'exporte pas toutes nos pommes en compartiments frigorifiques. Bref, l'entreposage frigorifique n'est plus à l'état de simple essai ; il y a déjà quelques années qu'il est en opération, et l'honorable ministre, avec sa

modestie habituelle, nous a affirmé que c'était le meilleur système frigorifique qui fût au monde. J'en ai conclu que les résultats obtenus depuis que l'honorable ministre est à la tête de ce ministère, avaient été tout simplement excellents. Je suis certain que la Chambre et le pays seraient très heureux si le ministre pouvait nous dire approximativement quelle proportion de produits canadiens ont été exportés dans les compartiments frigorifiques. Je voudrais qu'il nous fît connaître aussi les tarifs de transport ordinaire et ceux du transport en compartiments frigorifiques jusqu'à Londres, Liverpool, Glasgow, Manchester et aux Antilles, à bord des vingt-quatre steamers qui ont été munis de compartiments l'année dernière, et s'il le peut, qu'il nous donne les quantités de produits périssables exportés à bord de chaque steamer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le principal article qui a été exporté dans les compartiments frigorifiques, l'année dernière, a été le beurre. Pratiquement, toute l'exportation de beurre du Canada en Angleterre se fait dans ces compartiments, mais pas aux Etats-Unis.

M. CLANCY : Quelles sont les quantités ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas les quantités. Il a été expédié environ 200 tonnes de poules et poulets l'année dernière en Angleterre dans les compartiments frigorifiques. Les fruits délicats, tels que les poires, les pêches et les raisins ont été transportés dans des compartiments à réfrigération mécanique ; voilà à peu près tout. Il n'a pas été expédié beaucoup de fromage dans les compartimens frigorifiques. Il a été expédié quelques barils de pommes dans les compartiments frigorifiques, mais, règle générale, les exportateurs de pommes disent qu'ils exportent en trop grandes quantités à la fois pour qu'ils puissent trouver assez d'espace dans les compartiments, et, en deuxième lieu, ils ne croient pas qu'il soit avantageux de payer plus qu'ils ne paient déjà. Des expériences ont prouvé que les variété précoces, tendres, avaient besoin du transport à froid, mais que les pommes d'hiver pouvaient s'en passer.

M. CLANCY : Quelle était la valeur des menus fruits et des poules et poulets envoyés dans les compartiments frigorifiques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas les chiffres exacts de la quantité ni de la valeur des fruits, des poules ou poulets.

M. CLANCY : Je suis d'avis que le gros des expéditions dans les compartiments frigorifiques consiste en beurre. Les autres exportations sont sans importance. J'aimerais savoir de l'honorable ministre combien de steamers nouveaux ont été munis d'appareils frigorifiques l'année dernière. Si je ne me trompe, l'année dernière, cinq steamers se rendaient à Liverpool, six à Glasgow, un aux Antilles, trois à Manchester, et trois autres, de la ligne Furness, à Londres. Peut-être l'honorable ministre pourra-t-il nous dire si tous ces steamers ont fait le service, et combien ont droit à quinze schillings par tonne en vertu du nouveau contrat ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Des contrats ont été passés par rapport à dix steamers nouveaux, l'année dernière ; trois de la ligne Allan naviguant entre Montréal et Glasgow, trois de la ligne Thompson, entre Montréal et Londres, et deux de la ligne Dominion, entre Montréal et Glasgow. Outre cela, en conséquence des arrangements conclus, nous avons continué avec sept autres les contrats qui étaient expirés ; mais comme ces steamers appartenaient aux mêmes compagnies, les contrats ont été continués virtuellement aux termes et conditions qui sont en vigueur en ce qui concerne les nouveaux navires bien que nous n'ayons rien payé à cet effet.

M. CLANCY : Ces navires étaient-ils de la ligne Furness ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, le contrat de la ligne Furness est expiré l'automne dernier ; mais les steamers n'ayant pas fait leur service, l'automne dernier, nous refusons aujourd'hui de payer la subvention.

M. CLANCY : Quelle garantie le gouvernement a-t-il qu'après avoir payé la moitié du coût de l'aménagement ces steamers continueront le service ? Est-ce simplement une expérience que l'on veut faire, et à l'expiration des contrats, ces steamers continueront-ils le service de compartiments frigorifiques sans aucuns frais pour le trésor public ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce point a été clairement défini dès le commencement. Les contrats ont été signés pour une période définie, avec l'entente que la chose était nouvelle pour le commerce canadien, et que l'on ne savait pas quels en seraient les profits. On a cru conséquemment qu'il n'était que juste que le trésor public fût appelé à payer une partie des frais afin d'encourager les propriétaires de steamers à tenter l'expérience. On s'attendait qu'à l'expiration des contrats, le commerce serait si bien établi que les compagnies de steamers seraient obligées de le continuer à leur propre compte, et c'est ce qui est en grande partie arrivé. Il est vrai que quelques-uns des steamers, à cause même du fait qu'ils étaient munis de compartiments frigorifiques, ont été nolisés pour transporter des provisions en Afrique australe, mais plusieurs compagnies ont pourvu d'autres steamers d'appareils frigorifiques, sans aucune subvention de la part du gouvernement.

M. CLANCY : Combien de steamers munis de compartiments frigorifiques feront le ser-

vice cette année ? J'ai vu quelque part que quelsques-uns discontinueraient le service lorsque leur contrat serait expiré, parce qu'il n'y avait pas de profit. Y a-t-il du vrai dans ce rapport ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A l'exception de deux steamers de la ligne Furness-Withy, des provinces maritimes, je ne sache pas qu'il y en ait d'autres qui doivent discontinuer le service. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il y aura cet été, faisant le service entre les ports du Canada et ceux d'Angleterre, trente-sept steamers munis de compartiments frigorifiques, y compris ceux qui sont déjà sous contrat.

M. CLANCY : On peut conclure de cela que nous sommes arrivés au temps où il n'est plus nécessaire que le gouvernement accorde des gratifications pour favoriser la pose des appareils frigorifiques. Si le trafic paie, ces appareils peuvent être entièrement payés par les compagnies. Je comprends que dans les commencements il était nécessaire de les aider ; mais je demanderai à l'honorable ministre s'il ne se propose pas de supprimer ces secours prochainement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Bien que ce crédit soit appelé le crédit destiné à l'entreposage frigorifique, il comprend beaucoup plus que l'entreposage. Cette année nous avons signé des contrats par rapport à trente-sept steamers auxquels nous payons une subvention. Mes premiers contrats étaient faits pour une période de trois ans, et la moitié du coût de l'installation à faire était payable en trois ans dans la proportion d'un sixième par année. Mais pour les derniers contrats j'ai été obligé de faire porter les paiements sur deux années parce que les compagnies se plaignaient qu'elles avaient été traitées trop durement dans les premiers contrats. Il a donc fallu par conséquent, l'année dernière et cette année, payer pour chaque steamer un quart au lieu d'un sixième du coût des améliorations. Outre cela nous consacrons une bien plus faible partie de ce crédit au paiement de l'installation des compartiments frigorifiques à bord des steamers, que lorsque nous l'avons demandé pour la première fois, il y a quatre ans. Nous avons dépensé, la première année, $70,000 à même le crédit de $100,000, tandis que cette année nous ne dépenserons que $32,000.

En réalité, les dépenses faites pour ces entrepôts frigorifiques diminuent, bien que le service augmente beaucoup, et cela provient de ce que ces entrepôts sont devenus nécessaires au commerce. A même ce crédit, nous devons payer un grand nombre bre de services que nous n'avions pas à payer au début. Nous payons les appointements et les dépenses des agents que nous avons envoyés en Angleterre et dont nous avons augmenté le nombre.

M. WADE : Se propose-t-on d'adopter des dispositions pour que l'on fasse de la ventilation mécanique sur les steamers qui transportent des fruits des provinces maritimes ? Je veux parler des steamers subventionnés. Les exportateurs de fruits sont généralement d'avis que la ventilation mécanique est tout ce qui est nécessaire pour transporter les pommes de l'autre côté de l'océan, ventilation qui maintiendra la température à 40 degrés. Si ce n'était pas fait, toutes les subventions accordées seraient réellement nuisibles, car elles empêcheraient la concurrence et empêcheraient ainsi les autres compagnies de steamers de poser des machines pour produire la ventilation.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a quelque temps, j'ai déclaré que j'avais l'intention de demander, à ce sujet, un crédit important dans le budget supplémentaire, et je me propose d'accorder aux vaisseaux des provinces maritimes la même subvention qu'à ceux du Saint-Laurent. J'ai l'intention d'avoir non seulement une ventilation artificielle au moyen d'éventails mais même de faire circuler l'air à travers la cale.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je vois dans les journaux qu'à l'avenir, les troupes anglaises seront nourries de bœuf anglais. Cela comprend-il le bœuf canadien ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne suis pas mieux renseigné à ce sujet que ne l'est l'honorable député lui-même, mais, si je comprends bien, d'après ce règlement, ce ne sera que du bœuf anglais.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'aime à croire que l'honorable ministre ne songe pas à discontinuer le système d'entrepôts frigorifiques, ou à en restreindre l'application, mais j'espère qu'il y donnera chaque année une application plus étendue. La colonie de la Nouvelle-Zélande nous devance beaucoup presque sous tous les rapports en ce qui a trait à cette matière. Dans cette colonie, ce sont des fonctionnaires publics qui indiquent la qualité du beurre, et aux différents ports d'expédition, le gouvernement établit des entrepôts frigorifiques où l'on peut laisser gratuitement pendant environ un mois les produits du pays. Sous ce rapport, et pour nombre d'autres raisons concernant le commerce d'exportation, nous sommes bien en arrière de la colonie de la Nouvelle-Zélande, où le gouvernement possède en toute propriété ses chemins de fer, ses lignes téléphoniques et télégraphiques, prend la plus grande partie des assurances sur la vie et prête des fonds à un taux d'intérêt peu élevé aux cultivateurs qui vont s'établir dans le pays.

M. BORDEN (Halifax) : A mon avis, la question que l'honorable député de Wellington-centre (M. McGowan) a signalée à l'attion du gouvernement mérite qu'on l'examine sérieusement. D'après les chiffres fournis par le professeur Robertson, le Canada semble faire un assez bon commerce

en ce qui se rattache à l'exportation des bestiaux. D'un autre côté, si vous examinez les exportations de bœuf préparé des Etats-Unis en Angleterre, vous voyez qu'elles ont augmenté régulièrement depuis 1891 jusqu'aujourd'hui. En 1891, on a exporté pour $15,322,054 de bœuf préparé des Etats-Unis en Grande-Bretagne. Ce commerce a augmenté chaque année, et en 1899, il s'est élevé à $23,545,185. En 1900, il s'est élevé à $29,642,830, soit une augmentation d'environ $6,000,000. Les exportations de bœuf préparé du Canada en Grande-Bretagne se réduisent virtuellement à rien. Or, il doit exister des raisons pour que notre commerce soit assez bon en ce qui concerne l'exportation des bestiaux sur pied, tandis que nos exportations de bœuf préparé sont nulles. Je ne puis attribuer cela qu'au manque d'avantages que nous possédons comparativement aux Etats-Unis.

Revenant à ce que je disais au comité avant six heures, il est très probable, je crois, que les exportateurs de Chicago font usage d'une grande partie des entrepôts frigorifiques que nous avons à Montréal. L'honorable ministre sait-il si c'est le cas ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Seulement lorsqu'il n'y a pas de produits canadiens à expédier. Nos contrats portent que les produits canadiens doivent avoir la préférence ; et, de fait, dans les compartiments des entrepôts frigorifiques que nous subventionnons, il n'y a virtuellement aucun produit américain.

M. BORDEN (Halifax) : D'après le gentleman qui m'a donné des renseignements sur cette question, c'est peut-être une raison qui l'a empêché d'avoir de l'espace.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est-à-dire de Portland, en hiver, alors que nous n'y pouvons rien.

M. BORDEN (Halifax) : Il est possible que ce soit l'explication. Mais n'existe-il pas de raison qui explique pourquoi nos exportations de bœuf préparé se réduisent virtuellement à rien, tandis que nos exportations de bestiaux représentent un montant important ? Et n'espère-t-on pas augmenter à l'avenir les exportations de bœuf préparé ?

J'ai fait observer au ministre qu'il était à désirer de donner au transport du poisson frais de la Nouvelle-Ecosse à Québec et Ontario, l'aide que l'on accorde aujourd'hui à d'autres produits. Il m'a répondu qu'il examinerait la question.

Puis, mon honorable ami, le député de Wellington-centre, a fait observer à l'honorable ministre que bien que l'on expédie, pendant les mois d'hiver, une quantité considérable de bœuf préparé de l'Ontario à la Nouvelle-Ecosse, ce commerce cesse virtuellement pendant les mois d'été. Si la population de l'Ontario désirait avoir notre poisson frais durant les mois d'été—et je suis sûr qu'elle en demanderait, si elle le connaissait et qu'il lui fût possible de l'avoir—et si nous voulions, pendant les mêmes mois, importer son bœuf pour la consommation dans les provinces maritimes, cela constituerait la base d'un commerce très avantageux aux deux provinces. Dans ce but, j'insiste auprès de l'honorable ministre pour qu'il examine la question comme elle le mérite.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'état de choses qui existe relativement à nos petites exportations de bœuf préparé et à nos exportations considérables de bestiaux sur pied, comparativement à celles des Etats-Unis, peut s'expliquer, je crois. Le commerce de bestiaux sur pied aux Etats-Unis, comme le même commerce au Canada, a été d'abord établi. Partout, si je ne me trompe, l'on a commencé par exporter les animaux vivants. Depuis une époque relativement récente, l'on a dit souvent, et avec raison, je crois, que le prix des issues des animaux était tellement plus élevé que le prix des mêmes articles au Canada, qu'il était plus avantageux d'exporter l'animal vivant et de l'abattre en Angleterre que d'expédier la viande de boucherie. La viande préparée par le boucher anglais se vendant toujours un peu plus cher que toute viande de boucherie importée en Angleterre, cela a peut-être contribué aussi à donner cours à cette opinion. Le résultat a été que jusqu'à récemment, les commerçants de bestiaux ont paru trouver plus avantageux d'exporter les animaux sur pied. L'état de choses est changé. Aujourd'hui, au Canada, la demande d'issues est plus considérable, et l'on a rendu plus facile qu'elle ne l'était l'exportation de certaines parties des issues gelées, en barils, etc. Il arrive qu'aujourd'hui, je crois, la différence en faveur de l'abattage en Angleterre, en raison de la valeur des issues, a virtuellement disparu, et que la valeur des issues au Canada sera presque aussi considérable, sinon aussi considérable, qu'elle l'est en Angleterre.

On a dit que le commerce d'exportation de la viande de boucherie des Etats-Unis avait énormément augmenté, non pas aux dépens du commerce de bestiaux vivants, mais qu'il avait augmenté beaucoup plus en comparaison. Cela, je crois, provient presque entièrement de ce qu'aux Etats-Unis, d'abord pour le marché domestique, mais plus tard pour l'exportation, il s'est formé de grandes maisons avec d'énormes capitaux, telles que les maisons Armour et Swift, qui ont réussi à accaparer le commerce de viande de boucherie. J'ose dire que l'on ne saurait faire avec succès ce commerce de viande de boucherie en petit ; il doit être fait par des hommes qui possèdent des capitaux considérables, qui peuvent abattre beaucoup d'animaux et les exporter sur une large échelle, et qui peuvent faire l'usage le plus avantageux possible de toutes les parties de l'animal. Autrement, ce commerce ne saurait concurrencer celui qui a pour objet les bestiaux sur pied. Aux Etats-Unis, d'im-

portantes maisons font ce commerce depuis un grand nombre d'années. Aujourd'hui, si je ne me trompe, l'on cherche à fonder au Canada de grandes maisons pour faire ce commerce, comme l'ont fait quelques maisons américaines. Mais tant que l'on n'a pas été prêt à le faire, il était impossible que le gouvernement encourageât les gens à établir ce commerce sur une base rémunératrice. J'ajouterai que les grandes maisons des Etats-Unis, comme les Armour et les Swift, fournissent leurs propres entrepôts frigorifiques et qu'elles ont leurs propres wagons-glacières. Sur quelques-uns des steamers les plus rapides qui traversent l'Atlantique, elles ont des compartiments que, dans certains cas, elles ont installé à leurs propres frais et dans lesquels elles abaissent la température à leurs propres frais; et, dans le cas contraire, elles paient aux compagnies de steamers des prix spéciaux pour qu'elles leur fournissent des compartiments frigorifiques. Une petite compagnie et un particulier ne pourraient pas faire cela dans ce pays ; et jusqu'aujourd'hui, il n'a pas paru possible d'exporter assez de bestiaux ou de viande de boucherie pour accomplir cela.

J'ose signaler ces choses pour expliquer pourquoi ce commerce a fait des progrès aussi considérables aux Etats-Unis, et j'espère que les mesures que nous prenons aujourd'hui produiront un résultat semblable au Canada.

M. MONK : Le ministre voudrait-il montrer au comité une formule du contrat en vertu duquel est fourni cet entrepôt frigorifique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en ai pas ici, mais j'en déposerai une sur le bureau de la Chambre ou l'enverrai à l'honorable député.

M. MONK : Quel degré de température le contrat exige-t-il pour un entrepôt frigorifique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela dépend des produits exportés. Si c'est du beurre, nous pouvons les obliger à abaisser la température à 20 degrés ; si ce sont des fruits, elle ne doit pas être abaissée au-dessous du point de congélation, 34 à 36 degrés. Le ministère règle la température qui doit régner dans les compartiments. Nous mettons aujourd'hui dans le compartiment frigorifique, lorsqu'un steamer part, un thermomètre enregistreur qui enregistre la température pendant toute la durée de la traversée, et nos fonctionnaires qui sont en Angleterre prennent ce registre que nous conservons pour voir si les compagnies de steamers exécutent leur contrat.

M. MONK : Alors, il n'y a aucun doute qu'en vertu des conditions du contrat, le ministère peut exiger que les compagnies de steamers abaissent la température jusqu'à zéro ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que le degré le plus bas auquel nous pouvons les obliger à abaisser la température, est 20.

M. MONK : Cela n'expliquerait-il pas jusqu'à un certain point cette faible augmentation de notre commerce de viande de boucherie ? Car si le ministère ne peut pas exiger une température au-dessous de 20 degrés, il est évident que l'entrepôt frigorifique ne saurait servir à l'exportation de la viande de boucherie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami, j'ai peur, aborde une question qu'il ne connaît pas beaucoup. La viande de boucherie est transportée dans des compartiments dont la température est de 29 à 30 degrés ; la température n'y est jamais abaissée à 20 degrés.

M. CLANCY : Je désire demander au ministre comment réussissent les compartiments frigorifiques installés dans les wagons. D'après les résultats de 1899 et de 1900, je vois qu'ils n'ont pas eu beaucoup de succès. Ainsi, en 1899, le gouvernement a passé des contrats par lesquels il devait garantir les deux tiers de la valeur des articles transportés. Cela a amené une perte de quelque $2,000 en 1899, et en 1900, la perte a été de plus de $6,000. L'honorable ministre est peut-être en état de donner les quantités d'articles transportés pendant ces deux années. Il doit le savoir, afin de pouvoir dire combien les compagnies de chemin de fer ont reçu à titre de subventions. En même temps, voudrait-il dire si le chemin de fer Intercolonial a été payé pour avoir subi des pertes, comme l'ont été les autres chemins de fer ? Les autres chemins de fer, je crois, sont le Grand Tronc, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Québec Central.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a sept chemins de fer. Nous donnons une garantie pour les deux tiers des gains du wagon. Nous augmentons le nombre de routes chaque année à mesure que la demande en augmente. Nous les augmentons probablement de sept ou huit chaque année. Les anciennes routes, celles qui sont bien établies, où il y a un commerce et une production considérables, atteignent graduellement le point où nous n'avons plus rien à payer. Les nouvelles routes commencent en faisant des pertes considérables, et, graduellement, les pertes diminuent. Plus les commodités de transport et entrepôt frigorifique augmentent plus la demande en augmente aussi, et plus on exporte de produits. Pendant la dernière session, les honorables députés le savent sans aucun doute, la production du beurre canadien a diminué tandis que le fromage a rapporté de très beaux bénéfices, et il est arrivé que l'on a exporté moins de beurre l'année dernière que l'année précédente. Or, le beurre n'est pas un produit qui remplit absolument les wagons, et lorsque l'exporta-

tion du beurre a diminué, les wagons n'étaient pas très remplis, et la demande de la garantie a été plus grande. C'est pourquoi, l'année dernière, il nous a fallu payer un peu plus que l'année précédente. Toutefois, tandis que, l'année précédente, nous avions sept ou huit nouvelles routes, l'année dernière, nous en avions vingt, je crois, sur lesquelles circulaient des wagons-glacières dans les différentes parties du pays. Chaque année, des gens désirent expédier des volailles ou des fruits et demandent à les expédier par ces routes, et jusqu'ici, vu que nous pouvons le faire avec les moyens mis à notre disposition, nous répondons à ces demandes et consentons à ajouter des wagons.

M. KENDALL : Le chef de la gauche a demandé quelle disposition l'on avait prise relativement au transport du poisson en entrepôt frigorifique. Je m'occupe de cette industrie depuis quelque temps. Je lui ferai observer, d'abord, que sur les côtes des provinces maritimes, il est nécessaire d'avoir des entrepôts frigorifiques pour la boitte ; en second lieu, ces entrepôts pourraient servir d'entrepôts temporaires pour le poisson. Ensuite, il est nécessaire d'avoir des entrepôts frigorifiques sur nos bateaux à vapeur et au terminus du chemin de fer Intercolonial sur l'Atlantique ; en outre, il faut avoir des wagons-glacières convenables. J'ai examiné un certain nombre de wagons du chemin de fer Canadien du Pacifique, du Grand Tronc et de l'Intercolonial qui sont pourvus de ces compartiments frigorifiques. J'ai aussi examiné quelques-uns des wagons employés par Armour et Swift, et il y a deux ans, bien que je ne prétende pas être expert en la matière, je suis arrivé à la conclusion que la plupart des wagons au Canada n'étaient guère convenables pour ce service.

L'honorable chef de la gauche sera content de savoir que l'on est à construire aujourd'hui des wagons d'essai à Moncton et en deux ou trois autres endroits, je crois, pour l'Intercolonial ; on les destine à faire l'expérience du transport du poisson de l'Atlantique dans les provinces de l'ouest. Un gentleman qui connaît parfaitement la chose surveille aujourd'hui la construction de ces wagons.

Je dirai aussi que l'on a établi, pour le transport des produits entre les provinces maritimes et Montréal, un nouveau service qui donne aux pêcheurs des provinces maritimes des avantages considérables dont ils n'ont pas joui jusqu'ici. Je ferai aussi observer aux honorables députés de l'ouest que cette question intéresse, que nous avons besoin de capitaux qu'il est impossible de nous procurer maintenant. Nos pêcheurs sont très lents à changer les méthodes de transport de leur poisson, et c'est avec difficulté que l'on a porté les gens à faire les changements déjà opérés. Je crois que l'on a insisté auprès du ministère des Chemins de fer pour avoir des entrepôts frigorifiques au terminus de l'Intercolonial sur l'Atlantique, afin de répondre aux exigences de ce district, et, si je ne me trompe, nous avons lieu d'espérer avoir une réforme favorable.

M. BORDEN (Halifax) : Avant six heures, j'ai parlé un peu sur cette question, alors que l'honorable député (M. Kendall) n'était pas ici. J'ai signalé à l'attention de l'honorable ministre certaines parties d'un mémoire préparé par un comité de l'Assemblée législative de la province de la Nouvelle-Ecosse, lequel a examiné particulièrement ces questions, et ce que l'honorable député a dit est conforme au contenu de ce mémoire. Si je ne me trompe, ce comité a parlé un peu plus fortement qu'il ne le fait des wagons-glacières dont on se servait sur le chemin de fer Intercolonial. Il est d'avis que quelques-uns de ces wagons convenaient très peu au but que l'on se proposait et déclare dans son mémoire, ainsi que l'a fait l'honorable député, que l'on construit aujourd'hui des wagons qui conviendront beaucoup mieux. Il semble croire aussi que les entrepôts frigorifiques pour la boitte, dont a parlé l'honorable député, ne seraient peut-être pas d'un grand usage, à moins qu'il n'y ait, le long du littoral, des steamers qui recueillent le poisson et le portent à ces entrepôts frigorifiques. J'ai ici une copie du mémoire, dans lequel on décrit ainsi les wagons-glacières :

> Le caractère des wagons-glacières employés sur le chemin de fer Intercolonial a été diversement critiqué par certains expéditeurs qui ont comparu devant votre comité, mais M. Tiffin, le gérant du service du trafic, nous a assuré que l'on remédierait bientôt aux défectuosités dont on se plaint, car le ministère est à faire construire un grand nombre de wagons-glacières, qui sont faits d'après les meilleurs modèdes et qui seront prêts à être mis sur le chemin dans quelques semaines.

J'espère sincèrement que ce gouvernement examinera les recommandations de ce comité, en tant qu'elles concernent les affaires fédérales, et les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, j'en suis sûr, pourraient faire un commerce de poisson frais très rémunérateur avec la province de Québec et la partie orientale de l'Ontario.

M. KAULBACH : Les pêcheurs des provinces maritimes, qui habitent le littoral de l'Atlantique, retireraient de très grands avantages de l'établissement d'un système plus complet d'entrepôts frigorifiques au terminus du chemin de fer. Aujourd'hui, à leur avis, ils courent un très grand risque, le chemin de fer n'offrant pas de commodités suffisantes pour la conservation du poisson frais destiné à être expédié. Le commerce du poisson frais n'est rien aujourd'hui, en conséquence de ce défaut de facilités.

Je suis convaincu que nos pêcheurs pourraient expédier du poisson avec avantage s'ils avaient un service régulier de wagons pourvus de glacières, surtout pendant l'été. Nous prenons beaucoup de poisson sur le littoral, en été, et si les pêcheurs avaient des

moyens convenables d'expédier leur poisson frais, ils trouveraient ce commerce beaucoup plus lucratif que le commerce du poisson salé. Pour saler leur poisson, il leur faut tenir compte du sel, de la main-d'œuvre, du pressage, du séchage, etc., et tandis que les pêcheurs réaliseraient presque autant par la vente du poisson frais, aux endroits où existeraient les commodités dont je parle. Je prierai donc l'honorable ministre d'avoir l'obligeance de voir à ce que l'on fasse prochainement des arrangements pour encourager les pêcheurs qui désirent que cette industrie soit exploitée de la meilleure manière possible, ce qu'ils peuvent faire seulement en ayant à leur disposition un nombre suffisant de wagons aux endroits où ils en ont besoin pour expédier leur poisson frais.

M. WADE : L'honorable député (M. Kaulbach) n'a pas été assez loin, je crois. Je ne vois pas comment les habitants de son comté et des comtés de Shelburne et de Queen puissent profiter des entrepôts frigorifiques pour expédier leur poisson si nous n'avons pas de chemin de fer le long du littoral méridional. J'espère donc que les honorables membres de la gauche favoriseront l'octroi d'une subvention, bien que quelques-uns se soient opposés à la chose.

M. KENDALL : Je ferai observer à l'honorable député de Lunenberg (M. Kaulbach) qu'il s'est un peu trompé en disant que le commerce de poisson frais diminuait.

M. KAULBACH : Je n'ai pas voulu dire cela.

M. KENDALL : L'honorable député n'a-t-il pas dit que le commerce de poisson frais diminuait ?

M. KAULBACH : J'ai dit que les expéditions du côté de l'ouest diminuaient.

M. KENDALL : Je dois dire à l'honorable député que son énoncé est inexact. Il y a trois ans, à Mulgrave, les recettes provenant du transport du poisson ont été de $8,000, l'année suivante, elles ont été de $12,000, et l'année dernière, de $17,000. En établissant à cet endroit un entrepôt frigorifique où les pêcheries pourraient mettre leur poisson, l'on augmenterait probablement ce commerce dans une telle mesure, qu'il rapporterait au chemin de fer Intercolonial de $50,000 à $75,000 par année en frais de transport.

M. KAULBACH : Je parlais surtout du port d'Halifax, car il n'offre pas beaucoup de garanties pour l'expédition du poisson frais, vu qu'il manque de ces commodités. En conséquence, nos pêcheurs sont peu portés à se livrer à ce commerce, de sorte qu'ils comptent sur le commerce du poisson salé ; tandis que s'ils avaient des commodités convenables, ils pourraient faire un commerce très lucratif de poisson frais. Au lieu d'envoyer notre poisson frais vers l'ouest, nous l'expédions à Boston et à Portland ; nous payons le droit, puis ce poisson est ensuite réexporté du Canada ; de sorte que le droit est payé une seconde fois.

M. WADE : L'honorable député de Lunenburg croit-il qu'il soit possible d'expédier du poisson de son comté et des comtés de Queen et Shelburne, si nous n'avons pas de chemin de fer le long du littoral ?

M. MONK : Le comité trouverait bon, je crois, qu'un des contrats passés avec les compagnies de steamers et aujourd'hui en vigueur fût déposé sur le bureau de la Chambre. Je ne suppose pas que l'honorable ministre y eût objection. Quel degré de température a-t-on exigé en ce qui concerne le transport des volailles ? Je vois que le ministre est aussi ignorant que moi ; il faut lui venir en aide sur ce point.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député (M. Monk) doit comprendre que je ne puis pas me rappeler tous les détails.

M. MONK : Oui, je puis aussi comprendre parfaitement cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député peut être insolent et peut se moquer, s'il le désire, mais il sait parfaitement bien que l'on ne doit pas s'attendre à ce qu'un ministre se souvienne de tous ces détails. La température exigée pour le transport des volailles est à peu près le point de congélation, 30 à 32 degrés.

M. BORDEN (Halifax) : Les journaux nous ont récemment appris que le gouvernement impérial se proposait d'approvisionner les troupes de viande produite dans l'empire——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si j'ai bien compris, c'était de la viande domestique.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai vu que l'on employait les mots "bœuf domestique", et j'ai vu aussi que l'on avait exprimé l'opinion que cela signifie "non produit en Grande-Bretagne, mais "dans les limites de l'empire". On voit aussi que pendant deux jours de la semaine, au lieu d'un seul jour comme aujourd'hui, l'on fournira aux troupes de la viande préparée importée. Le ministre de l'Agriculture a-t-il pris les moyens de s'assurer exactement de ce que l'on se propose de faire ? donnera-t-on par là aux colonies l'occasion de fournir cette viande, que les Etats-Unis fournissaient autrefois, au moins dans une certaine mesure ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pris aucun moyen de m'assurer des détails en cette affaire, car, en réalité, nous n'avons pas fourni de viande fraîche aux autorités de l'armée anglaise. Nous leur avons fourni une grande quantité de bœuf en conserves ; de fait, nous leur avons fourni tout ce que peuvent fournir les producteurs canadiens. Le ministère

de la guerre nous a accordé des entreprises de cette nature, et nous avons envoyé tout ce que les producteurs canadiens ont pu envoyer. Tous les renseignements que je possède à ce sujet, sont ceux que l'honorable député (M. Borden) a trouvés dans les journaux.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre (M. Fisher) ne ferait-il pas bien d'envoyer un télégramme pour obtenir des renseignements, afin que les cultivateurs du Canada eussent l'occasion de savoir s'ils peuvent fournir la viande que l'on importait autrefois des Etats-Unis ? Il est extrêmement important que les cultivateurs de ce pays sachent cela.

M. MONK : Le ministre peut-il dire quelle quantité de bœuf en conserves nous avons fournie au ministère de la Guerre ? Je crains qu'il ne faille fortement l'aiguillonner.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'informe que nous avons exporté environ 800,000 livres de viande, et l'on nous a demandé d'en exporter à peu près deux cent mille livres de plus, mais les producteurs canadiens ne peuvent pas exécuter la commande.

M. CLANCY : Le gouvernement s'est chargé de payer 5 pour 100 sur une partie du coût de certains entrepôts, et, l'année dernière, l'on nous a dit qu'il n'y en avait qu'un seul, situé dans la province de Québec. Le ministre peut-il nous dire si l'on en a construit dans l'intervalle, et peut-il nous dire jusqu'à quel point l'enquête de Québec a réussi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous accordons depuis deux ans une subvention à un entrepôt de Charlottetown, outre celle que nous avons accordée à celui de Québec. Diverses personnes m'ont écrit à ce sujet de Saint-Jean et d'Halifax, mais les gens ne semblent pas en état de prélever les fonds pour faire leur part des travaux. Le gouvernement proposait de donner un certain intérêt sur un certain placement, et dans le cas de Québec et de Charlottetown, on s'est conformé à cet arrangement. Il y a une compagnie de Saint-Jean et une autre d'Halifax qui correspondent aujourd'hui avec nous, et je crois que nous modifierons peut être les conditions de manière à répondre aux intérêts du public, mais les premières conditions n'ont pas été acceptées. La compagnie de Québec a amélioré l'entrepôt, mais elle n'a pas amené le public à utiliser l'entrepôt frigorifique. Le délai pendant lequel nous devions leur accorder une subvention est expiré.

A Charlottetown, il s'agissait de l'entreprise d'un particulier, et nous avons réussi à procurer un compartiment au public dans l'entrepôt frigorifique que ce particulier a construit pour lui. Le contrat passé avec le propriétaire de l'entrepôt de Charlottetown expirera cet été. Je n'ai pas payé plus que ce que l'on s'était d'abord proposé de payer pour cet objet.

M. CLANCY : On dirait que l'on a payé une plus forte somme. Le ministre a déjà dit ici que le gouvernement se proposait de payer 5 pour 100 sur la moitié ou les deux tiers du coût de construction de l'entrepôt de Québec, et il croyait que le bâtiment coûterait $40,000. Je vois sourire l'honorable député de Québec (M. Dobell), il connaît sans aucun doute ce qui en est et peut donner une explication. Or, si l'on a payé 5 pour 100 sur toute la somme de $38,000 (et non sur la moitié ou les deux tiers), ce serait un peu moins de $2,000. A la page D-57 du rapport de l'auditeur général, je vois que l'on a payé en tout $5,785.38, le coût de l'édifice étant de $38,525. On a aussi payé une perte nette de $5,542, et pour accident aux marchandises, $1,682.89. J'aimerais que l'honorable ministre expliquât cela, vu la première déclaration qu'il a faite à la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'après l'arrangement, il s'agissait d'une garantie de tant sur le placement, et le ministère de la Justice a compris la chose d'une telle façon qu'il nous a fallu payer assez pour donner 5 pour 100 sur le placement.

M. CLANCY : C'était seulement $38,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a subi une perte, c'est ce qui explique la différence, et le ministère de la Justice m'a informé que nous en étions responsables d'après la teneur du contrat, et le paiement a été fait en conséquence.

M. CLANCY : C'est certainement un aveu très audacieux. L'année dernière, l'honorable ministre, à propos d'un crédit semblable, a déclaré, dans les termes les plus formels, que la somme à payer était de la moitié ou des deux tiers et que le gouvernement serait le juge de ce qu'il faudrait payer. L'honorable ministre a passé un contrat avec une compagnie privée, et il arrive que le public doit payer un intérêt de 5 pour 100 sur tout le placement et les pertes subies par la compagnie.

L'honorable ministre n'a certainement pas conclu de contrat de cette nature et au lieu de payer environ $1,600, il en a payé $6,000. C'est l'énoncé le plus audacieux qu'ait jamais fait un ministère, savoir que le ministre de la Justice a interprété un contrat fait par qui ? Par l'honorable ministre lui-même. Le gouvernement doit payer cette somme considérable. Assurément, à l'avenir, nous verrons à ce que les contrats soient soumis au ministre de la Justice avant d'être conclus, s'il nous faut avoir encore des transactions de cette nature. A mon avis, il ne fait pas honneur à l'honorable ministre d'être obligé de donner de telles explications au comité.

M. MONK : Le ministre de la Justice a-t-il donné une opinion écrite sur ce point ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne saurais le dire tout de suite à l'honorable député. J'ai consulté le ministère de la Justice, et les fonctionnaires de ce ministère m'ont dit que c'était leur opinion.

M. MONK : Si cette opinion était écrite, nous pourrions en avoir communication, je suppose ? L'honorable ministre voudrait-il la déposer sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je la déposerai, si elle est écrite.

M. CLANCY : Il y a ici un autre crédit pour une maison de Charlottetown. Est-ce que, là aussi, l'honorable ministre garantit les pertes de la maison ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons garanti certains gains sur l'entrepôt frigorifique, moins le revenu, c'est-à-dire, le reste ; et c'est pour payer cela.

M. CLANCY : C'était aussi une entreprise privée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLANCY : Je crains que l'honorable ministre n'ait adopté ces établissements et qu'il ne lui faille en prendre soin aujourd'hui. Dans le cas de l'entrepôt de Charlottetown, il y a une garantie de la moitié du déficit du loyer de $1,650, et des gains, de $403.26. Quel est le chiffre du loyer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député ne comprend pas l'article comme moi. " Garantie de la moitié de la différence entre le loyer de $1,650 et les gains de $403.26." Le loyer a été payé par M. Rattenbury et l'espace fourni au public ; les gains formaient le montant le moins élevé, et il a comblé la moitié de la différence.

M. CLANCY : Quelle somme devait-on payer à titre de loyer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela dépendait de l'espace.

M. CLANCY : Quel espace l'honorable ministre devait-il avoir ? Combien a-t-il payé le pied cube ou le yard cube ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'informe qu'il y avait deux compartiments, et s'ils étaient occupés tout le temps, nous devions payer $1,600. Les loyers dépendaient de l'espace utilisé ; c'est-à-dire, l'espace de l'entrepôt construit par M. Rattenbury, comme établissement de salaison, où il avait mis des compartiments et des appareils frigorifiques. Il a réservé, pour l'usage du public, certains compartiments que nous lui avons aidé à payer. Deux compartiments étaient disponibles, et le loyer en devait être basé sur l'usage que l'on en ferait.

M. CLANCY : Est-ce qu'il y avait un contrat écrit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y avait un contrat écrit entre M. Rattenbury et le ministère.

M. CLANCY : L'honorable ministre le déposera-t-il sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le puis.

M. CLANCY : Existe-il une convention écrite au sujet de cet entrepôt frigorifique de Québec ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLANCY : L'honorable ministre pourrait la produire aussi. Je voudrais demander certains renseignements quant aux rémunérations accordées aux propriétaires de beurreries qui établissent des entrepôts frigorifiques. Si je ne me trompe, on devait leur donner $50, la 1ère année, et $25, la 2e année et le même montant, la 3e année. Beaucoup sont aussi des fromageries. Le ministre peut-il nous dire le nombre de ces personnes qui se livrent exclusivement à la fabrication du beurre, et celui des industriels qui fabriquent le beurre et le fromage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis me procurer ces détails. Nous avons accordé une gratification dans le but d'avoir toujours sur le marché une certaine quantité de beurre ; ceux-là seuls qui fabriquent une quantité suffisante de ce produit, durant la saison désignée, ont droit à cette subvention. L'an dernier, à cause du prix élevé du fromage et de la diminution dans celui du beurre, un grand nombre de propriétaires de beurreries ne se sont pas servi d'entrepôts frigorifiques pendant l'été. Nous avons refusé la gratification à tous ceux qui n'avaient pas fabriqué la quantité de beurre exigée par les règlements.

M. CLANCY : Combien de beurre leur faut-il fabriquer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : 2,000 livres par mois.

M. CLANCY : Le département fournit-il des plans et devis à ceux qui veulent construire ces entrepôts ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, ils sont tenus de construire d'après ces plans et devis, du reste, ils ne reçoivent cette rémunération qu'après avoir obtenu un certificat de l'inspecteur nommé par le département.

M. CLANCY : Quel est, en général, le coût de la construction ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les compartiments-glacières se construisent dans les beurreries et les fromageries mêmes. Le coût de construction varie de $100 à $200 ; quelquefois, il dépasse un peu ce montant.

M. CLANCY : Il me semble que le ministre fait là une besogne qui échoit entièrement aux propriétaires de ces établissements. Voici un nommé D. M. Macpherson qui exploite dix beurreries, dans la province d'Ontario, et sept, dans la province de Québec ; il reçoit $100 pour la construction d'entrepôts frigorifiques dans ces établissements. A mon sens, c'est accorder à ces particuliers un avantage injuste sur leurs concurrents. Je reconnais qu'on doit suivre le système adopté par l'honorable ministre, si on le limite aux seules fins d'instruire nos fabricants beurriers et nos fromagiers ; tel n'est pas le cas pour M. Macpherson. Mon honorable ami se propose-t-il de suivre, à l'avenir, cette ligne de conduite ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je le déclare hautement. Je considère que ces entrepôts sont absolument nécessaires dans les beurreries, si nous voulons acquérir à notre beurre la réputation qu'il devrait avoir sur le marché anglais.

M. CLANCY : Pourquoi les fabricants intéressés ne construisent-ils pas à leurs frais, ces entrepôts frigorifiques ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce qu'ils ont fait, et le gouvernement, suivant en cela la ligne de conduite qu'il s'est tracée pour encourager la construction de ces compartiments sur les wagons de chemins de fer et les steamers, leur accorde une certaine gratification. Quant à moi, peu m'importe que ces dix-sept beurreries soient exploitées par un seul homme, ou par dix-sept personnes différentes. Il est certain qu'un homme qui entreprend, à lui seul, de faire fonctionner un si grand nombre de beurreries, aura plus d'intérêt à améliorer le marché, que différents fabricants qui exploitent cette industrie, chacun à sa façon. Le résultat de notre politique est amplement démontré par le fait que, en 1895, le montant de nos exportations de beurre sur le marché anglais, s'élevait à $500,000 environ, tandis que l'an dernier, il s'est chiffré à $5,000,000.

M. CLANCY : Que'le quantité de beurre a-t-on exporté de Québec et d'Ontario.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans les exportations totales, Québec figure pour trois cinquièmes, et Ontario, pour deux cinquièmes.

M. CLANCY : Je ne partage pas l'opinion de l'honorable ministre, quand il prétend que des hommes comme M. Macpherson, qui connaissent parfaitement leur besogne, doivent recevoir des rémunérations; en effet, ils peuvent surveiller eux-mêmes leurs affaires et, dans leur propre intérêt, employer tous les moyens possibles d'augmenter leur commerce. Le ministre pourrait tout aussi bien parcourir nos campagnes et accorder des gratifications à tous les cultivateurs qui ont des animaux de bonne race. Je me réjouis, cependant, de voir que le pays pourra enfin comprendre que la politique de l'honorable ministre consiste à prendre soin de gens qui peuvent se suffire à eux-mêmes. Nos fabricants-beurriers et fromagiers n'ignorent pas que le prix de leurs produits dépend de la qualité de ces derniers. Quant à mon honorable ami, il croit que cette dépense servira à rendre plus parfaite la qualité des produits de M. Macpherson. Je ne crois pas que le comité partage ces vues.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis prêt à demander au peuple de me juger d'après mes déclarations, mais non pas d'après la signification que l'honorable député veut donner à mes paroles. Quant on a inauguré ce système, on ne pouvait trouver de compartiments-glacières dans nos beurreries ; aujourd'hui, on en compte au delà de 400, et, grâce à cette réforme, notre beurre a pu prendre sur le marché anglais la place qu'il occupe maintenant.

M. SCHELL : L'honorable député de Bothwell semble ne pas comprendre grand'chose à l'industrie laitière. Il déclare que cette réforme n'a été faite que dans le but d'aider M. Macpherson——

M. CLANCY : Non.

M. SCHELL :—qu'elle était à l'avantage de M. Macpherson. Je dois déclarer que cela n'est pas exact. Si l'honorable député comprenait cette industrie, il saurait que ces subventions ne sont pas à l'avantage des fabricants eux-mêmes, mais à celui des patrons qui leur fournissent le lait. Mon affirmation est surtout vraie en ce qui se rapporte aux beurreries de l'est du Canada. Le ministre l'a dit ; en 1895, nous n'avons exporté que pour environ $500,000 de beurre. Si le représentant de Bothwell était, sous ce rapport, aussi savant qu'il prétend l'être, s'il s'intéressait au bien-être des cultivateurs autant qu'il semble s'occuper des affaires de M. Macpherson, il n'ignorait pas que c'est le manque de compartiments-glacières qui nous a empêchés d'expédier en Angleterre, en bon état, notre beurre canadien. Avant qu'on l'expédiât dans des compartiments frigorifiques à bord des navires, le beurre perdait sa saveur et ne pouvait pas être exporté en bon état. En accordant cette gratification pour la construction de ces entrepôts, le gouvernement donne un grand avantage aux cultivateurs, sans bénéfice aucun pour le fabricant-beurrier ou fromagier ; celui-ci ne reçoit toujours que 3 cents par livre pour son travail. Cette réforme a pour effet d'augmenter la valeur et le prix du beurre ou du fromage, mais elle n'a aucune portée sur le prix payé aux fabricants. Mon honorable ami s'est occupé spécialement de M. Macpherson, mais ce dernier n'est pas le seul industriel qui ait construit des entrepôts frigorifiques. Je ne crois pas qu'on puisse trouver, dans l'est d'Ontario, un seul propriétaire de beurrerie

qui n'ait demandé au département le montant de cette subvention qui lui sert, s'il a suivi les règlements du département, à payer les dépenses de construction de ces entrepôts. Grâce à la politique du ministre de l'Agriculture, nos cultivateurs, au lieu de recevoir quinze cents ou seize cents par livre pour leur beurre, retirent maintenant dix-neuf et vingt-deux cents par livre de la vente de ce produit.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Schell) vient de donner ses explications ; j'oserais dire, cependant, qu'il a parlé sans connaissance de cause, bien qu'il demeure dans le district en question. Est-il prêt à dire que dans aucune de ses beurreries, M. Macpherson n'achète de lait des patrons ?

M. SCHELL : Dans aucune.

M. CLANCY : Comment l'honorable député connait-il ce détail ?

M. SCHELL : Parce que je suis l'associé de M. Macpherson.

Quelques VOIX : Oh, oh.

M. SCHELL : Pardonnez-moi. Je ne suis pas son associé dans cette industrie, mais dans un autre genre d'affaires.

M. CLANCY : Du moment que l'honorable député nous dit qu'il est l'associé de M. Macpherson, le champ de la discussion se trouve restreint. Il nous faut accepter sa déclaration, qui comporte une dénégation. Il nous a dit, d'abord, que M. Macpherson n'achetait pas une livre de lait ; il a ajouté qu'il savait que cette affirmation était exacte. Quand on lui a demandé sur quoi il basait sa déclaration, il a répondu : Parce que je suis l'associé de M. Macpherson, mais non pas pour l'exploitation de ces beurreries. Pourtant c'est bien en cette dernière qualité qu'il aurait pu parler sciemment. S'il n'est pas l'associé de cet homme pour cette exploitation, il a fait preuve de ce zèle qu'on constate quelque fois chez les nouveaux membres de cette Chambre. Dans l'ouest d'Ontario, on a l'habitude d'acheter du lait des cultivateurs, et j'ai raison de croire que cette coutume se pratique aussi dans l'est. L'honorable député peut-il nous dire que ce n'est pas là ce que fait M. Macpherson, dans quelques-unes de ses beurreries de l'est d'Ontario et de Québec ? Je comprends l'attitude de mon honorable ami, puisqu'il nous a dit qu'il est l'associé de M. Macpherson ; je crois fermement que si le ministre de l'Agriculture voulait doubler le montant de ce crédit, l'honorable représentant de Glengarry en serait très heureux.

M. SCHELL : J'ai déclaré que je ne connaissais, dans les comtés de Glengarry, de Prescott et d'Huntingdon, aucun fabricant de beurre ou de fromage qui achetait du lait des cultivateurs. Je sais ce que je dis. Nos industriels de l'est d'Ontario n'ont pas l'habitude d'acheter le lait ; ils font du beurre ou du fromage à tant la livre. Je pourrais aller plus loin et dire que je me suis occupé du commerce du fromage, pendant trente ans, dans le comté d'Oxford, et que, jusqu'à ces dernières années, du moins, très peu de fabricants achetaient le lait des patrons. Cette subvention, et c'est là la raison qu'on invoque pour en démontrer la nécessité, a pour but d'engager les propriétaires de beurreries et de fromageries à établir des entrepôts frigorifiques dans leurs fabriques. La plupart des intéressés considéraient que le coût de construction, soit environ $200, constituait une dépense trop élevée; en réalité, on n'a établi ces compartiments que depuis l'adoption de cette politique.

M. CLANCY : L'honorable député peut-il me dire si ces fromageries et ces beurreries appartiennent à M. Macpherson ou aux cultivateurs ?

M. SCHELL : M. Macpherson en est le propriétaire.

M. CLANCY : Cela explique tout.

M. SCHELL : Il y a un grand nombre de beurreries qui n'appartiennent pas à M. Macpherson. Il y a, par exemple, M. Macleod et les propriétaires des beurreries Lorne qui se livrent à l'industrie laitière. Je pourrais mentionner les noms de nombre de personnes, qui, toutes, profitent de cette gratification si elles ont observé les règlements. Je voulais démontrer simplement que l'honorable député a voulu donner un coup de dent à M. Macpherson, au lieu de féliciter le gouvernement de l'aide qu'il accorde aux cultivateurs.

Pour encourager l'industrie laitière en faisant des avances sur le lait et la crème, et pour la fabrication du beurre et du fromage, le montant des ventes de ce beurre et de ce fromage devant être placé au crédit du fonds consolidé du revenu, $60,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le comité comprend qu'il s'agit ici d'un crédit affecté aux avances faites aux cultivateurs sur leurs comptes de beurreries, en attendant que le beurre soit vendu ; lorsqu'elle se fait, nous retenons ces avances sur le produit de la vente. Depuis quatre ans, le ministère administre les beurreries du Nord-Ouest. Je crois pouvoir dire que l'industrie laitère, au Nord-Ouest, est maintenant établie sur des bases solides. Malheureusement, il a fallu placer des capitaux considérables dans cette entreprise. Le gouvernement a contribué à cette dépense, et il n'a pu retirer le montant ainsi prêté, bien que certains fabricants s'acquittent graduellement de cette dette. J'ai par devers moi un état complet des comptes de chaque beurrerie ; je ne crois pas, cependant, que le comité exige tous ces détails. D'une manière générale, je puis dire que le gouvernement a payé environ $48,900, sous forme de prêts aux propriétaires de vingt beurreries dont environ quinze ou seize ont établi des stations où se fait l'écremage du lait. Aucune avance n'a

été faite, l'an dernier. Le ministère a prêté l'argent dont il s'agit aux patrons, pour payer le lait qu'ils avaient fourni aux beurreries. Il retirera le montant de ces prêts, lorsque le beurre sera vendu.

M. CLANCY : Mais cette administration ne devait pas durer jusqu'au jour du jugement dernier ; elle devait cesser après trois ans. L'honorable ministre la continue-t-il ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLANCY : Vous exploiterez toutes ces beurreries ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le crois——

M. CLANCY : C'est agir de mauvaise foi envers le pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député ne se trompe pas. Quand nous avons entrepris cette besogne, nous espérions qu'après trois ans, ces beurreries se trouveraient établies sur des bases si solides, que leurs propriétaires pourraient les exploiter seuls. Le département est obligé d'aller plus loin. J'avoue, avec l'honorable député, que nous nous attendions à voir ces propriétaires nous faire plus tôt la remise de ces prêts. Quelques-uns d'entre eux ont fait tout ce que nous pouvions exiger, dans les circonstances ; d'autres, à cause du petit nombre de patrons qui allaient à leurs beurreries, patrons sur lesquels ils avaient raison de compter, n'ont pu acquitter leurs dettes. La population de certaines localités a supplié le ministère de continuer quelque temps encore l'administration de ces établissements ; en vue du développement du pays, et afin d'assurer le succès de cette industrie, le ministère a cru agir sagement en se rendant à ces demandes. Je puis dire que des $46,000 représentant le montant des avances, on a payé $23,000 jusqu'à présent. Quelques intéressés ont fait remise des sommes qu'on leur avait prêtées. Je pourrais citer quelques exemples. La beurrerie de Calgary a reçu $3,300 ; elle ne doit plus que $105. Celle de Cardston doit $27. La beurrerie de Grenville a reçu $2,450 sur lesquels elle doit encore $273. Celle de Churchbridge a reçu une avance de $2,200 ; elle doit encore $1,000. L'an dernier, on a fabriqué 637,000 livres de beurre.

M. CLANCY : Quand l'honorable ministre nous a demandé de voter un crédit pour favoriser l'établissement de ces beurreries, personne ne s'est opposé à cette demande. On a fait remarquer alors, cependant, la position dans laquelle se trouverait mon honorable ami. L'événement prouve que les craintes du passé se réalisent maintenant. Au train dont nous allons il nous faudra encore dix ans pour recouvrer le plein montant de ces avances. L'an dernier, la beurrerie de Calgary, s'il faut en croire la déclaration que nous faisait alors le ministre, se trouvait dans l'état où elle se débat maintenant. Les propriétaires de la beurrerie de Churchbridge n'ont remis que $613 sur les $2,236 avancés. Ici, il serait bon d'avoir certaines explications au sujet d'un billet promissoire au montant de $600, billet que le ministre a escompté. Voici ce que dit l'auditeur général à la page D-75 de son rapport annuel :

Bureau de l'auditeur, Ottawa, 11 mai 1900.

Monsieur,—Au sujet de votre lettre du 29 janvier se rapportant au paiement de $600 à l'association des fabricants de beurre de Churchbridge, comme prêt sur la garantie d'un billet signé par les directeurs et payable 16 mois après le 21 janvier 1898, lequel billet a été escompté par votre ministère à la fin de l'exercice de cette année, pour en appliquer le produit ($592.10) au remboursement du crédit à même lequel ce paiement a été fait, et au sujet de cette partie de cette même lettre où vous dites que le ministère a demandé à ces fabricants de payer le montant de l'escompte, $7.90, je constate que votre ministère a payé le billet en question par un chèque portant le n° 19,496, pour un montant de $600, emputable sur le crédit de cette année. Veuillez m'expliquer pourquoi les faiseurs du billet en question n'ont pas rempli leurs engagements, et m'indiquer ce que vous avez fait en vue d'obtenir la remise de cet argent.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député peut trouver dans cette lettre l'explication qu'il demande. C'est un fait reconnu que les personnes concernées ne faisaient pas de bonnes affaires, qu'elles avaient beaucoup de difficultés à se procurer de l'argent. Nous leur avons fait une avance de fonds qu'ont reconnue les directeurs de cette beurrerie, en nous remettant un billet promissoire qui les engageait solidairement et conjointement. Ils n'ont pas encore payé le montant du billet, mais ils ont promis de s'acquitter de cette dette cette année. Ils ont pu fabriquer une certaine quantité de beurre et leur commerce est plus prospère. S'ils n'ont pu payer le montant de ce billet, ils ont remis $1,250 des $2,280 qu'on leur avait avancés. Ils doivent donc encore $1,013 et le montant du billet, c'est-à-dire $600.

M. CLANCY : L'an dernier, l'honorable ministre ne nous a pas informés qu'il avait à payer ces $600 en les imputant sur le crédit qu'il demandait. Il aurait dû faire voter un crédit à cette fin, mais c'est ce qu'il n'a pas fait. Il ne pouvait donc payer ce montant. Je ne veux pas cependant discuter plus longtemps ce point. Passons à d'autres faits. Le département a avancé à la beurrerie d'Innisfall, $6,000 ; on n'a remis que $2,000 ; la beurrerie de Maple-Creek a reçu $1,600 et n'a remis que $400 ; celle de Mâchoire-d'Orignal a reçu une avance de $1,700 et a remis $1,600 ; celle de Moosomin a reçu $2,000 et a remis $700 ; la beurrerie de Prince-Albert à laquelle le ministère avait avancé $3,100 n'a fait remise que de $187. Celle de Qu'Appelle n'a payé que $700 des $2,100 qu'on lui a avancés ; $51 ont été payés par les propriétaires de la beurrerie de Red-Deer qui

ont reçu une avance de $700 ; les directeurs de la beurrerie de Régina ont reçu $1,174, et ils ont payé $1,001 ; la beurrerie de Saltcoats a reçu une avance de $600, et elle n'a payé que $150 ; celle d'Emerson qui semble avoir des succursales, a reçu une avance de $5,600 ; elle n'a payé que $600. Je ne poursuivrai pas la lecture de cette liste ; je demanderai simplement au ministre s'il ne craint pas que certains directeurs de ces beurreries ne se trouvent dans l'impossibilité d'acquitter les dettes qu'ils ont contractées envers le gouvernement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La liste que vient de nous lire l'honorable député représente l'état de choses existant l'an dernier. Les chiffres que j'ai sous les yeux indiquent les montants dus à l'heure actuelle.

M. CLANCY : Y a-t-il des changements sensibles ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a payé $3,500 depuis l'an dernier.

M. WALLACE : Quel est le montant dû actuellement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est de $22,000 ; l'an dernier, il était d'environ $26,000.

M. GILMOUR : Toutes les beurreries auxquelles on a fait des avances sont-elles actuellement en exploitation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, à l'exception d'une seule. On l'a abandonnée parce que la population du district intéressé se livre à la culture du blé et néglige l'industrie laitière.

M. CLANCY : Où se trouve cette beurrerie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A Wolseley.

M. CLANCY : Les directeurs de cette beurrerie ont reçu une avance de $3,000, ils n'ont remis que $600. L'honorable ministre a-t-il l'intention d'exploiter toutes ces beurreries, tant que les directeurs n'auront pas acquitté leurs dettes envers le gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'espère que nous pourrons obtenir sans difficulté la remise de notre argent.

Recensement, $250,000.

M. BENNETT : Avant que la Chambre adopte cet item, je demanderai à l'honorable ministre de l'Agriculture s'il peut déposer sur le bureau de la Chambre une copie des ordres donnés aux énumérateurs du recensement, ainsi que la formule du serment que ces fonctionnaires doivent prêter.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je puis déposer immédiatement ces documents que je viens d'envoyer chercher.

M. BENNETT : Les journaux de la province de Québec et ceux de la province d'Ontario ont publié, dernièrement, une circulaire très intéressante qu'on a adressée aux différents énumérateurs. Autant vaut la lire tout de suite. Elle porte au verso ce qui suit et elle a toute l'apparence d'un document officiel :

Puissance du Canada.
Province d'Ontario.

Mois 1901

Occupants du sexe masculin.
Agés de 16 ans et plus.

Arrondissement de votation, div. n°.....
Municipalité de .....
Division électorale de .....
Par .....
B. de P.....
A .....
B. de P.....

La personne choisie pour faire ce travail dans chaque arrondissement devra préparer deux copies qu'elle enverra au candidat libéral lors de la dernière élection provinciale, ou au candidat choisi pour les prochaines élections provinciales.

Voilà ce qu'on trouve au verso de cette circulaire qui, elle-même, porte l'en-tête suivant :

Nom, surnom, prénom de l'occupant (il faut avoir soin de donner le nom de toute personne du sexe masculin, âgée de 18 ans ou plus).

L'annexe est intitulée comme suit :

Politique.
Date de naissance.
Mois, jour, année.
N° du terrain ou de la maison. Rang ou rue.
Bureau de poste.
Nationalité.
Religion et église.
Observations.

Je demande à l'honorable ministre de l'Agriculture si c'est son ministère qui a fourni ces formules aux énumérateurs du recensement qui devront les remettre à leurs subalternes ? Sait-il qui a publié ces circulaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député fait allusion à une circulaire que j'ai lue, samedi ou ce matin, dans le Mail and Empire, peut-être dans un autre journal, je ne sais au juste. Je puis déclarer que ce document n'a été préparé ni publié par le ministère de l'Agriculture dont j'ai l'honneur d'être le chef. Je ne connaissais rien de tout cela, avant de lire cette circulaire dans les journaux. Je n'en ai jamais entendu parler auparavant.

M. BENNETT : Je voudrais demander à l'honorable ministre si, depuis la publication de cette circulaire, il a averti les énumérateurs de ne pas s'occuper de cette lettre, ni de tous autres documents semblables.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je viens d'apprendre ce fait et je n'ai pas eu le temps de donner cet ordre aux énumérateurs. Je ne tarderai pas, cependant, à remplir ce devoir.

M. BENNETT : Il semble étrange que l'honorable ministre n'ait appris que ce matin ce fait important, et qu'on n'ait pas déjà appelé son attention sur cette circulaire. Elle a été dénoncée, depuis plusieurs jours, par toute la presse du pays, sans distinction de parti. Le Witness, de Montréal, un journal ami du gouvernment actuel, s'est spécialement distingué dans sa protestation. Un simple coup d'œil jeté sur ce document, nous démontre qu'il est rédigé dans une forme officielle du commencement à la fin. Sa distribution, son agencement ne laissent aucun doute sur la raison pour laquelle, dans Ontario surtout, on l'a remis aux énumérateurs. Au premier coup d'œil, cette circulaire indique le but qu'on veut atteindre. D'abord, ces énumérateurs qui parcourent ainsi les campagnes, en obtenant les renseignements que leur fournissent les citoyens, peuvent facilement connaître quels sont les habitants dont l'âge varie de 16 à 21 ans; ils pourront alors établir la base qu'ils recherchent ; ce serait un travail tout préparé pour les listes qui serviront aux prochaines élections provinciales d'Ontario. L'inscription que porte le verso de ce document indique que ces circulaires doivent être remises aux énumérateurs ; il est question de deux personnes dans chaque arrondissement ; on veut désigner par là les énumérateurs qui doivent être nommés. Je le répète, il est évident que tout cela tend à permettre aux énumérateurs de fournir des renseignements importants aux candidats aux prochaines élections provinciales ou aux députés actuels, ou aux candidats défaits aux élections dernières, je veux parler des candidats du gouvernement Ross. On comprend que ces renseignements indispensables à un parti politique, seront très avantageux à nos adversaires qui les obtiendront aux dépens du trésor public du Canada que l'on fraude ainsi ouvertement. Il y a déjà une semaine, M. Whitney a soulevé cette question à la législature d'Ontario et le Witness, de Montréal, disait, ces jours derniers :

Evidemment M Ross n'a pas été très heureux en traitant cette question. On ne saurait nier qu'il est important pour un gouvernement que, non pas le parti qu'il représente, mais certains membres sans jugement de ce parti ne se rendent pas coupables, en essayant d'engager les énumérateurs du recensement à se parjurer ; si quelques-uns de ces derniers, partisans trop zélés, étaient tentés de cette façon, le résultat serait déplorable. De plus, pareille tentative de la part d'un grand parti, ou, du moins, d'un nombre considérable de partisans qui voudraient se servir, dans un but politique, des informations fournies lors du recensement, serait précisément de nature à rendre plus vif le dégoût qu'éprouvent certains citoyens à fournir des informations aux énumérateurs du recensement ; ce dégoût est pourtant assez accentué à l'heure qu'il est. Ceux qui ont publié cette circulaire peuvent avoir eu l'intention de permettre aux énumérateurs d'obtenir ces renseignements en dehors de leur travail de recensement ; mais peut-on croire que ces fonctionnaires auraient informé les gens que des détails demandés ne se rapportaient pas au recensement, mais qu'ils devaient servir à un parti politique ? Ils auraient avoué l'impertinence de leurs questions et leur propre impudence. Si un gouvernement traite une question semblable de cette manière, s'il croit que le recensement est une affaire insignifiante, il perd le sens moral et ne méritera plus la confiance du citoyen bien pensant.

On doit s'étonner que le ministre n'ait pas entendu parler de cette circulaire avant aujourd'hui. Personne ne croira que ce document, dans sa forme officielle, a été préparé par un simple particulier, sous sa propre responsabilité, parce qu'il porte, à sa face même, la preuve qu'il est l'œuvre des organisateurs du parti libéral. C'est le devoir du gouvernement de rechercher celui qui s'est rendu coupable de cette fraude qui s'est rendu coupable de cette fraude. Le ministre a lu, sans doute, la déclaration faite par M. Ross à la législature provinciale. Il doit avoir remarqué la façon cavalière dont le premier ministre d'Ontario a parlé de cette question importante. Si le ministre de l'Agriculture veut consulter la loi, il constatera qu'on assermente les énumérateurs pour qu'ils remplissent un certain devoir ; cependant, en dépit du fait qu'ils ont prêté serment de tenir secrets les renseignements qu'ils obtiennent, certains énumérateurs violent délibérément la loi. Le pays demandera au ministre de faire immédiatement une enquête sur cette question. Que le gouvernement ne suive pas l'exemple de M. Ross, en traitant cette question à la légère. Il serait injuste d'accuser le gouvernement ou aucun de ses membres de cette fraude, tant qu'on ne pourra rien établir contre ce membre ou ce gouvernement ; je crois, toutefois, que si l'on fait une enquête sérieuse, on découvrira que c'est l'organisation provinciale du parti libéral qui se trouve au fond de cette manœuvre honteuse. Le gouvernement tient la police fédérale à sa disposition ; il a tous les moyens possibles de découvrir les personnes qui ont adressé ce document aux énumérateurs. Le pays demandera au ministère de l'Agriculture de faire comparaître devant lui les énumérateurs en chef et de leur faire déclarer, sous serment, quels sont ceux qui ont préparé et adressé ce document. Une enquête sérieuse peut seule établir l'innocence du gouvernement. En refusant cette enquête, les ministres s'attireront le mépris du peuple. Aujourd'hui même, leurs propres journaux condamnent cette fraude. La loi déclare catégoriquement que les énumérateurs ne peuvent poser d'autres questions que celles qui se trouvent dans l'annexe désignée. L'article 11, dit clairement : " Et aucun autre renseignement ". Peut-on trouver dans cette annexe une seule question concernant la politique d'un citoyen ? Non. L'auteur de cette fraude n'avait pas seulement en vue d'obtenir un avantage au gouvernement provincial ; en effet, on de-

mande aux énumérateurs de s'informer des opinions politiques de jeunes gens âgés de 16 à 21 ans, afin de permettre au parti libéral, lors des prochaines élections fédérales, de connaître la politique de ces personnes qui auront alors 21 ans. On comprend quel avantage nos adversaires retireront de ces renseignements, lorsqu'il s'agira de préparer les listes. Dans la fameuse circulaire qu'a publiée M. Côté, commissaire pour la province de Québec, on voit que tous ces renseignements doivent être gardés secrets. Come je n'ai pas encore vu la formule de ce serment, je remettrai à plus tard la discussion de ce détail. J'espère que le ministre de l'Agriculture va nous annoncer, sans retard, qu'il va instituer une enquête sérieuse, afin de faire plaisir à son ami du Witness, de Montréal, et de donner aux libéraux comme aux conservateurs de tout le pays l'assurance que les organisateurs de cette fraude gigantesque seront découverts et punis. Le gouvernement actuel affectionne les commissions ; qu'il assigne ses énumérateurs devant des commissaires compétents qui découvriront l'auteur de cet acte infâme. Il doit sûrement exister une loi pour punir des scélérats semblables.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà déclaré, et l'honorable député (M. Bennett) et le comité croiront sans doute à ma déclaration, que je ne connaissais rien de cette question, jusqu'à ce matin, alors qu'on a appelé mon attention sur un article du Mail and Empire. Je n'ai pas remarqué la date du numéro de ce journal, mais je crois qu'on m'a remis un exemplaire de l'édition de samedi. Je ne connaissais rien et je n'avais pas entendu parler de la discussion qui s'est faite à la législature de Toronto, avant que l'honorable député en parlât dans cette Chambre. Je n'ai pas suivi cette discussion, et je ne connaissais pas les déclarations de M. Whitney ni celles de M. Ross à ce sujet. Je déclare, encore une fois, que si les énumérateurs n'ont pas rempli leurs devoirs, ils devront rendre compte de leur conduite ; comme chef du ministère dont ils relèvent, je verrai à ce qu'ils accomplissent leur travail d'une manière légale, convenable, juste, et suivant la lettre même de la loi. Si quelques-uns d'entre eux agissent d'une manière irrégulière, ils seront punis et mis dans l'impossibilité de commettre de nouvelles erreurs à l'avenir. Quant à l'enquête dont on parle, je vais m'occuper moi-même de rechercher les faits et de découvrir, aidé des fonctionnaires de mon ministère, tout ce qui se rapporte à cette question.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai fait certaines recherches au sujet de cette affaire. Un membre de la législature d'Ontario m'a déclaré qu'on avait reconnu, lors du débat qui s'est élevé dans la Chambre provinciale, que ces formules avaient été fournies aux énumérateurs du recensement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Par qui?

M. BENNETT.

M. BORDEN (Halifax) : Je l'ignore. Je n'accuse pas l'honorable ministre. Qu'importe après tout le nom de celui qui a publié ces circulaires? C'est quelqu'un qui a fait ce travail ; si cette circulaire, distribuée par le ministère de l'Agriculture, si la lettre signée par M. Côté est exacte, celui qui remet aux mains des énumérateurs du recensement la circulaire dont il est maintenant question, leur demande de se parjurer. M. Coté, dans sa lettre, déclare que les énumérateurs sont, par leur serment, tenus à garder secrets leurs renseignements. Tout énumérateur qui entreprend de fournir le renseignement que le document signalé à l'attention de la Chambre par l'honorable député de Simcoe, lui conseille de demander, devrait être immédiatement renvoyé. Tout énumérateur qui veut agir d'après les instructions que contient cette circulaire est indigne de la situation qu'il occupe, s'il ne rapporte pas le fait au ministre de l'Agriculture. On n'a pas demandé seulement aux énumérateurs de commettre un parjure, on a voulu les engager à voler le gouvernement ; en effet, on paie tant par jour à ces énumérateurs pour faire un travail déterminé, et ils profiteraient de l'occasion pour remplir cette cédule qu'on leur a remise! D'où il suit que celui qui a adressé ces circulaires aux énumérateurs dans le but de les faire remplir, de les faire renvoyer ensuite aux députés libéraux ou aux candidats libéraux malheureux lors des dernières élections, demande à ces fonctionnaires de se parjurer et de commettre une fraude contre le gouvernement. Aussi, je ne puis comprendre pourquoi le ministre refuse une enquête.

C'est là, je crois, l'une des tentatives les plus honteuses dont on ait entendu parler au Canada. Si jamais manœuvre a mérité d'être recherchée, c'est bien celle-ci, c'est bien cette tentative faite, d'après ce que nous savons, par certaines personnes, affiliées à un parti politique, non seulement dans le but de transgresser la loi que ces énumérateurs ont juré d'observer, mais dans le dessein de faire accomplir à ces derniers, aux dépens du public, un travail qu'une association politique devrait faire à ses frais. Par conséquent, j'espère sincèrement que le ministre jugera à propos de prendre les mesures nécessaires pour découvrir la vérité et livrer à la justice celui qui se sera rendu coupable de semblables menées, afin qu'il reçoive le châtiment que décrètent les lois du pays.

M. BENNETT : Le ministre veut-il me dire dans quelle partie des instructions se trouve la formule du serment ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas que les instructions renferment la formule du serment.

M. INGRAM : Je demanderai au ministre si la circulaire de M. Côté a été approuvée par son ministère ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je préférerais répondre d'abord au chef de l'opposition. Il m'a mal compris, s'il croit que je désire protéger quelqu'un de quelque manière que ce soit, ou m'opposer à une enquête. Les faits ne sont parvenus qu'aujourd'hui à ma connaissance, par la lecture d'un article de journal. Je me propose de chercher de mon mieux à connaître la vérité et de prendre ensuite les mesures que justifieront les circonstances. Je ne puis dire ce que je ferai, avant de savoir à quoi m'en tenir, et je ne me sens pas disposé à croire à l'exactitude rigoureuse des faits publiés dans la presse. Quand les informations que mon ministère recueillera m'auront appris ce qui en est, je serai en mesure de faire connaître à la Chambre la ligne de conduite que je suivrai. Je ne crois pas que le comité puisse espérer autre chose de ma part. Je n'hésite pas à dire que quiconque, étant employé au recensement, aura transgressé la loi ou passé outre à ses instructions, sera traité comme doit l'être celui qui a prévariqué.

Quant à l'interpellation du représentant d'Elgin-est (M. Ingram) concernant ce qu'il appelle la circulaire de M. Côté, je dois dire qu'à titre de chef du service, j'approuve la lettre que M. Côté a signée et transmise, relativement à la manière de recueillr certains renseignements. Je ne vois rien de répréhensible dans cette lettre qui a été adressée aux énumérateurs dans le but d'obtenir un dénombrement fidèle de la population ; et à ce titre, cette lettre est approuvée par le ministère.

M. BORDEN (Halifax) : Je ferai observer au ministre que ces faits ont été portés à la connaissance du public dès jeudi dernier, et que, si je n'ai rien fait concernant cette affaire avant samedi, je me suis, du moins, procuré une des circulaires transmises aux énumérateurs, et que je l'ai présentement sous la main. Je ferai également remarquer que la remise de ces circulaires semble avoir été faite d'une manière insidieuse et dans le dessein d'induire le public en erreur et de lui faire croire qu'il était nécessaire de répondre à ces questions, car l'article 22 de l'acte concernant le recensement stipule que tout document désigné comme une formule autorisée, sera présumé avoir été fourni par l'autorité compétente. Abstraction faite de cette disposition formelle de la loi, une formule ainsi imprimée, ayant toutes les apparences d'authenticité, est de nature à faire croire à neuf personnes sur dix que ces renseignements sont exigés par le gouvernement.

M. INGRAM : Les hommes publics canadiens savent, je crois, que l'administration nourrissait il y a quelques mois le projet d'adopter quelque mesure de ce genre, mais, puisqu'elle croyait bien faire, que n'a-t-elle publié cette circulaire en la manière ordinaire ; que n'en a-t-elle assumé la responsabilité comme pour tout autre document relatif au dénombrement ? Le ministre nous a appris aujourd'hui que 744 de ces circulaires ont été envoyées dans l'Ontario, 196 au Nouveau-Brunswick, 287 à l'Ile du Prince-Edouard et 441 dans la Colombie Anglaise, ou 1,855 en tout. Si ces chiffres sont exacts, ils forment un total de 1,668 et le nombre de circulaires envoyées n'est pas établi correctement. Je me contenterai de dire que si le bruit s'est répandu parmi la population que cet assistant commissaire du recensement a envoyé cette circulaire, cela explique que le document auquel le représentant de Simcoe-est (M. Bennett) a fait allusion ait été mis en circulation dans une partie de la province d'Ontario. C'est mal commencer le recensement, il me semble. Le document aurait dû émaner du gouvernement. Alors, nous n'aurions pas entendu les reproches qui ont été proférés ce soir. Selon moi, on ne saurait blâmer trop sévèrement l'administration.

Le premier ministre d'Ontario, quand son attention a été appelée sur cette circulaire, y a attaché peu d'importance comme s'il se fût agi d'une bagatelle. Je m'explique facilement sa conduite. Le premier ministre d'Ontario a tellement oublié ses devoirs d'honnête homme dans la condite des affaires de la province que sa conscience s'émeut difficilement. Il a perdu tout sentiment d'honneur ; c'est pour cette raison qu'il a traité cete affaire à la légère. Mais, je crois que dans un avenir rapproché un homme prisant plus le sentiment de l'honneur sera à la tête de l'administration dans Ontario ; alors nous n'entendrons plus parler de manœuvres semblables.

M. BENNETT : La formule du serment prescrit par l'article 14 est-elle dans la liasse des documents? Cet article stipule que les énumérateurs recevront la formule du serment qui sera contenue dans l'arrêté du conseil, et je ne la trouve pas parmi les papiers déposés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La formule du serment a été fournie aux énumérateurs, mais ce livret contenant leurs instructions ne la reproduit pas. Elle se trouve sur un feuillet détaché.

M. BENNETT : Ne peut-on pas en fournir une copie à la députation?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis en obtenir une du ministère et la déposer sur le bureau. C'est par inadvertance qu'on ne l'a pas annexée à ces documents.

M. CLANCY : Le ministre dit qu'il approuve ce qu'il appelle la circulaire de M. Coté. L'a-t-il reconnue comme un document officiel avant sa publication ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai permis à M. Coté d'écrire une circulaire dans ce sens. Je n'ai pas vu la lettre elle-même avant qu'elle fût envoyée.

L'honorable M. TISDALE : Le ministre veut-il dire s'il a ordonné à l'assistant commissaire de mettre le mot " confidentielle " sur un document officiel?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je viens de déclarer que je n'ai pas vu ce document avant qu'il fût envoyé.

L'honorable M. TISDALE: Si je comprends bien, le ministre a dit qu'il avait permis l'envoi de cette circulaire. Or, je lui demande s'il a permis à ce fonctionnaire salarié du gouvernement canadien d'écrire une lettre confidentielle à certaines personnes?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

L'honorable M. TISDALE : Alors le ministre n'a pas mûrement examiné cette affaire qui cause beaucoup de mécontentement par tout le pays et il a eu tort de dire qu'il avait permis l'envoi de ce document?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déclaré avoir permis à M. Côté d'écrire une lettre, mais je n'ai pas approuvé la teneur de celle-ci, car je n'ai pas vu la circulaire avant qu'elle fût envoyée.

L'honorable M. TISDALE : Il me semble que le ministre ne devrait pas permettre l'envoi d'une circulaire semblable sans en prendre connaissance d'abord. Je m'y entends quelque peu, en fait de recensement, et je n'ai pas encore entendu dire qu'on ait jamais cru nécessaire que le premier lieutenant d'un commissaire transmît une lettre confidentielle à une partie quelconque de la population. Ce qui prête encore plus de gravité à l'affaire, c'est que cet incident persuadera au public que les renseignements qui, lui dit-on, seront tenus secrets, peuvent d'un moment à l'autre être divulgués ou que, du moins, ils seront communiqués aux meneurs politiques. Il est évident que ceux-ci, qui conduisent les élections pour le compte des membres de la droite, auront accès aux informations recueillies par le commissaire du recensement, ainsi que la chance de s'en servir au profit de leurs maîtres. Je n'ai jamais ouï dire que rien de semblable ait eu lieu au Canada ou dans tout autre pays anglais. De telles menées n'ont pas été non plus employées dans la république voisine dont le mode de recensement ne m'est pas tout à fait étranger.

J'espère que, dans l'intérêt de la bonne réputation de l'administration, du parlement et de la nation, cette affaire sera tirée au clair. Si les énumérateurs sont incapables de le faire, que l'administration requière les services des gendarmes et des limiers à la solde de l'Etat et que ceux qui ont répandu ces circulaires reçoivent le châtiment le plus rigoureux que la loi impose.

L'honorable M. PRIOR : Le ministre de l'Agriculture a déclaré qu'il approuvait sans réserve la circulaire adressée aux Canadiens-français par M. Côté et qui était marquée " confidentielle." Je suis heureux de dire que, bien que l'honorable ministre l'approuve, il n'en est pas ainsi de certaines personnes auxquelles la circulaire a été transmise. Il y a quelques jours, je recevais une lettre d'un Canadien-français, domicilié dans la Colombie Anglaise et à qui cette circulaire française avait été envoyée. Voici ce qu'il m'écrivait :

107, rue Moss, Victoria, C.A.,
21 mars 1901.

Au colonel Prior, M.P.

Cher monsieur,—Ci-inclus veuillez trouver une communication qui m'a été transmise ainsi qu'une copie de ma réponse.

Ces documents parlent par eux-mêmes, et j'espère que vous divulguerez cet incident, que vous le tirerez au clair, afin que nous sachions à qui en attribuer la responsabilité.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me renvoyer la circulaire, quand vous n'en aurez plus besoin.

Croyez moi, sincèrement à vous,
T. A. LePAGE.

La lettre incluse portait ce qui suit :

107, rue Moss, Victoria, C.A.,
21 mars 1901.

M. Thomas Côté,
Assistant commissaire du recensement.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre circulaire imprimée, à la date du 1er mars 1901.

Tout en me faisant un plaisir de favoriser de mon mieux les efforts des commissaires du recensement dans le but d'obtenir un dénombrement exact et fidèle dans tous ses détails, je ne puis m'empêcher d'avouer que je regrette beaucoup de constater une tentative évidente, de la part de personnes constituées en autorité, de susciter et d'attiser les animosités et les préjugés de race (je ne dirai pas les haines) entre les Français et les Anglais du Canada.

Selon moi, leur devoir est tout autre, à n'en pas douter—elles doivent atténuer et effacer tous les vestiges des inimitiés qu'ont entretenues pendant les siècles derniers les deux races qui peuplent la terre du Canada, et quand elles apprennent à la jeunesse des deux nationalités les annales du passé, elles doivent leur bien faire comprendre que, de même qu'autrefois c'était le devoir glorieux des leurs de défendre le terrain pied à pied, de même, aujourd'hui, leur plus noble ambition doit être de faire régner la fraternité dans toute l'humanité.

Je transmets la communication que vous m'avez adressée et une copie de ma réponse au colonel Prior, M.P., l'un de nos représentants dans la Chambre des communes, et je lui demande de s'enquérir dans l'enceinte parlementaire si sir Wilfrid Laurier et ses collègues connaissent et approuvent cette conduite peu sage et dénuée de patriotisme.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
T. A. LePAGE.

P.S.—L'union c'est la force.

Voilà l'opinion d'un Canadien-français, domicilié dans la Colombie Anglaise, et auquel cette circulaire française a été adressée. Pourquoi a-t-on mis le mot " confidentielle " sur cette lettre ? J'ignore qui l'a affranchie mais elle était marquée " confidentielle ". M. Côté tenait-il ses instructions du ministre ?

Evidemment, un Français, ou du moins, un Canadien d'origine française, considère cette circulaire comme fortement anti-patriotique, si le ministre et ses collègues croient que c'est là la circulaire qu'il fallait envoyer. J'ai demandé à M. Côté si M. LePage lui avait écrit et il m'adresse la lettre suivante :

Otttawa, 1er varil 1901.

A l'honorable M. Prior, M.P.,
Chambre des communes, Ottawa.

Cher colonel Prior,—Le 21 mars, j'ai reçu de M. T. A. LePage, l'un de vos électeurs, une lettre dont vous avez aussi reçu une copie. Cette lettre vous ayant été transmise par M. LePage, j'ai l'honneur de vous faire parvenir, sous ce pli, une copie de ma réponse qui vous prouvera, je l'espère, que je n'avais nullement l'intention de " susciter et d'attiser les animosités et les préjugés de race entre les Français et les Anglais du Canada."

Sincèrement à vous,
THOMAS COTE,
Assistant commissaire du recensement.

1er avril 1901.

M. T. A. LePage,
107, rue Moss, Victoria, C.A.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre missive du 21 mars. Je regrette que vous n'ayez pas saisi le sens de ma lettre du 1er du mois dernier. Si j'en juge par la dernière phrase de la vôtre, vous savez lire et parler le français. Je me trompe peut-être. Dans ce cas, je vous envoie avec la présente une version littérale de la première lettre que je vous ai adressée. En la lisant attentivement, vous en arriverez, je crois, à la conclusion que vous n'avez nullement raison de dire qu'il y a une tentative évidente de la part de personnes constituées en autorité de susciter et d'attiser les animosités et les préjugés de race entre les Français et les Anglais du Canada.

Vous êtes, évidemment, vous-même, d'origine française. Voulez-vous me dire comment vous blesseriez les sentiments de vos compatriotes d'origine anglaise, en faisant inscrire correctement la mention de votre origine sur les tableaux du recensement ?

Dans la province de Québec, les deux éléments de la population vivent en paix ; mais chacun n'en est pas moins fier de son origine. Les Anglais conservent leurs traditions et les Français en font autant. Mais cela ne les empêche nullement d'être de bons citoyens et de travailler de concert à la prospérité du pays.

Si vous examinez attentivement les tableaux du recensement, vous verrez que je ne vous ai pas écrit un seul mot qui ne fût juste et convenable. Le tableau n° 1 contient une colonne concernant l'origine, une autre relative à la langue maternelle lorsqu'elle est parlée, et une troisième à la nationalité que doit être, et qui est en réalité, la nationalité ' canadienne ' pour chaque citoyen du pays. Ceci nous démontre que, lors du recensement qui aura lieu cette année, l'origine allemande, anglaise, française, écossaise on irlandaise d'un individu sera constatée. Si un homme comme vous juge à propos de dire à l'énumérateur qu'il est d'extraction anglaise quand, en réalité, il est d'origine française, libre à lui.

Dans notre province, nous avons des personnes du nom de Ross, de MacLean, de Warren, de Carroll, etc., qui sont évidemment d'extraction irlandaise, écossaise ou anglaise. Plusieurs d'entre elles ne parlent plus la langue anglaise. Dans les tableaux du recensement, elles seront inscrites comme étant d'origine irlandaise, écossaise ou anglaise, suivant le cas, et, dans la colonne relative à la langue, l'énumérateur les inscrira comme parlant le français.

Pourquoi, je me demande, un citoyen, descendant de Français, domicilié dans la Colombie Anglaise, ou dans toute autre province anglaise, mais ne parlant plus le français, ne serait-il pas inscrit comme d'extraction française, dans la colonne destinée à la mention de l'origine, et comme parlant la langue anglaise, dans la colonne où doit être inscrite la langue parlée par les indivudus ? Où voyez-vous là une tentative de " susciter et d'attiser les animosités et les préjugés de race entre les Français et les Anglais du Canada " ?

Franchement, je crois que vous n'avez pas du tout compris la question.

Je nie en son entier l'accusation que vous avez formulée. Il n'y a pas eu, et il n'y a pas de tentative de ma part d'attiser ce que vous appelez ' les animosités et les préjugés de race.' J'ai la prétention d'être trop bon Canadien pour le faire, et je crois comprendre mieux que vous qu'il est possible au Canada de s'enorgueillir de nos ancêtres et de notre origine, tout en vivant dans la paix et la concorde avec tout le monde.

Sincèrement à vous,
THOMAS COTE.
Assistant commissaire du recensement.

Eh, bien ! je prétends que cette lettre émanant de l'assistant commissaire est fort déplacée. Je considère qu'il n'a le droit d'écrire ainsi à personne. Je crois qu'il faut blâmer ce désir de la part de l'administration de poser ces questions concernant l'origine des Canadiens. M. LePage l'a dit, ce qu'il faut c'est apaiser les inimitiés. Il est inutile de savoir si un tel est d'origine française, anglaise ou allemande, il suffit d'apprendre qu'il est Canadien. Je ne crois pas que l'administration ait agi dans l'intérêt bien entendu du pays, et je connais des centaines d'hommes de la Colombie Anglaise, qui considèrent que cette circulaire est préjudiciable au Canada et que la publication en est regrettable.

M. BARKER : Je demanderai au ministre s'il sait que M. Côté a envoyé une autre circulaire, tout aussi déplacée, semble-t-il, que celle qui a été distribuée dans Ontario, et dans laquelle il demande de lui faire rapport à lui-même directement, en sa qualité d'assistant-commissaire sur des questions absolument étrangères à ses fonctions ? Sait-il que M. Côté a demandé qu'on lui fasse rapport des Canadiens-français qui n'habitent pas dans le pays mais qui demeurent aux Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je répondrai tout d'abord à l'interpellation de l'honorable député (M. Barker). Je n'ai eu connaissance d'aucune circulaire semblable. Mais la description qu'il en donne ne me permettrait peut-être pas de la reconnaître. Je vais immédiatement aller aux informations pour savoir s'il existe une telle circulaire.

M. BARKER : L'honorable ministre aurait pu la lire dans une douzaine de journaux pendant la dernière quinzaine. Ce n'est un secret pour personne.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais pas et je n'ai pas vu cette circulaire. J'avoue ne pas scruter les journaux aussi attentivement que certains députés de la gauche ou de la droite. Je n'ai pas vu la circulaire à laquelle il fait allusion.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'honorable député aille plus loin, me sera-t-il permis de lui suggérer qu'il est à désirer dans l'intérêt de la Chambre, qu'il dépose sur le bureau des copies de toutes les circulaires qui ont été envoyées ? Le ministre en a mentionné une qui a été adressée en réponse à des questions qui avaient été faites—

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Des instructions adressées aux commissaires, non sous forme de lettre circulaire. Ces instructions ont été transmises à plusieurs commissaires de la province de Québec.

M. BORDEN (Halifax) : Ces instructions sont-elles comprises dans les documents communiqués à la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; elles ont été transmises en réponse à des questions faites par les commissaires.

M. BORDEN (Halifax) : Avant qu'elle ne vote ce crédit, la Chambre, il me semble, voudra obtenir une copie des instructions transmises à tous les commissaires du recensement, énumérateurs, et autres, ou à quelques-uns d'entre eux, ainsi qu'une copie de toutes les circulaires distribuées, soit par M. Côté, soit par tout autre employé du ministère.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dois dire que nous recevons chaque jour des commissaires des demandes de renseignements auxquelles nous répondons. Si l'honorable gentleman veut obtenir toutes ces questions et réponses, je les déposerai sur le bureau, mais elles formeront un gros volume. Il me semble que ce n'est pas ce qu'il veut. Toutefois, je puis communiquer à la Chambre toutes les instructions générales et, par là, me rendre au désir de l'honorable député, je crois.

M. BORDEN (Halifax) : C'est tout ce que j'ai voulu dire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'en arrive maintenant à ce que le représentant de Victoria, C. A., (M. Prior) a dit de la circulaire de M. Côté. Il a d'abord fait lecture d'un document que j'ai lu moi-même. C'est une circulaire adressée dans les différentes parties du pays à certaines personnes dont les noms avaient été fournis à M. Côté—

L'honorable M. PRIOR : Par qui?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Par diverses personnes—les noms ont été recueillis à différentes sources.

L'honorable M. PRIOR : A qui ont été envoyées ces circulaires?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Franchement, je ne saurais dire. M. Côté a été chargé de découvrir ceux qui, dans le passé, parmi la population d'origine française, avaient été induits en erreur, jusqu'à un certain point, sur la nature du recensement. Notre but est d'encourager ces personnes à répondre correctement et sans restriction aux questions des énumérateurs. Je puis dire que, dans plusieurs endroits de la province de Québec, la population croit que les renseignements obtenus par le dénombrement serviront à établir l'assiette d'un impôt. Ailleurs, on a répandu le bruit qu'il s'agissait du service militaire obligatoire. Dans d'autres localités, des fables tout aussi ridicules ont cours. La circulaire a été distribuée afin que ces racontars ne nuisent pas au travail des énumérateurs.

M. WALLACE : Pourquoi les a-t-on envoyées comme si elles étaient " confidentielles ? "

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que ces bruits s'étaient répandus parmi les Canadiens-français. Nous n'avons pas entendu dire qu'ils avaient cours parmi la population de langue anglaise. L'unique but était de préparer le travail du dénombrement et d'obtenir des réponses exactes. Mon honorable ami de Victoria dit qu'il ne voit pas qu'il y ait lieu de receuillir des renseignements touchant l'origine des individus.

L'honorable M. PRIOR : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout ce que je puis dire c'est que l'honorable député n'est pas d'accord avec ceux qui ont eu à s'occuper du recensement, parce que ce renseignement touchant l'origine a été exigé dans tous les recensements dont j'ai eu connaissance, ou dont les employés de mon ministère ont entendu parler. C'est une question pertinente que les statisticiens désirent poser. Nous de rougissons pas dans ce pays de laisser connaître à l'étranger que nous sommes un peuple formé d'individus d'origine différente, que nous vivons ensemble sur le sol du Canada, où nous nous efforçons de fonder une nation composée de divers éléments, mais qui, je l'espère, avec le temps, deviendra homogène. A ce sujet, je désire dire un mot d'une question que l'honorable député n'a fait qu'effleurer, et déclarer que, pour la première fois lors du présent recensement, l'occasion est offerte aux citoyens de prendre la qualité de Canadiens. Au Canada, jusqu'ici, lors des dénombrements précédents, chacun prenait une autre qualité. Aucune formule employée lors des recensements, ne permettait à un individu de pren-

dre la qualité de Canadien. Pour la première fois, cette année, des mesures ont été prises pour qu'un citoyen de ce pays puisse s'attribuer le titre de Canadien. C'est, je crois, un pas dans la bonne direction.

M. BENNETT : Est-ce que les tableaux employés lors des anciens recensements ne faisaient pas mention du lieu de la naissance des individus?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BENNETT : On pouvait alors constater que ceux qui étaient nés au Canada étaient Canadiens.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En effet ; mais plusieurs Canadiens ne sont pas nés dans le pays. Il y a parmi la députation des hommes qui sont Canadiens jusqu'à la moëlle, quoique nés en pays étranger. Il y a parmi la population du pays des personnes qui ne sont pas nées au Canada, mais qui sont d'aussi bons Canadiens que ceux dont le père ou l'aieul virent le jour sous notre ciel.

M. BENNETT : Est-ce que les tableaux n'indiquaient pas si un individu était Canadien de naissance ou par naturalisation?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, ils ne l'indiquaient pas. De plus—nouvelle erreur de l'honorable député—il y en a qui sont Canadiens, sans être nés au pays, et sans avoir été naturalisés, parce qu'ils ont vu le jour dans les limites de l'Empire britannique, et qu'ils sont sujets de Sa Majesté le Roi, bien qu'ils n'aient pas été Canadiens dans le passé. Aujourd'hui, cependant, ils sont aussi véritablement Canadiens que qui que ce soit en ce pays.

M. INGRAM : Le ministre, qui a justifié la circulaire envoyée par M. Côté, en lisant les tableaux du recensement, verra que le pays d'origine est indiqué en la manière ordinaire, sans qu'il fût besoin d'une circulaire pour obtenir ce renseignement. Quiconque prendra connaissance de cette circulaire, s'il sait lire entre les lignes, comprendra facilement quel a été le but de son auteur, but que le ministre n'a pas justifié jusqu'ici. Les tableaux mentionnaient tous les renseignements qu'il est nécessaire de recueillir lors d'un dénombrement de la population. Chacun sait qu'il y a plusieurs mois déjà, le ministre des Travaux publics (M. Tarte) a déclaré—du moins, c'est ce qu'on prétend—que l'administration se proposait d'obtenir le chiffre exact des Canadiens-français du Canada——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'espère.

M. INGRAM : ——et qu'il prendrait des mesures à cette fin. Je me demande pourquoi il faut prendre des mesures particulières pour obtenir le nombre de Français vivant dans ce pays, plutôt que pour nous assurer du chiffre de la population irlandaise, anglaise ou écossaise. Cela est-il de nature à faire disparaître du sein de notre population les préjugés nationaux ? Le résultat sera tout autre, et je déclare que plus tôt on cessera ces manœuvres, le mieux ce sera dans l'intérêt du pays, et que, moins nous aurons dans cette enceinte de députés faisant trafic de religion, plus le Canada en profitera. Peu m'importent ceux qui m'entendent, car je suis Canadien d'abord, et je crois que nous devrions nous appeler Canadiens, plutôt que Français, Anglais ou Irlandais. Le ministre dit qu'il approuve cette circulaire ; il ne peut pas dire cependant qu'il a permis d'y apposer le mot " confidentielle."

L'honorable M. TISDALE : Il ne l'a pas permis, dit-il.

M. INGRAM : Néanmoins, le mot y est. La population du pays supporte les frais de l'envoi de ces circulaires par les employés publics. Je déclare, par conséquent, que ceux-ci n'ont pas droit d'adresser une circulaire confidentielle à aucune classe de la communauté. Ce n'est pas faire un pas en avant, c'est rétrograder, et le public devrait condamner de semblables menées. Le ministre ne veut pas dire s'il a permis d'apposer le mot " confidentielle." Veut-il bien répéter ce qu'il a dit?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est inutile.

M. INGRAM : Il admet donc qu'il n'a pas permis l'emploi du mot " confidentielle " sur cette circulaire. Peut-il nous apprendre si le cabinet approuve la lettre de M. Côté?

Mais, s'il approuve l'envoi de la circulaire sans approuver la teneur de cette dernière, il doit blâmer l'emploi du mot " confidentielle." Quant à moi, j'admets qu'on donne aux énumérateurs tous les renseignements nécessaires pour remplir les tableaux. Quand un énumérateur est venu me trouver, j'ai cru qu'il était de mon devoir de lui donner des réponses franches et honnêtes, autant qu'on pouvait en exiger d'un citoyen du pays. En examinant les autres tableaux qu'il portait, j'ai cru que ceux-ci mentionnaient tous les renseignements que la présente, ou toute autre administration, pouvait exiger, et qu'ils comprenaient toutes les informations nécessaires pour bien faire connaître la véritable condition du peuple canadien. Quand j'ai lu cette circulaire dans les journaux, je l'ai sévèrement réprouvée en ma qualité de Canadien, comme je réprouverai également toute circulaire analogue, qu'elle se rapporte aux Français, aux Anglais, aux Irlandais ou aux Ecossais.

M. LaRIVIERE : Je regrette cette tempête dans un verre d'eau. Le dénombrement de 1891 n'a pas donné satisfaction en ce qui concernait la population française du Canada ; et cela, non seulement au Manitoba et dans les Territoires, mais même dans les provinces maritimes. Ce ne fut pas la faute des énumérateurs, mais ce fut le résultat du sentiment qui anime la population de cer-

taines parties du Canada, relativement à l'emploi du mot Canadien. Les Acadiens-français des provinces maritimes ne veulent pas qu'on les appelle Canadiens ; ce sont des Acadiens. Les métis français des Territoires du Nord-Ouest, repoussent l'appellation de Canadiens ; ce sont des métis d'origine française. Si bien qu'à la fin du recensement, on n'avait pas inscrit la moitié de la population d'origine française, soit du Nord-Ouest, soit des provinces maritimes. Cette année, des mesures ont été prises, afin d'éviter les mêmes errements. J'admets cependant, qu'on a eu tort de mettre le mot " confidentielle " sur cette circulaire. Elle aurait dû être envoyée au grand jour, et je suis heureux d'apprendre de la bouche du ministre qu'il n'a pas approuvé l'emploi du mot " confidentielle."

Selon moi, M. l'Orateur, un recensement doit être un état fidèle de la population et des variations qui ont lieu au sein d'un pays. Aux Etats-Unis, on ne tient pas seulement compte de l'origine du père, mais aussi de la mère, et on recueille des renseignements complets et circonstanciés touchant chaque famille. Si l'on tient compte des préjugés qui ont cours, je crois que l'on devrait recueillir des informations des plus complètes, concernant l'origine non seulement des Français, mais des personnes de toutes les autres nationalités. Quant à moi, je suis fier d'être d'extraction française, et je crois que l'Irlandais, l'Anglais, l'Ecossais ou l'individu de toute autre nationalité sont aussi orgueilleux de leur origine. Je crois que, puisqu'on a jugé bon d'envoyer une telle circulaire, on aurait pu en adresser une autre aux personnes de nationalité différente, afin de mettre tout le monde sur le même pied. Cependant, celle-ci avait sa raison d'être, parce que, lors du dernier recensement, par suite d'un préjugé mal fondé, nous n'avons pas obtenu un rapport fidèle des différents éléments de la population de ce pays. Cette fois-ci, une bonne mesure a été prise selon moi, mais on n'aurait pas dû agir en cachette. Il fallait, au contraire, envoyer ouvertement la circulaire, et, pour cette raison, je crois bon qu'elle ait été publiée parce que nous en connaissons tous la teneur, et que nous espérons qu'elle aura d'heureux résultats.

M. WALLACE : Je voudrais savoir si M. Côté est assistant-commissaire de tout le Canada, ou s'il y a un autre assistant-commissaire que M. Côté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, il y a un autre assistant-commissaire, M. St.-Denis.

M. WALLACE : Comment partage-t-il le travail avec M. Côté?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il accomplit le travail de bureau, c'est un ancien employé du département.

M. WALLACE : M. Côté représente la province de Québec ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, il ne représente aucune province en particulier, il fait l'ouvrage du dehors.

M. WALLACE : Il y a deux assistants-commissaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. WALLACE : Et un commissaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. WALLACE : Je crois qu'on a fait un aveu dommageable ce soir, en admettant qu'une circulaire confidentielle a été envoyée à une partie de la population. Aucune circulaire semblable ne devrait être adressée à des citoyens de ce pays. Tant qu'à en envoyer une, il fallait l'adresser à tous les habitants du Canada. Il ne devrait pas y avoir de cachette à ce sujet. Cette lettre n'a pas été transmise aux autres citoyens. On a choisi un groupe d'individus auxquels une communication confidentielle devait être adressée. Pourquoi les autres citoyens devaient-ils ignorer ce document, dont on ne devait pas faire connaître la teneur, puisque le mot " confidentielle " y était apposé. Le ministre a parlé sans rien connaître des choses qu'il ignorait absolument. Il déclare n'en avoir eu connaissance qu'après la publication et l'envoi de cette circulaire ; mais il admet avoir vu celle-ci depuis, et l'avoir approuvée volontiers. Cet aveu me fait croire qu'il est encore moins capable que je ne le pensais de présider au dénombrement de la population du Canada. Il dit qu'il fallait envoyer cette circulaire. Et pourquoi ? Parce que, dit-il, le bruit circulait, parmi la population française, qu'en prenant le recensement on avait en vue l'augmentation des impôts, et que les renseignements recueillis devaient permettre à l'administration de prescrire la conscription, et qu'en conséquence, les Canadiens-français seraient tenus de prendre les armes pour la défense du pays, au mot d'ordre de la Grande-Bretagne, et ainsi de suite. C'est pour ces raisons, dit-il, qu'il a fallu adresser ces circulaires confidentielles. Mais, s'il en est ainsi, je me demande pourquoi elle n'a pas été envoyée aux quatre cent mille familles canadiennes-françaises ? Pourquoi on en a choisi quelques milliers, auxquelles cette lettre a été envoyée, et pourquoi on a résolu de ne pas l'adresser à quatre cent mille familles françaises. Le ministre a donné une mauvaise excuse. Il peut s'en contenter, mais la population du pays ne s'en contentera pas. Lorsque le représentant d'Hamilton (M. Barker) appelle son attention sur une autre circulaire, publiée par ce même M. Côté, touchant d'autres sujets le ministre répond que, s'il voit une copie de cette lettre, il ira aux informations, mais qu'il admet ne pas étudier les journaux. Mieux vaudrait, il me semble, qu'il étudiât quelque chose, ne fût-ce qu'un

journal. Il n'a pas eu connaissance de cette circulaire confidentielle répandue dans tout le pays. Que voit-il ? Que fait-il ? Que sait-il ? Les fonctions se bornent donc à toucher son traitement et à expliquer le système d'emmagasinage à froid, puisqu'il ne connaît rien de cette affaire, et que le commissaire qui se tient à ses côtés, est obligé de lui souffler ce qu'il doit répondre à chaque question que lui posent les députés de la gauche ? Quand le représentant d'Hamilton lui apprend qu'une circulaire infâme est en circulation, il répond qu'il prendra des informations, si cette circulaire lui tombe sous la main. Le dénombrement devait commencer le 1er avril, il y a deux semaines aujourd'hui. Excepté dans quelques districts où la population est disséminée il sera terminé dans quelques jours, si les énumérateurs font bien leur devoir. Je ne crois pas qu'il y a dix ans, le recensement dans la plupart des collèges électoraux, ait duré plus de trois semaines, ni même qu'il ait duré trois semaines. Il devra être terminé dans quelques jours. Je sais que dans la partie du pays où j'habite, l'énumérateur était trop occupé pour accomplir son travail de jour en jour, comme il y était tenu par son serment, et la même chose a lieu partout. Voici que le recensement a lieu, le temps presse, et, si une injustice est commise, il est urgent d'y voir ; cependant, le ministre qui sait qu'une circulaire extraordinaire est répandue parmi le public, ne nous dit pas : Je me lèverai de bonne heure demain matin, au chant de l'alouette, j'irai aux informations pour savoir si une injustice est commise, et, dans ce cas, j'y mettrai ordre, mais il déclare que, si cette circulaire lui tombe sous la main, si le vent en apporte un exemplaire à sa fenêtre, il prendra des renseignements. Quelle condescendance ! Comme la conduite du ministre de l'Agriculture est habile et sensée ! Il est d'une importance vitale que tout soit fait correctement. On va jusqu'à envoyer chaque jour des instructions aux énumérateurs et aux commissaires du recensement répandus par tout le pays, dans les comtés et les collèges électoraux. Ces instructions auraient dû être envoyées avant le 1er avril, après avoir été soigneusement préparées, puis examinées et approuvées par le ministre et le cabinet. Elles auraient dû être envoyées et toute la population devrait les connaître. Aujourd'hui, pour la première fois, ce renseignement nous parvient ; ce soir, une copie a été déposée sur le bureau de la Chambre, chacun aurait dû en prendre connaissance il y a un mois. L'énumérateur se présente chez vous, et demande des renseignements. Vous n'êtes pas prêt à un moment d'avis à les lui donner. Si la presse publiait ces informations, et si le public en prenait connaissance, les gens connaîtraient les questions qu'on leur posera, et seraient prêts à y répondre. Ils se diraient : Nous ferions mieux d'aller aux renseignements, non seulement en ce qui concerne notre famille, car ceux-là sont faciles à avoir, mais en ce qui concerne nos affaires, notre fabrique, notre fond de commerce, car, tout cela forme partie des informations que nous aurons à fournir. Pourquoi le ministre a-t-il attendu au 15 février, pour communiquer à la Chambre des communes une copie des questions qui seront posées et des instructions qui ont été données aux employés ? Nous sommes dans les ténèbres à ce sujet. L'occasion ne m'a pas été donnée d'examiner les instructions, et je ne sais pas, si mon nom doit être mentionné dans le recensement de la ville d'Ottawa, où j'ai passé la nuit du 31 mars, où à Woodbridge, où je suis domicilié. Je le demande au ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On vous mettra quelque part.

M. WALLACE : Est-ce là tout ce que sait le ministre? Il nous demande aujourd'hui un crédit, et nous obtiendrons des renseignements avant de le lui accorder.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les instructions apprennent aux énumérateurs ce qu'ils ont à faire.

M. WALLACE : Depuis que les instructions ont été déposées sur le bureau—il n'y a que quelques instant de cela,—je n'ai pas pu en prendre connaissance, et le ministre ne sait pas quelles instructions il a données.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Vous en entendrez parler un jour.

M. WALLACE : Le ministre entendra souvent parler de l'incompétence dont il fait preuve dans l'administration de son ministère. Il nous a dit qu'il y avait une colonne pour l'inscription des Canadiens, et que, dans cette colonne, on inscrirait ceux qui sont nés en Angleterre et en Irlande, et aussi probablement les personnes qui, ayant vu le jour en Suède ou dans un autre pays étrauger, ont prêté le serment d'allégéance. On ne pouvait imaginer un mode plus absurde de recensement. Par Canadiens, on devrait entendre ceux qui sont nés au pays. Mon honorable ami, le représentant de Victoria (M. Prior), est venu au monde en Angleterre, je crois, et, quand il s'inscrira comme étant né en Angleterre, il ne pourra pas en même temps, prétendre être Canadien de naissance. Il ne peut pas avoir vu le jour, et en Grande-Bretagne et au Canada. C'est absurde.

Le ministre nous a déclaré ce soir, qu'il n'avait entendu parler que dans la matinée de la circulaire sur laquelle son attention a été appelée. Je ferai lecture du débat qui a eu lieu jeudi dernier, il y a quatre jours, dans l'assemblée législative d'Ontario. Voici:

M. Whitney a causé une surprise en exhibant un exemplaire d'une circulaire dont des milliers de copies ont été envoyées aux énumérateurs dans toute l'étendue de la province, leur enjoignant de remplir certaines formules, mentionnant à quelle politique et à quelle religion, appartient chaque individu du genre masculin,

âgé de plus de seize ans, et demeurant dans leur circonscription électorale, et de transmettre ces renseignements au représentant libéral, ou au candidat défait du collège électoral. Ces renseignements, a dit M. Whitney, devraient servir lors de la prochaine élection provinciale, et lors de l'élection fédérale.

M. Whitney a fait observer que les énumérateurs du recensement, ayant juré de garder le secret, c'était leur conseiller ouvertement, presque leur ordonner, de se parjurer. Il se rendraient coupables de parjure dès l'instant où ils se conformaient à ces instructions.

Voici une affaire ressortissant au ministère de l'honorable ministre (M. Fisher), qui a provoqué des récriminations dans tous les journaux canadiens, vendredi matin ; une affaire que tout le monde au Canada connaît, hors le ministre de l'Agriculture, et celui-ci n'en a rien su que lundi matin. Force nous est d'accepter sa déclaration mais il n'en est pas moins vrai que le ministre n'est pas au courant des questions d'intérêt vital se rattachant à son ministère. Dans quelques jours, le recensement sera terminé ; néanmoins le ministre de l'Agriculture, semble se mettre dans un endroit où aucun renseignement ne peut lui parvenir.

M. TAYLOR : Dans un compartiment frigorifique.

M. WALLACE : Oui, il est dans un compartiment frigorifique, et il n'a eu connaissance de cette affaire que ce matin ; il vient ensuite nous dire que s'il entend encore parler de cette question, il ira peut-être aux informations. Le compte rendu dit ensuite :

L'honorable M. Ross——

Il ne s'agit pas de notre honorable ami de la droite, représentant le Cap-Breton.

L'honorable M. Ross, le premier ministre, dans sa réponse, a admis que le parti libéral était l'auteur le ces circulaires, et il a attaché peu d'importance à l'affaire. A ses yeux, il n'y a pas là de conspiration contre l'intérêt public.

M. Ross a admis que le parti libéral était l'auteur de cette circulaire. Qui entend-on par le parti libéral? Où sont ses quartiers généraux, et quel est son chef? Est-ce l'honorable leader de l'administration fédérale? Est-il à la tête du parti libéral au Canada? Est-il l'auteur de la circulaire? Je ne porterai pas cette accusation contre lui, car je ne le crois pas coupable dans cette affaire. Je consens volontiers à l'exonérer de tout blâme. Cependant, M. Ross, le premier ministre d'Ontario, dit que le parti libéral a assumé la responsabilité de cette circulaire qui, comme l'a fait observer le chef de l'opposition (M. Borden), est une conspiration contre la nation. Tout énumérateur qui tentera de se conformer aux instructions contenues dans la circulaire, pourra être et sera de fait, mis en état d'arrestation sous une accusation de parjure. Il était du devoir du ministre de l'Agriculture, vendredi dernier, d'adresser dans la matinée une dépêche à tous ceux qui sont à la tête du recensement dans un district, pour les menacer des rigueurs de la loi, s'ils ne détruisaient pas immédiatement cette circulaire infâme. Un ministre, ayant des fonctions responsables à remplir, à titre de chef d'un département, ne peut pas échapper à la responsabilité qui repose sur lui, en déclarant qu'il ne connaissait rien de l'affaire.

Quel est le but de cette circulaire? Obtenir aux frais du public canadien, des renseignements dont bénéficiera un parti politique, renseignements que celui-ci n'a pas le droit d'obtenir du public. De qui celui qui se présente aux chefs de famille pour leur demander ces informations, tient-il ses instructions? Du parti libéral? Qui a permis au parti libéral, plutôt qu'au parti conservateur, d'adresser un document semblable à chaque énumérateur ? Cette permission a été accordée par l'entremise du parlement fédéral, et de nulle autre manière. Et si d'autres personnes cherchent à imposer leur autorité aux énumérateurs, l'administration devrait les faire mettre en état d'arrestation, les faire incarcérer dans la prison commune, et leur faire subir un procès pour félonie ou pour délit.

Le premier ministre d'Ontario a mêlé le parti libéral à cet envoi de circulaires, car il a avoué que ce parti en était l'auteur. Il ne pouvait pas se tirer d'affaire, il n'eût pas été bon de répéter le vieux refrain qui consistait à dire que les bulletins avaient été brûlés dans les caves de l'assemblée législative d'Ontario, et que le feu avait pris naissance par combustion spontanée. Cette sotte excuse n'a pas été acceptée dans le temps, et elle ne le sera pas aujourd'hui non plus. Cette circulaire a été imprimée aux frais de quelqu'un, et nous croyons qu'elle a été remise à tous les énumérateurs d'Ontario. Néanmoins, le ministre de l'Agriculture se croise les bras, sans s'occuper de rien, disant qu'il examinera l'affaire dont il a entendu parler aujourd'hui pour la première fois, et que, même à cette heure avancée de la journée, il ne se propose pas de rien faire. Quinze jours se sont écoulés avant que nous en entendions parler, la circulaire a dû être remise aux énumérateurs avant leur entrée en fonctions le 1er avril. Belle manière d'administrer les affaires ! Dans l'intervalle, les employés du recensement ont rempli ces formules. Supposons qu'un énumérateur se présente à quelqu'un, et lui demande la date de sa naissance, le numéro officiel de son terrain ou de son habitation——

M. DAVIS : Tout ira bien, pourvu qu'il n'aille pas chercher ces renseignements dans les cimetières, comme vous l'avez fait en 1891.

M. WALLACE : Le représentant de la Saskatchewan ferait mieux d'obtenir une autre poignée des scrips donnés au métis ; cela lui donnerait satisfaction.

M. DAVIS : Il va falloir vous donner un scrip.

M. WALLACE : L'énumérateur demandera aussi à quelle nationalité, à quelle religion et à quelle église appartient l'individu, ainsi que l'adresse du bureau de poste de son domicile. Puis, il aura quelques autres observtions à faire, il demandera aussi à la personne à quel parti politique elle appartient. Quel droit ont les énumérateurs de se présenter dans une famille et de demander quelles sont les sympathies politiques d'un habitant du Canada ? Qui leur a permis d'en agir ainsi ? Comme l'a fait observer le représentant de Simcoe-est, un citoyen à qui on montre une formule et qui refuse de répondre aux questions qu'elle contient, peut être cité devant les tribunaux. Quand on lui demande quelles sont ses tendances politiques, il est porté à répondre : Cela ne regarde personne. Je puis faire connaître mes opinions politiques ou les cacher, à mon gré. Je me demande dans quelle partie du Canada il est permis de demander à un homme quelles sont ses opinions politiques. Les élections se font au bulletin secret, et l'opinion d'un électeur est censée être cachée et n'être exprimée que sous le sceau du secret. Mais voici qu'on met devant lui une formule et qu'on lui dit qu'il est passible de peine sévère et d'amende, s'il refuse de répondre aux questions qu'elle contient. De quel droit le ministre de l'Agriculture peut-il encourager la publication de cette circulaire ? Il prétend ne l'avoir pas connu avant aujourd'hui. Qu'a-t-il fait depuis qu'il en a eu connaissance ? A-t-il pris quelque mesure ?

M. HOLMES : Le député d'York-ouest me permettrait-il de lui faire une question ? Veut-il nous dire s'il possède la preuve que cette circulaire dont il parle a été transmise aux énumérateurs du recensement ?

M. WALLACE : Je vais répondre à l'honorable député :

M. Whitney a causé une surprise en exhibant un exemplaire d'une circulaire dont des milliers de copies ont été envoyées aux énumérateurs dans toute l'étendue de la province.

M. HOLMES : Vous citez un article de journal. J'avoue qu'il ne faut pas toujours se fier à la presse.

M. WALLACE : Je ne lis pas un article de journal, en tant que tel ; je fais lecture du compte rendu d'un débat qui a eu lieu dans l'assemblée législative de la province.

M. HOLMES : Cela non plus n'est pas une preuve de la véracité de vos assertions.

M. WALLACE : Je vais fournir au représentant de Huron-ouest la preuve qu'il demande :

Le premier ministre, dans sa réponse, a admis que le parti libéral était l'auteur de ces circulaires.

M. HOLMES : Le représentant d'York-ouest n'a pas encore répondu à ma question. Ni cette déclaration, ni l'article que vous citez, ne prouvent que cette circulaire ait été transmise à un seul énumérateur. C'est là une pure hypothèse.

M. WALLACE : Je voudrais savoir si l'honorable député s'en rapportera à l'aveu de l'honorable premier ministre d'Ontario.

M. HOLMES : Le premier ministre d'Ontario ne dit pas cela.

M. WALLACE : Le premier ministre d'Ontario a formellement déclaré que le parti libéral était l'auteur de ces circulaires.

M. HOLMES : Cela ne veut pas dire qu'elle ait été transmise aux énumérateurs.

M. TAYLOR : Vous ne le niez pas, n'est ce pas ?

M. HOLMES : Je le nie, pour ce que j'en connais.

M. BORDEN (Halifax) : Si l'honorable député avait connu ce qui s'est passé dans la Chambre d'assemblée d'Ontario, il n'aurait pas posé cette question. On y a prétendu formellement que le format de cette circulaire prouvait qu'elle était destinée à être remise aux énumérateurs, que l'ensemble de la circulaire le démontrait, ce qui ne fût pas nié au cours du débat qui eut lieu dans la Chambre d'assemblée.

M. HOLMES : Malgré tout le respect que j'ai pour le chef de l'opposition, je m'inscris en faux contre son affirmation. Je demande qu'on prouve que cette circulaire a été transmise aux énumérateurs. Il n'y a ici qu'une hypothèse pure et simple.

M. WALLACE : C'est le représentant de Huron-ouest qui établit une présomption. Quant à nous, nous avons des preuves.

M. HOLMES : Vous n'en avez aucune.

M. WALLACE : Nous avons la déclaration de M. Whitney, devant la Chambre d'assemblée, et l'aveu de M. Ross.

M. HOLMES : M. Whitney ne dit pas que la circulaire a été envoyée aux énumérateurs. Je mets le représentant de York-ouest au défi de le prouver.

M. WALLACE : Je relève le gant :

M. Whitney a causé une surprise en exhibant un exemplaire d'une circulaire dont des milliers de copies ont été envoyées aux énumérateurs dans toute l'étendue de la province.

M. HOLMES : J'admets cela, mais je ne reconnais pas que ce soit une preuve.

M. WALLACE : S'il en est ainsi, je perdrais mon temps à discuter plus longtemps cette affaire avec notre bon ami le représentant de Huron-ouest. M. Whitney fait une déclaration claire et formelle, et M. Ross en admet l'exactitude et ajoute que c'est une bagatelle qui ne vaut pas la peine qu'on s'en occupe. Cependant, ni l'honorable député, ni le commissaire du recensement ou ses as-

sistants commissaires, ni aucun membre de ce nombreux personnel de fonctionnaires diligents dont nous entendons parler, aucun d'eux n'est en mesure d'en dire un mot au ministre de l'Agriculture, qui nous dit être dans une ignorance complète touchant cette affaire. L'honorable ministre se propose-t-il de prendre quelque mesure ? Il invoque comme excuse qu'il ne lit pas les journaux, mais il devrait les lire, aller aux informations et faire poursuivre le coupable.

M. BORDEN (Halifax) : Des renseignements concernant les instructions et les circulaires devraient être déposés sur le bureau.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a quelques instants, j'ai communiqué à la Chambre les instructions et les tableaux.

M. TAYLOR : Et quant à cette circulaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Celle-ci n'a pas été transmise aux énumérateurs.

M. WALLACE : Elle l'a été, et il nous la faut.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette circulaire ne me concerne pas, et je n'en connais rien.

M. BORDEN (Halifax) : J'avais compris que le ministre devait déposer sur le bureau une certaine circulaire, mentionnée par le représentant d'Hamilton (M. Barker).

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais rien de cette circulaire, mais si elle existe, je me ferai un plaisir de la mettre sur le bureau de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : J'avais aussi compris que certaines instructions, auxquelles l'honorable ministre a fait allusion, nous seraient communiquées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je produirai les instructions transmises aux énumérateurs de la province de Québec, dont il est question dans la lettre de M. Côté.

M. BORDEN (Halifax) : Mieux vaut laisser l'item en suspens tant que les documents n'auront pas été déposés sur le bureau.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pourquoi ne pas adopter ce crédit ? Il n'y en a eu que deux de votés jusqu'ici, après quatre heures d'ouvrage.

M. BORDEN (Halifax) : C'étaient des crédits très importants.

M. BENNETT : D'autres instructions que celles que renferme le livre que je tiens à la main et qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, ont-elles été transmises aux énumérateurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'en connais pas d'autres.

M. BENNETT : Je ne parlerai que de mon collège électoral ; à en juger par le degré d'intelligence de certains énumérateurs de cet arrondissement, ils auront forte affaire à comprendre quelques-unes des instructions ; celle-ci, par exemple :

Chaque fois que les membres de la famille ou de la maison seront absents temporairement de leurs foyers ou de leurs domicile ordinaire, l'énumérateur inscrira leurs noms et les renseignements qui les concernent de façon à se conformer autant que possible à ce qu'on entend généralement par un mode de dénombrement *de jure*.

Le ministre peut-il apprendre à la Chambre ce qu'on entend généralement par un mode de dénombrement *de jure* ?

M. TAYLOR : Maintenant que le ministre a vu la circulaire transmise aux énumérateurs, mentionnée par M. Whitney, et distribuée de l'aveu du premier ministre d'Ontario, il doit être en mesure de nous éclairer au sujet des mesures qu'il a prises pour signaler cette manœuvre aux énumérateurs dans toute l'étendue de la province d'Ontario.

M. WALLACE : Et nous laisser connaître ce que les préposés au recensement ont fait de ces circulaires.

M. BENNETT : Je demanderai au ministre, dans l'intérêt des énumérateurs, d'expliquer ce que signifie ce paragraphe des instructions, par lequel il leur ordonne, dans le cas d'absence temporaire, de se conformer, autant que possible, à ce qu'on entend généralement par un mode de dénombrement *de jure*.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a deux manières bien connues de faire le recensement—l'une est le mode de droit et l'autre, le mode de fait. D'après ce dernier, on n'inscrit que ceux qui sont vraiment présents à la date du dénombrement. Mais d'après le mode de droit, on considère ceux qui sont absents temporairement comme présents au lieu de leur domicile ordinaire. Dans ce cas, on inscrit ceux qui sont absents quand les questions concernant le recensement sont demandées. Je ne connais pas de définition légale de l'expression "de droit". A n'en pas douter, l'honorable député en saisit bien le sens. Cette définition peut être appelée une explication pratique de la nature d'un recensement de droit par opposition à un recensement de fait.

M. BENNETT : On lit, quelques lignes plus haut "absents temporairement". Les énumérateurs sont-ils tenus d'inscrire ceux qui sont temporairement absents, ceux qui sont allés aux Etats-Unis, par exemple, et y a-t-il un tableau sur lequel ces personnes doivent être inscrites ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lors d'un recensement d'après le mode de droit, on tient compte de ceux qui sont absents de leurs foyers, quand ils sont dans une autre partie du pays ou hors des fron-

tières, pourvu que la durée de leur absence ne dépasse pas une année. On tient également compte d'un absent quand les siens affirment que son absence n'est que temporaire et qu'il n'a pas établi son domicile ailleurs.

M. BENNETT : Le ministre peut-il m'indiquer quelle partie des instructions limite à une année, la durée de l'absence ? Je ne vois cela nulle part.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne trouve pas l'endroit présentement, mais cela y est, à ma connaissance.

Quarantaine—Appointements et dépenses casuelles pour les quarantaines organisées et la salubrité publique dans d'autres districts, $80,000.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a ici une augmentation de $5,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle provient en partie du surcroît d'ouvrage qu'occasionne la surveillance de la frontière entre les Etats-Unis et le Canada. La petite vérole a beaucoup sévi aux Etats-Unis et elle a aussi fait quelques victimes au Canada, et la population qui demeure près de la frontière nous a demandé de la protéger contre l'invasion de cette maladie. Je puis ajouter qu'il me faudra demander un nouveau crédit dans le budget supplémentaire, parce que l'ouvrage augmente, en partie, par suite des précautions prises contre la peste bubonique, car il a fallu faire des dépenses pour nous protéger contre les personnes qui nous arrivent d'Orient.

M. BORDEN (Halifax) : Quelles mesures de protection le ministre a-t-il pris contre la petite vérole et la peste bubonique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons soumis à la fumigation et à la désinfection tous ceux qui arrivaient d'Orient. Ordinairement, quand on ne constate pas qu'ils sont malades, nous les laissons entrer au pays, mais l'inspecteur est maintenant plus sévère. Cela occasionne un fort surcroît d'ouvrage à la station de William's Head. Il nous faut pareillement inspecter les vaisseaux qui nous viennent des ports américains en côtoyant, et qui jusqu'ici entraient au Canada sans subir d'inspection. Quant aux mesures de précaution prises contre la picote, nous avons placé le long de la frontière des fonctionnaires chargés d'obliger ceux qui viennent des centres américains où sévit la petite vérole, de se soumettre à la vaccination. Ces mesures impliquent de fortes dépenses.

M. BORDEN (Halifax) : Prend-t-on les mêmes mesures tout le long de la frontière ou sur une certaine étendue seulement?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Partout où il semble y avoir du danger. Le surintendant général à la tête du service de la salubrité publique est constamment en rapport avec les autorités américaines qui lui apprennent les endroits où il doit craindre l'invasion de la petite vérole.

M. BORDEN (Halifax) : Comme il y aura un autre crédit destiné au service de la quarantaine, nous pourrons revenir sur ce sujet.

Quarantaine—Quarantaine des bestiaux, $35,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit dépasse de $3,500 celui de l'an dernier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Par suite des travaux qu'il faut faire dans les Territoires du Nord-Ouest et qui étaient auparavant accomplis par la gendarmerie à cheval. Vû la guerre du Sud-africain, les médecins vétérinaires et ceux qui étaient au courant des mesures à prendre, ont quitté les lieux. Ils ne sont pas encore de retour, et nous avons dû engager des personnes venues d'ailleurs. De plus, nous avons conclu un nouvel accord avec les officiers de la gendarmerie à cheval auxquels nous accordons un peu plus, l'ouvrage ayant augmenté dans l'étendue des Territoires.

Quarantaine—Indemnité pour l'abattage des porcs et moutons, et toutes autres dépenses s'y rattachant, $10,000.

M. McGOWAN : Qu'est-ce à dire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce service se fait depuis longtemps, principalement, mais non exclusivement, dans la province d'Ontario. Il est destiné à prémunir les cochons d'une maladie appelée choléra des porcs. Nous avons assez bien réussi dans ces derniers temps à enrayer cette maladie. Pour le prochain exercice, nous demandons $5,000 de moins que l'an dernier. Nous n'avons pas épuisé le crédit accordé lors de la dernière session et nous pensons que $10,000 suffiront.

M. INGRAM : Le gouvernement d'Ontario suporte-t-il une part des frais de ce service?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas à ma connaissance.

Quarantaine—Pour empêcher la dissémination de la tuberculose parmi les bestiaux dans tout le Canada, $25,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire que les demandes d'épreuves à la tuberculine augmentent considérablement. D'année en année, la population a plus confiance dans ces épreuves. Néanmoins, j'ai été obligé d'augmenter le personnel, par suite d'une décison des autorités américaines qui, jusqu'ici, avaient acepté les certificats des médecins vétérinaires, mais qui ont maintenant adopté un règlement sous l'empire duquel elles ne reconnaissent plus que les certificats des fonctionnaires réguliers du ministère. Je prends des mesures pour augmenter un peu l'effectif des fonctionnaires réguliers, et j'espère que ceux-ci pourront accomplir tout l'ouvrage, au lieu d'exiger des honoraires comme cela avait parfois lieu auparavant.

M. GILMOUR : La convention conclue avec les autorités américaines contient-elle une disposition exigeant un certificat de santé pour les animaux de boucherie exportés du Canada?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le certificat n'est nécessaire que pour les animaux devant servir à la production ou à l'industrie laitière ; il ne l'est pas pour les animaux de boucherie.

Quelques résolutions sont rapportées.

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

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre veut-il nous faire connaître quels seront nos travaux demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Si, comme je l'espère, le Solliciteur général est présent, nous examinerons le bill concernant les élections fédérales ; dans le cas contraire, nous étudierons une ou deux mesures présentées par le ministre de l'Intérieur, puis la Chambre se formera en comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Le ministre de l'Agriculture déclare qu'il ne soumettra pas les crédits relatifs au recensement ; par conséquent, nous examinerons soit le budget du ministère des Travaux publics, ou celui du ministère de l'Intérieur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai besoin d'un délai pour recueillir les renseignements que je déposerai sur le bureau de la Chambre.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12 h. 30 du matin (mardi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 16 avril 1901.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 122) amendant la loi d'inspection générale.—(Honorable M. E. Bernier.)

AMENDEMENT A LA LOI DES CEREALES DU MANITOBA.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M. E. Bernier) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 123) amendant la loi de 1900 relative aux céréales du Manitoba.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre serait-il assez bon d'expliquer quel est l'objet de ce bill ?

M. FISHER.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR: Les amendements qu'il comporte sont peu nombreux. L'article 1 a pour objet de permettre à l'exécutif de diminuer ou d'élever les droits. Le deuxième amendement a pour fin de faire déposer le montant de tous les droits perçus, au crédit du receveur général au lieu de le déposer au crédit de ce qu'on appelle le fonds d'inspections du Manitoba. Le fisc paie des inspecteurs et sous-inspecteurs soit à même les droits qu'ils perçoivent ou en leur accordant une commission. Par l'amendement suivant, on se propose de mettre entre les mains du receveur général l'argent retiré des inspecteurs et sous-inspecteurs. Le dernier amendement tend à même fin.

La motion est adoptée et le bill est lu la première fois.

TRANSMISSION DE LA COURONNE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 119) contenant certaines dispositions rendues nécessaires par suite de la transmission de la Couronne. C'est un bill du Sénat, et il tend à établir que la transmission de la Couronne n'affectera pas la procédure de nos cours de justice. On m'a représenté que cette législation est nécessaire.

La motion est adoptée, le bill lu la deuxième fois, étudié en comité, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

AMENDEMENT A L'ACTE DU TERRITOIRE DU YUKON.

Le bill (n° 118) amendant l'Acte du Territoire du Yukon et contenant certaines dispositions supplémentaires au sujet de l'administration de la Justice dans ce territoire. (Honorable M. Sifton.) Il est lu la deuxième fois et délibéré en comité.

M. BORDEN (Halifax) : Je doute fort qu'il soit opportun de permettre aux magistrats de police du Yukon d'exercer leur profession. Dans les villles de l'est, on ne le permet pas, et il faudrait, à plus forte raison, le défendre au Yukon. L'honorable ministre voudrait-il dire pourquoi il conviendrait de faire autrement par rapport à ce territoire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est que s'il fallait interdire à un magistrat de police du Yukon l'exercice de sa profession, il nous faudrait lui accorder un traitement égal à celui d'un juge ; c'est là la difficulté. Le ministre de la Justice a cru qu'il nous serait possible de nous assurer, moyennant $1,500 par année, les services d'un avocat habile comme magistrat de police, si on lui permettait de compenser l'insuffisance relative de ce traitement par certains revenus provenant de l'exercice de sa profes-

sion. Le gouvernement ne voudrait pas avoir à lui accorder un traitement que l'on jugerait trop élevé s'il fallait y comprendre en même temps les frais d'entretien comme on le fait pour d'autres fonctionnaires. J'admets que le point soulevé par l'honorable député (M. Borden) est digne de discussion; dans l'autre Chambre, on l'a débattu quelque temps, et ce n'est qu'après mûre délibération qu'on a approuvé cet article-ci. Si l'honorable chef de l'opposition veut insister, je serai heureux de le laisser en suspens et de consulter de nouveau à ce sujet le ministre de la Justice.

M. BORDEN (Halifax) : J'en serais bien aise ; il me faut quelque temps à moi-même pour étudier le cas. On peut faire pis que d'accorder à ces magistrats des traitements de $4,000 à $5,000 par année ; vaudrait infiniment mieux les leur allouer que d'ouvrir la porte aux scandales en ce qui concernerait l'administration de la justice au Yukon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Convenu.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ma province, lorsque la juridiction de ces magistrats est assez étendue, on leur défend l'exercice de leur profession et on s'en trouve beaucoup mieux, en somme. Il pourrait bien se faire que les épargnes réalisées en vertu des dispositions de ce bill ne le seraient pas pour le pays.

L'honorable M. TISDALE : L'article 6 reconnaît à l'exécutif le pouvoir de donner au magistrat de police juridiction civile, et dans l'article d'exception, il n'y a rien qui défende à son associé de plaider devant lui lorsqu'il s'agira de causes civiles, l'exception ne semblant se rapporter qu'aux causes criminelles.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tel qu'il est rédigé, l'article me semble prévoir suffisamment ce cas. Il se lit comme suit : Les mots " ni dans aucune autre cause " devraient comprendre les causes d'une nature civile.

L'honorable M. TISDALE : Il se peut qu'il en soit ainsi.

M. BORDEN (Halifax) : Cela ne s'appliquerait qu'à une cause plaidée ou à l'enquête qui s'y ferait, mais peut-être pas à une cause instituée devant un magistrat de police. On pourrait étendre quelque peu la signification de l'article à cet égard.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On pourrait peut-être rendre le texte de cet article plus clair ; je vais prendre note du point qui se soulève.

L'honorable M. TISDALE : J'ai beaucoup d'objection à ce qu'on permette à un juge ou à un quasi juge l'exercice de sa profession. Il s'ensuit trop souvent que les plaideurs prennent le chemin du bureau du juge de paix ou de son associé au sujet de certaines causes dont on n'entend plus parler ensuite devant le tribunal et qui, sans cela, s'y seraient instruites et plaidées en bonne et due forme. Ce qu'il y a de mieux à faire, c'est de nommer un bon magistrat de police, de le bien payer et de lui défendre de s'occuper de la loi autrement qu'en sa qualité de magistrat ; s'il est honnête homme, ce sera le seul moyen d'empêcher les gens de douter de sa vertu, et s'il ne l'est pas, eh bien ! nous n'avons pas besoin de ses services.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Assurément, l'honorable député ne doit pas vouloir qu'il soit défendu à un magistrat de police d'occuper comme avocat devant la cour de Chancellerie ?

L'honorable M. TISDALE : S'il n'a pas juridiction en matière civile, non, mais dans le cas contraire, la même raison s'applique encore davantage, car il pourrait arranger les choses mieux que ne le pourrait un autre avocat. Donc, s'il a juridiction en matière civile, ni lui ni son associé ne devrait s'occuper de causes civiles. Dans la province d'Ontario, lorsqu'il n'y avait encore que quelques maîtres en chancellerie au Canada, il était permis aux magistrats d'être maîtres en chancellerie et avocats en même temps, mais il en est résulté des difficultés et des soupçons qui ont déterminé la modification de cet état de choses.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me rappelle qu'il fut un temps où, dans ma ville natale, les magistrats stipendiaires avaient juridiction et en matière criminelle et en matière civile dans les causes où il n'y avait en jeu que de petits montants. Il en fut ainsi durant une trentaine d'années, et je ne sache pas qu'on ait révoqué en doute leur droit d'occuper comme avocats dans les cours supérieures.

L'honorable M. TISDALE : Leur juridiction en matière civile comprenait-elle la perception des dettes ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De certaines petites dettes, jusqu'au montant de $150.

L'honorable M. TISDALE : D'après ce bill, les magistrats ont juridiction dans des causes où il s'agit de montants considérables, savoir jusqu'à $500 dans certains cas, et jusqu'à $1,000 dans d'autres. Il me semble que cette juridiction est trop étendue.

M. BORDEN (Halifax) : En matière civile, elle est plus étendue que celle des juges de cours de comté de la Nouvelle-Ecosse. Ces derniers seraient quelque peu surpris, je crois, si on leur permettait d'occuper comme avocats devant les tribunaux supérieurs.

M. GOURLEY : Si l'on permet à un magistrat ayant une juridiction aussi étendue, d'occuper comme avocat, je crois qu'il s'écoulera à peine six mois avant qu'on ait for-

mulé une foule de plaintes. Qu'on donne aux magistrats un traitement élevé et qu'on leur défende d'exercer leur profession d'avocat, voilà ce qu'il faudrait faire, surtout dans ce pays, où les règles de l'étiquette professionnelle ne sont pas aussi sévères que dans les vieilles provinces.

Article 4.

M. BORDEN (Halifax) : Cet article ne semble pas exiger un examen bien rigoureux. Je suppose, cependant, que l'honorable ministre l'a étudié avec soin, et qu'il a eu l'approbation du ministre de la Justice avant de le proposer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est conforme aux vues que le ministre de la Justice a exprimées après mûre réflexion. Je ne vois pas que nous offrions beaucoup plus de garantie en exigeant que le magistrat ait exercé sa profession cinq ans au lieu de trois.

M. BORDEN (Halifax) : Il peut se faire qu'il vaille mieux nommer un magistrat plutôt jeune que vieux.

Article 5.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer quel est précisément l'effet de la disposition qui pourvoit à ce que "sa juridiction à cet égard sera absolue et indépendante du consentement de l'accusé"?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je fournirai cette explication plus tard.

Article 6.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quels autres juges il y a là-bas ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a deux juges de la cour du Territoire.

L'honorable M. TISDALE : Je ne sais pas précisément ce qu'ils ont à faire, mais il me paraît extraordinaire que l'on s'écarte de l'usage suivi dans les autres provinces jusqu'au point de confier à un magistrat de police une aussi importante besogne judiciaire, pour l'exécution de laquelle il faudrait certainement avoir plus de qualités que n'en exige cet article. Il ne suffit pas au magistrat de police d'avoir quelque peu étudié la loi et exercé la profession d'avocat trois années durant, et il y a lieu de croire que la plupart des avocats en état d'être juges là-bas à ces conditions, n'ont pas toute la science qu'il faudrait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La grande difficulté, c'est que les juges ont beaucoup trop à faire ; de plus, on a réclamé du gouvernement la nomination de nouveaux magistrats. Comme il arrive dans tous les nouveaux districts, il s'est accumulé beaucoup de causes à juger dont le nombre aura probablement diminué dans une couple d'années, et le gouvernement a hésité pour cette raison à nommer d'autres juges dont on aura moins besoin alors, et il a pensé que s'il est facile d'augmenter le nombre des juges, il est pour ainsi dire impossible de le réduire. De plus, il n'y a virtuellement aucune communication entre White-Horse et Dawson, si ce n'est en été ; on ne peut communiquer en hiver qu'en passant sur la glace, et les dépenses que supposerait le voyage d'un juge entre Dawson et White-Horse, sans compter les embarras que pourrait causer la rigueur du climat, sont un grand obstacle à la régularité des séances d'une cour. Le ministre de la Justice était d'avis qu'il eût fallu nommer un magistrat de police dont la juridiction se serait étendue à cette région-là, mais le magistrat de police de Dawson, du moins pendant les premiers temps, n'aurait eu juridiction en matières criminelle et civile que dans les causes de peu d'importance.

M. FRASER : J'ai reçu d'un des praticiens les plus distingués de Dawson une lettre m'informant que depuis Noël la cour a siégé tous les jours et parfois le soir, et que, malgré cela, il y a encore beaucoup de causes dont les juges n'ont pas eu le temps de prendre connaissance. Les affaires judiciaires dans un pays nouveau sont toujours plus considérables que dans un pays qui a eu le temps de se développer ; je suis convaincu qu'il est nécessaire de faire ces nominations et d'accorder aux magistrats juridiction suffisante. La cour Supérieure a à entendre nombre de causes où il s'agit d'intérêts minimes ; il est une de ces causes qui a occupé tout le temps de la cour quinze jours durant; elle avait rapport à une réclamation minière qui se chiffrait à une couple de cent mille dollars ; or, des causes de cette importance exigent beaucoup de temps et de patience, et il est impossible à deux juges d'entendre à part cela toutes les petites causes qui se présentent.

Article 9.

M. BORDEN (Halifax) : Cet article semble limiter le droit d'appel.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, en effet, et pour cette raison, je vais le laisser en suspens.

M. BORDEN (Halifax) : Autant vaudrait le laisser en suspens, parce qu'il pourrait se présenter une réclamation d'au delà de $500 au sujet de laquelle il n'y aurait pas d'appel.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En suspens. Je dois dire qu'après la présentation du bill au Sénat, l'arpenteur général m'a fait remarquer que la description géographique du territoire du Yukon telle qu'on se l'était procurée lorsque l'acte fut d'abord

adopté, était défectueuse et insuffisante, et qu'il valait mieux en faire faire une autre plus conforme aux renseignements obtenus depuis au département de l'arpenteur général, et la substituer à la première, c'est-à-dire à celle qu'on avait insérée dans l'acte. C'est pour cette raison que j'ai préparé un amendement ; la ligne frontière n'en sera modifiée que sur un point : la superficie du territoire sera un peu plus considérable, et la partie de la vallée de la rivière Peel qui, d'après la description primitive, appartenait aux Territoires du Nord-Ouest, appartiendra à l'avenir au territoire du Yukon et avec raison, je crois, parce qu'elle sera ainsi plus rapprochée de Dawson, siège du gouvernement, et plus facilement administrée qu'elle ne l'était lorsqu'elle dépendait de Régina.

Je propose donc l'amendement suivant :

Que l'article 2 de l'Acte du territoire du Yukon, chapitre 6 des Statuts de 1898 soit par les présentes abrogé et remplacé par l'article suivant :

2. Le territoire désigné dans l'annexe du présent acte est par les présentes constitué et déclaré territoire séparé sous le nom de territoire du Yukon, lequel ne formera plus partie des Territoires du Nord-Ouest.

L'article 14 contient la description technique du territoire, conformément au plan que j'ai passé à mon honorable ami.

M. BORDEN (Halifax) : Est-il général, ou bien restreint à des fins judiciaires seulement?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est général.

M. BORDEN (Halifax) : Toutes choses égales d'ailleurs, il vaudrait mieux régler ce point au moyen d'un acte spécial ; il me semble qu'il ne convient pas de l'insérer dans un acte ayant pour objet la nomination d'un magistrat de police.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que l'on ne m'a pas tout à fait bien compris. Dans le premier acte du territoire du Yukon se trouve la description du territoire comme territoire séparé de ceux du Nord-Ouest ; au point de vue scientifique, elle n'est cependant pas aussi satisfaisante que nous l'aurions désiré ; les explorations qu'on a faites depuis exigent une description différente de celle-là. Cependant, il n'y a qu'une faible partie de la vallée de la rivière Peel qui se trouve affectée par la description nouvelle, et elle sera plus facilement administrée par le gouvernement de Dawson que par celui de Regina. Je dois dire que certaines gens ont remonté dernièrement la rivière Peel et demandé au commissaire de Dawson d'enregistrer leurs claims ; or, d'après ce qui leur a été répondu, et si l'on en juge aussi par la description primitive, ce territoire ne forme pas partie de celui du Yukon ; on ne sait pas au juste où se trouve la ligne frontière, on la fait maintenant partir du haut de la rivière Peel et on la prolonge jusque dans le territoire du Yukon.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre doit s'apercevoir qu'il est presque impossible de tracer la ligne frontière du côté de l'est. Quant à la ligne frontière du sud, elle est parallèle au degré de latitude dans toute son étendue, moins la partie la plus rapprochée de la côte. S'il se commet un crime à un endroit où il est impossible de déterminer la ligne de l'est, les tribunaux des Territoires du Nord-Ouest et ceux du district du Yukon auront-ils juridiction concurrente?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis répondre à cette question ; je crois qu'il y a un acte général d'après lequel les cours de justice et des territoires et du Yukon auraient également juridiction. Pour arriver à déterminer cette ligne aussi bien que possible, nous nous proposons de prendre pour base le cours de l'eau et d'établir d'après cela que le territoire situé au nord-oust formera partie du Yukon, et que la partie située à l'est appartiendra au Territoires du Nord-Ouest.

M. LaRIVIERE : Mon honorable ami d'Halifax (M. Borden) a dit que cette question étant étrangère à celle qui se trouve comprise dans l'autre partie du bill, elle devrait faire l'objet d'un acte spécial, et je crois qu'il a raison. En effet, on modifie l'Acte du Territoire du Yukon au moyen d'un article inséré dans un bill qui concerne les cours de justice du territoire ; s'il ne concernait le territoire que par rapport aux affaires judiciaires, ce serait fort bien ; mais il le concerne d'une manière générale et, par conséquent, il y a lieu de faire un acte spécial. L'amendement ne soulève pas d'objections par lui-même, mais, encore une fois, comme il n'a aucun rapport à ce qui fait l'objet de l'autre partie de l'acte, il devrait être proposé au moyen d'un bill particulier.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. LaRivière) reconnaîtra que l'Acte du Territoire du Yukon traitait à la fois et de la description géographique de ce territoire et de l'administration de la Justice dans ses limites ; or, le présent bill ayant pour objet d'amender cet acte-là, il se trouve que le sujet actuel et l'amendement d'une partie quelconque de l'Acte du Territoire du Yukon ne sont pas du tout incompatibles.

Je ne crois pas que l'on rende la consultation plus facile, et c'est la seule question qu'implique l'avis de l'honorable député, en adoptant une loi de plus qu'il ne semble nécessaire. A mon avis, il vaudrait mieux que les amendements à la loi relative au Territoire du Yukon fussent compris dans un seul acte, afin que si quelqu'un cherche les amendements et qu'il trouve cet acte, il sache qu'il les a tous sous les yeux.

L'honorable M. HAGGART : Existe-t-il, avec les autorités américaines, une convention quelconque relativement à la frontière, à l'endroit où vous vous éloignez du degré de latitude près du littoral ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Relativement à la partie du territoire contiguë à l'Alaska, il y a une frontière provisoire arrêtée par les deux gouvernements, et cette frontière, partout où la chose a été nécessaire, a été fixée sur le terrain par les commissaires nommés par les intéressés. Notre commissaire et celui des Etats-Unis se sont rendus là l'été dernier et ont établi la frontière au seul endroit où il était virtuellement nécessaire de le faire, c'est-à-dire, depuis le sentier de Dalton jusqu'à Pyramid-Harbour. En vertu de la teneur de l'arrangement provisoire, le sommet du défilé de White, défilé où passe le chemin de fer, et le sommet du défilé de Chilkoot, où passaient aussi les voyageurs avant la construction du chemin de fer, sont considérés comme la frontière provisoire. Cette frontière existe en vertu d'une convention. Ainsi à tous les défilés où il est possible de passer, nous avons une frontière provisoire arrêtée, et il ne saurait y avoir de difficulté au sujet de l'administration.

L'honorable M. HAGGART : La description suit-elle cette ligne ? En faisant ces observations, je me propose——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Qu'il me soit permis d'interrompre mon honorable ami. Il est un point auquel je n'ai pas touché et qui aurait peut-être élucidé la question. La partie du territoire canadien qui vient en contact immédiat avec l'Alaska, à l'endroit mentionné, se trouve dans la Colombie Anglaise. La frontière du Territoire du Yukon est plus au nord, de sorte qu'il ne s'agit pas d'une question à régler entre l'Alaska et le Yukon, mais entre l'Alaska et la Colombie Anglaise. C'est-à-dire que si vous vous dirigez vers le nord depuis Skaguay, vous traversez le défilé de White jusqu'au sommet, où la frontière provisoire est fixée entre le Canada et les Etats-Unis. Mais en traversant le défilé de White, vous êtes dans la Colombie Anglaise, et il vous faut vous rendre jusqu'au milieu du lac Bennett avant de frapper le 60e degré de latitude et d'atteindre le Territoire du Yukon.

L'honorable M. HAGGART : Alors, si je comprends bien, l'honorable ministre dit que la frontière que nous fixons maintenant n'est pas la frontière qui sépare le Territoire du Yukon d'un partie quelconque des Etats-Unis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce n'est pas tout à fait cela. Lorsque vous traversez l'endroit en litige dans la direction de la frontière de l'Alaska proprement dite, vous venez en contact avec cette frontière, qui est le 60e degré de latitude. Mais ce n'est pas là que surgit la question en litige. Je vais lire la description préparée par l'inspecteur général :

> Le territoire du Yukon sera borné comme suit : Au sud, par la province de la Colombie Anglaise et le territoire américain de l'Alaska——

Ainsi, à aucun endroit où il y a contestation relativement aux frontières, vous ne touchez à la frontière américaine——

> —à l'ouest, par le dit territoire américain de l'Alaska ; au nord, par la partie de l'océan Arctique appelée mer de Beaufort ; et à l'est, par une ligne commençant au point d'intersection de la rive gauche de la rivière aux Liards par la frontière septentrionale de la frontière de la Colombie Anglaise, sous la longitude ouest de Greenwich, 124° 16' approximativement ; de là vers le nord-ouest le long de la ligne du plateau d'épanchement séparant les cours d'eau tombant dans la rivière aux Liards en aval du point de départ, ou dans la rivière Mackenzie, de ceux qui se jettent dans la rivière aux Liards en amont du point de départ, ou dans le fleuve Yukon, jusqu'à la ligne du plateau d'épanchement du bassin de la rivière Peel ; de là, dans la direction du nord, le long de la ligne du plateau d'épanchement qui sépare les rivières Peel et Mackenzie, jusqu'au soixante-septième degré de latitude nord ; puis en gagnant l'ouest, le long du soixante-septième degré de latitude nord, jusqu'au plateau d'épanchement qui sépare la rivière Peel du fleuve Yukon ; de là, vers le nord, le long du dit plateau d'épanchement, jusqu'au sentier qui traverse le portage au défilé Macdougall entre les rivières aux Rats et Bell ; de là, franc nord, jusqu'à la limite septentrionale du territoire du Yukon ; le dit territoire devant comprendre les îles situées dans les limites de vingt milles statutaires depuis les bords de la mer de Beaufort, du côté de l'est, jusqu'à la susdite ligne franc nord à partir du défilé Macdougall.

L'honorable M. HAGGART : La description donnée par l'honorable ministre répond à l'objection que j'aurais pu faire. Au point méridional, il met la frontière au territoire américain de l'Alaska. J'aurais objecté à ce qu'il traçât une ligne à un point fixe, ce qui pourrait nuire aux négociations ultérieures. Je vois qu'il a eu le soin d'éviter cela.

L'amendement est adopté.

Le comité rend compte de l'état de ses travaux.

MODIFICATIONS A LA LOI RELATIVE A L'INSPECTION GENERALE.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 115) modifiant la loi relative à l'inspection générale.—(Le ministre du Revenu de l'intérieur, l'honorable M. E. Bernier.)

Article 1.

M. BORDEN (Halifax) : En présentant ce bill, l'honorable ministre a dit, je crois, que

les qualités lui avaient été soumises par la chambre de commerce de Winnipeg.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : La chambre de commerce exprime-t-elle les désirs de la province sous ce rapport ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je le suppose. Il n'y a aucun changement dans le blé dur du Manitoba, n° 1. La qualité du blé dur du Manitoba n° 2 est réunie au blé du nord du Manitoba n° 1. Aucun changement n'a été apporté au blé du nord du Manitoba n° 1. La qualité du blé du nord du Manitoba n° 2 n'est pas changée, si ce n'est que la quantité du blé rouge de Fife nécessaire pour former le poids d'un boisseau est réduite de 50 à 45 livres. L'ancienne loi est modifiée de façon à ce que le blé nettoyé ne sera pas classé plus haut que le blé du nord du Manitoba n° 3.

Une nouvelle qualité du blé du nord du Manitoba n° 3 est ajoutée à la liste, et le blé du Manitoba n° 2 et le blé du nord du Manitoba n° 1 ont été réunis sous le nom de blé du nord du Manitoba n° 1. Ces changements sont faits à la demande du "Winnipeg Grain and Produce Exchange" et du "Standard Board", afin de rendre les qualités plus conformes à celles du Minnesota et du Dakota.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudrait-il dire en peu de mots si les changements auront l'effet d'élever le type ou de l'abaisser ? Je vois par les journaux que le blé du Manitoba ne se vend pas aussi bien qu'il se vendait ordinairement en Angleterre, où l'on avait coutume de l'acheter surtout à cause de sa qualité et qu'il n'a pas la réputation qu'il y avait. Cela provient-il de ce que l'inspection est relâchée, ou de ce que les qualités en ont été changées ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'objet principal du bill, je crois, est plutôt d'assimiler les qualités du blé du Manitoba à celles du blé du Dakota et du Minnesota.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable M. Clifford Sifton) : Je crois comprendre le point soulevé par mon honorable ami relativement à la difficulté qui est survenue. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (l'honorable M. Bernier) a nommé une commission pour étudier la question. Je suis obligé de dire qu'il ne m'a pas été donné d'examiner le rapport de la commission, mais je ne doute pas le moins du monde que la difficulté n'eût été amenée par deux causes : d'abord, par les variations irrégulières de la qualité, question que nous avons discutée pendant des années au Manitoba, et, en second lieu, par une certaine négligence dans l'inspection du grain à Montréal. Cette commission d'hommes expérimentés, dont le président était M. David Horn, inspecteur à Winnipeg, homme très capable, je crois—les marchands de grain le considèrent ainsi—cette commission, dis-je, a trouvé un moyen en vertu duquel le blé de l'ouest peut être classé à part, et il ne saurait alors y avoir d'excuse pour le mélanger avec d'autres qualités, et la réputation de ce blé sera conservée.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

INSPECTION ET MESURAGE DU BOIS ET INSPECTION DES DENREES.

Le bill (n° 116) concernant l'inspection et le mesurage du bois et l'inspection des denrées (le ministre du Revenu de l'intérieur, l'honorable M. E. Bernier), est lu la deuxième fois et examiné en comité.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le but de ce bill ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le but en est de transporter l'inspection et le mesurage du bois et l'inspection des denrées du ministère du Revenu de l'intérieur au ministère du Commerce.

L'honorable M. HAGGART : Va-t-il augmenter beaucoup les travaux qui se font au ministère du Commerce ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

L'honorable M. HAGGART : Nous voulons donner quelque chose à faire au ministère du Commerce.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on l'intention de renvoyer au ministère du Commerce tout ce qui a trait à l'inspection ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui. Un autre bill dont on proposera la deuxième lecture dans quelques jours, remet au ministère du Commerce l'inspection de tous les articles, à l'exception des poids et mesures, du gaz et de l'électricité.

M. BORDEN (Halifax) : Tout ce qui concerne l'inspection sera placé sous la juridiction du ministère du Commerce.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, sauf les poids et mesures, le gaz et l'électricité.

M. BORDEN (Halifax) : Vu que le ministre dit que l'inspection de tous les articles doit être placée sous la juridiction du ministère du Commerce, je n'apporterai aucune objection au bill. Bien entendu, il est à désirer que l'inspection ne soit pas partagée entre deux ministères.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce bill s'applique à l'inspection du bois, des denrées et des grains.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Edifice public de Kamloops, $11,600.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudra-t-il donner des explications ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à compléter les travaux que l'on est aujourd'hui à exécuter. Les fonds ont été votés l'année dernière.

Edifice public de Nelson, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de dire que ce crédit ne sera pas suffisant pour compléter les travaux. L'année dernière, $20,000 ont été votés, et nous demandons aujourd'hui $15,000 pour les travaux qui seront faits cette année. Il faudra encore $25,000 pour terminer les travaux. Je regrette de dire que dans la Colombie Anglaise, les travaux coûtent plus cher que dans toute autre partie du Canada. Les gages y sont de 50 ou 75 pour cent plus élevés.

M. CLARKE : La vie y est-elle plus chère?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je l'admets absolument. Ainsi, je paie $22 ou $25 par mois à des hommes pour travailler au dragage du Saint-Laurent et je dois en payer $50 par mois dans la Colombie Anglaise, et toutes les autres choses y sont beaucoup plus chères.

L'honorable M. PRIOR : Vous ne donnez pas un salaire plus élevé aux Français que vous y envoyez de Québec, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'y envoie pas des hommes de Québec ; mais nous payons $50 par mois aux hommes que nous employons là. Je ne me plains pas. Je mentionne simplement les faits, afin d'expliquer à la Chambre que, si les travaux coûtent plus cher dans la Colombie Anglaise, cela est dû, dans une large mesure, à ce que les gages y sont élevés et à ce que la vie y est plus chère.

M. CLARKE : Dois-je comprendre, d'après ce que dit le ministre, qu'il a des hommes qui travaillent pour $22 par mois?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, $22 et la pension. Je paie $50 et la pension dans la Colombie Anglaise.

M. MONK : Quel est le montant stipulé au contrat passé pour la construction de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $50,000. Le terrain a coûté $11,000.

Edifice public de New-Westminster, $17,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme paiera la partie du coût qui reste à payer. Mes honorables amis savent que l'édifice public de cette ville a été détruit par le feu, et il nous a fallu le reconstruire.

L'honorable M. PRIOR : Quel est le nom de l'entrepreneur de cet édifice?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : MM. Bourque et Desrivières.

L'honorable M. PRIOR : Sont-ils de la Colombie Anglaise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons demandé des soumissions par tout le Canada.

L'honorable M. PRIOR : Je suppose que l'on a adjugé l'entreprise à quelqu'un de Québec?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelqu'un de Québec qui était le plus bas soumissaire a eu l'entreprise. L'honorable député objecte-t-il à ce qu'un homme de la province de Québec ait une entreprise, lorsqu'il est le plus bas soumissionnaire?

L'honorable M. PRIOR : Je posais simplement la question. L'honorable ministre n'a pas besoin de se fâcher.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a demandé cela d'une façon à faire supposer qu'à son avis, c'était un mal d'accorder une entreprise à un homme de Québec, quand bien même il serait le plus bas soumissionnaire.

L'honorable M. PRIOR : Si l'honorable ministre désire le savoir, je lui dirai que c'est mal, à mon avis. En ce qui concerne la construction d'édifices dans la Colombie Aglaise, les entrepreneurs et les ouvriers de cette province devraient, d'après moi, être préférés à ceux de l'est. Tout le monde sait que les entrepreneurs de l'est font des soumissions à des prix trop peu élevés, et, plus tard, ils font en sorte que le ministère leur accorde une foule de suppléments, qui augmentent le prix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'argent voté par cette Chambre pour ces travaux appartient au pays ; c'est l'argent de Québec, de l'Ontario et des provinces maritimes plus que de la Colombie Anglaise.

L'honorable M. PRIOR : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, les plus grades provinces fournissent plus que les plus petites. Je ne m'en plains pas ; mais, si l'honorable député, qui est un ex-ministre de la Couronne, pose le principe que même le plus bas soumissionnaire ne doit pas avoir l'entreprise, je veux le savoir maintenant, et non plus tard. Je suis bien aise que l'honorable député ait posé ce bon principe. Si les hommes des

provinces de l'est ne doivent pas avoir d'entreprises de l'ouest, alors le système n'est pas bon.

L'honorable M. PRIOR : Oh ! oui, il est bon. L'honorable ministre dit que l'argent est plutôt l'argent des provinces de l'est que celui de la Colombie Anglaise. Qu'il me soit permis de lui dire que la Colombie Anglaise a plus versé au trésor fédéral qu'elle n'en a retiré. Depuis que la Colombie Anglaise fait partie de la Confédération, elle a payé plus de $42,000,000 au trésor fédéral, et elle n'en a reçu qu'un peu plus de $29,000,000 ; de sorte que nous avons encore une somme considérable à notre avoir dans le trésor fédéral.

Relativement à ces entreprises, l'honorable ministre fait observer que tout est plus cher dans la Colombie Anglaise, les gages et les matériaux de toutes sortes, et que les gens s'attendent à des bénéfices plus considérables. Je prétends que les entrepreneurs et les ouvriers de la province de la Colombie Anglaise, où la vie est plus chère que dans les provinces de l'est, devraient avoir la préférence pour toutes les entreprises que l'on accorde chez eux. Les hommes des provinces de l'est font une soumission au prix pour lequel ils croient pouvoir faire les travaux dans l'est, en ajoutant un peu pour la main-dœuvre, et s'ils réalisent un petit profit, ils retournent contents dans leurs provinces en emportant cet argent ; tandis que l'homme de la Colombie Anglaise réalise un bénéfice et le dépense dans sa province. Je prétends que, dans l'ouest, nous avons parfaitement droit à ce que l'on accorde un privilège à nos entrepreneurs, afin que l'argent reste dans la province.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami examine l'article suivant, édifice public de Rossland, il verra qu'il est construit par un homme de Vancouver. Mon honorable ami, j'en suis sûr, n'est pas sérieux en disant que, lorsqu'un entrepreneur d'une province quelconque envoie une soumission plus basse que celles des hommes de sa propre province, nous devons ne pas en tenir compte. Il ne répètera pas cet énoncé.

L'honorable M. PRIOR : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député dit cela, il est le seul de cette opinion en cette Chambre. Je n'ai rien de plus à dire.

M. MONK : Quel chiffre figurait d'abord dans le contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $3,500.

M. MONK : Est-ce qu'il y avait plusieurs soumissionnaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six ou sept.

M. MONK : Est-ce qu'il y avait une grande différence dans le chiffre des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais le dire de mémoire, mais je produirai les chiffres.

M. MONK : Ce crédit sera-t-il suffisant pour compléter l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Il coûtera en tout $65,000.

M. MONK : Ce montant est bien plus élevé que celui qui figure dans le contrat et qui était de $55,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat ne parle que de l'édifice. Ceci comprend en outre l'ameublement, l'appareil de chauffage, etc.

M. MONK : Et cette entreprise a été adjugée au même homme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Edifice public de Rossland, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'édifice coûtera en tout $75,000, y compris l'appareil de chauffage et l'ameublement. Le chiffre porté au contrat pour l'édifice seul est de $45,000.

Salle d'exercices militaires de Vancouver, $19,000.

L'honorable M. PRIOR : D'après les journaux, une partie de l'édifice s'est écroulée à cause de la défectuosité des travaux. Quels sont les faits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une partie de l'édifice s'est écroulée, mais, cela va sans dire, l'entrepreneur est obligé de terminer les travaux d'une manière régulière, et il est responsable de ce qui est arrivé.

L'honorable M. PRIOR : Quels sont les entrepreneurs et quel était le chiffre porté au contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les entrepreneurs sont Viau et Lachance, encore deux hommes des provinces de l'est ; c'étaient encore les plus bas soumissionnaires. Le montant porté au contrat a été de $65,000.

L'honorable M. PRIOR : Cela comprend-il l'ameublement, ou simplement l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Seulement l'édifice.

L'honorable M. PRIOR : Si une partie de l'édifice s'est écroulée, peut-on dire que ces entrepreneurs ont fait de bons travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les hommes des provinces de l'est

sont exposés à des accidents tout comme ceux des provinces de l'ouest. Je serais très étonné que des hommes des provinces de l'ouest n'eussent jamais éprouvé d'accidents, bien que, naturellement, ils soient meilleurs.

L'honorable M. PRIOR : J'ai demandé à l'honorable ministre s'il pouvait expliquer l'écroulement de l'édifice. Lorsqu'un édifice de ce genre s'écroule, l'accident doit provenir de ce que l'on a employé de mauvais matériaux ou de ce que les travaux ont été mal faits, ou il doit avoir été causé par un tremblement de terre, ou par quelque chose de cette nature.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Anderson, surveillant des travaux, m'a envoyé un mémoire ; c'est un homme très capable. Il dit que l'édifice est de premier ordre sous le rapport du plan, des travaux et des matériaux employés ; mais l'entrepreneur voulait aller trop vite, et au lieu de suspendre les travaux pendant les temps pluvieux, il a décidé de les continuer ; en conséquence, l'accident est arrivé, et il en est responsable.

L'honorable M. PRIOR : Alors, l'accident a été causé par l'eau qui s'est introduite dans les murs et a amolli le mortier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que le mémoire comporte.

M. CLARKE : Quelle est la totalité du coût ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $96,000, y compris l'installation. Il y a un arsenal que l'on doit terminer à l'intérieur ; il y a aussi l'appareil de chauffage et d'éclairage à la lumière électrique, les clôtures et les trottoirs.

L'honorable M. PRIOR : L'entreprise de ces travaux supplémentaires doit-elle être donnée au même entrepreneur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas nécessairement.

L'honorable M. PRIOR : On leur permettra de soumissionner?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas pourquoi il ne leur serait pas permis de le faire.

L'honorable M. PRIOR : L'honorable ministre leur a adjugé, pour $65,000, l'entreprise de la construction des murs, puis il leur donne le privilège de faire des soumissions pour l'exécution des autres travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il leur sera permis de soumissionner, tout autant qu'aux autres entrepreneurs.

M. CLARKE : La plus basse soumission sera-t-elle acceptée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. CLARKE : Avec la permission du comité, j'appellerai de nouveau l'attention sur l'absolue nécessité qu'il y a de faire des améliorations à la salle d'exercices militaires de Toronto.

Je reprendrai mon siège, si l'honorable ministre désire parler de la salle d'exercices militaires de Vancouver, et lorsqu'il aura fini, je dirai ce que j'ai à dire relativement à la salle d'exercices militaires de Toronto. Je n'ai pas du tout objecté à ce que l'on votât un crédit pour compléter la salle d'exercices de Vancouver, et j'espère qu'il appuiera la demande que je fais d'un crédit pour terminer la salle d'exercices de Toronto.

Je vais essayer d'expliquer pourquoi l'on devrait faire ces travaux. Je vois l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (l'honorable M. Borden) à son siège, et c'est pourquoi je demande qu'il me soit permis de signaler à l'attention du comité une question qui a surgi depuis les quelques dernières semaines, relativement à l'absolue nécessité qu'il y a de faire de nouvelles améliorations. La première lettre que je vais lire au comité vient de l'officier commandant le district militaire No 2, le colonel W. D. Otter :

Caserne Stanley,
Toronto, le 22 mars 1901.

Monsieur,—J'ai l'honneur de demander, au nom d'une partie des corps de milice locaux, l'usage temporaire de l'Arcade, marché de St. Andrew, dans le but d'y déposer des fusils, des chariots et des harnais.

Vu l'effectif actuel des corps de la ville, il est impossible de trouver un espace suffisant dans les arsenaux, et en attendant que l'on fournisse cet espace, je suis obligé de m'adresser aux autorités municipales, car l'on ne peut trouver d'endroit où l'on puisse convenablement déposer ces articles.

J'espère sincèrement que votre comité sera en mesure de recommander ma demande au conseil et que l'on me fera une réponse favorable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. D. OTTER, colonel,
Comm. D. M. N° 2.

Au président du comité des immeubles,
Hôtel de ville, Toronto.

Le comité des immeubles a renvoyé cette question au commissaire de la ville ; et voici le mémoire préparé par ce dernier sur la demande :

(Copie.)

Le 10 avril 1901.

Au président et aux membres du
Comité des immeubles.

Messieurs,—Votre comité m'a transmis, avec prière de préparer un mémoire, la demande ci-incluse du colonel Otter, désirant avoir l'usage de l'Arcade dans le marché de St. Andrew pour y déposer temporairement des fusils, des chariots et des harnais destinés aux corps de milice locaux. Je me suis abouché avec M. Hughes, gardien du marché, qui m'informe qu'il n'y a pas, dans le bâtiment, de boutiques de bouchers

ou d'étaux où l'on entre du côté de l'Arcade ; que l'Arcade sert maintenant aux personnes qui descendent du nord au sud, mais que très peu de personnes ont l'habitude de la traverser, vu qu'il n'y a pas sur la place du marché de trottoirs se reliant à la rue Adélaïde; par conséquent, en ce qui a trait à l'usage de l'Arcade, cette dernière ne sert pas du tout au public en général, et je ne vois pas d'objection à ce que l'on fasse droit à la demande du colonel Otter.

E. COATSWORTH,
Commissaire de la ville.

Voici le rapport que le comité a présenté au Conseil :

Usage temporaire de l'Arcade, dans le marché de St. Andrew, pour y déposer des fusils, etc.

Le colonel Otter, commandant le district militaire n° 2, a demandé à votre comité, au nom des corps de milice locaux, l'usage temporaire de l'Arcade, dans le marché de St. Andrew, pour y déposer des fusils, des chariots et des harnais. Dans sa lettre, le colonel Otter dit que vu l'effectif actuel des corps de la ville, il est impossible de trouver un espace suffisant dans les arsenaux, et en attendant que l'on fournisse cet espace, il est obligé de s'adresser aux autorités municipales, car l'on ne peut trouver d'endroit où l'on puisse convenablement déposer ces articles.

La demande a été renvoyée au commissaire de la ville, qui a présenté le rapport suivant :—

J'ai lu ce rapport.

Puis le comité fait la recommandation suivante :

Votre comité, après examen suffisant, recommande que l'usage temporaire de l'Arcade, dans le marché de St. Andrew, soit accordé aux corps de milice locaux pour les fins indiquées, le conseil se réservant le droit de terminer cet arrangement en donnant un mois d'avis au colonel Otter, ou à tout autre officier autorisé à remplir les fonctions qu'il remplit aujourd'hui.

Je crois pouvoir dire que cette correspondance révèle, au sujet du local mis à la disposition des corps de milice de Toronto, un état de choses qui n'est pas du tout satisfaisant, et qui ne nous fait pas honneur. A maintes reprises, l'on a fait observer au ministère de la Milice et au ministère des Travaux publics qu'il fallait faire de nouvelles améliorations. Si le comité veut me le permettre, je citerai ce que le ministre des Travaux publics a dit lorsque cette question est venue sur le tapis devant la Chambre, vu, surtout, que le ministre de la Milice, son collègue, est maintenant à son siège. Le 2 avril, l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) a dit :

Les questions de cette nature relèvent du ministère de la Milice. Je suis seulement chargé de la construction des édifices. Si le ministère de la Milice me demande de construire un arsenal à Toronto, je le ferai avec le plus grand plaisir.

Je dirai au ministre de la Milice et au ministre des Travaux publics qu'il est absolument nécessaire de compléter la salle d'exercices militaires de Toronto. Le retard que l'on a apporté à exécuter ces travaux est déraisonnable, et, vu que l'officier commandant le district n° 2, le colonel Otter, qui connaît les besoins des corps de milice de la ville, et qui connaît les commodités que peut offrir la salle d'exercices militaires, a exposé le cas au comité municipal, on ne pourrait pas avoir de raison plus forte pour agir immédiatement.

L'honorable ministre a dit que l'on devait faire ces demandes lorsque l'on soumettait le budget supplémentaire. Malgré tout le respect que j'ai pour le ministre des Travaux publics il vaut mieux, je crois, renouveler cette demande avant le dépôt du budget supplémentaire. Le ministre de la Milice et le ministre des Travaux publics, connaissant les faits contenus dans la correspondance, pourraient demander à leurs collègues de mettre un crédit dans le budget pour compléter le bâtiment. Nous, habitants de la ville de Toronto, comme la population d'autres villes, sommes fiers de nos corps de milice. Ceux qui composent ces corps les maintiennent en y consacrant une partie considérable de leur temps, et même en faisant de très fortes dépenses ; et il n'est pas déraisonnable, d'après nous, considérant les sacrifices qu'ils s'imposent pour maintenir la milice sur un pied de grande efficacité, il n'est pas déraisonnable, dis-je, de leur fournir le local nécessaire, afin que les armes et les habillements soient déposés dans un endroit sûr et commode, plutôt que dans un bâtiment prêté temporairement dans ce but par la municipalité. Le marché de Saint-Andrew, que le colonel Otter a demandé, est situé à une grande distance de la salle d'exercices. Ce n'est pas un endroit aussi sûr que cette salle pour y déposer des armes et le matériel. Le fait d'avoir une partie du matériel et des armes dans un bâtiment, et une autre partie dans un autre bâtiment sera une source d'inconvénients pour les volontaires. Je demande au ministre des Travaux publics et au ministre de la Milice de ne pas apporter plus de retard à fournir les moyens d'agrandir la salle d'exercices, de manière à donner à la milice de Toronto l'espace dont elle a tant besoin—et je demande cela non pas à titre de faveur, mais je le demande comme un droit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire que mon honorable ami (M. Clarke) montre beaucoup d'énergie et de zèle pour la ville de Toronto. C'est son droit, et j'ajouterai que c'est son devoir de le faire. Je ne saurais l'en blâmer, bien loin de là. D'un autre côté, il ne doit pas oublier que nous recevons un grand nombre de demandes de toutes les parties du pays. L'esprit militaire qui s'est développé nous a apporté des demandes de partout. Nous ne pouvons pas faire droit à toutes en même temps ; la chose est indubitable. Dans un cas de cette nature, je l'ai dit dans un débat précédent, je vois à la construction. Si mes collègues m'imposent l'agréable devoir de construire

un arsenal à Toronto, ou d'en construire ailleurs, je ferai tout mon possible pour donner à mes amis de beaux édifices.

Si les crédits sont votés, je ferai construire les édifices. Mais je dois encore signaler à l'attention de mon honorable ami les nombreuses demandes que l'on nous fait. Si nous les accordions toutes, je suis sûr que nos honorables amis de la gauche nous blâmeraient vertement ; ils parleraient de l'augmentation considérable des dépenses publiques. Je ne dis pas cela pour blâmer mon honorable ami de faire cette demande, mais seulement pour l'engager à avoir un peu de patience. Il y a d'autres parties du pays où, tout autant que mon honorable ami, les gens désirent avoir des arsenaux et des édifices publics. Il nous est impossible de répondre à toutes ces demandes. Toutefois, lorsque viendra le budget supplémentaire, mon honorable ami verra si son éloquent appel a produit quelque effet sur le gouvernement.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Je désire dire un mot en faveur de la construction d'un arsenal pour le comté que j'ai l'honneur de représenter. Nous n'avons pas d'arsenal, bien que Toronto en ait un excellent. Il y a là près de cinq corps, il est vrai, et nous n'en avons qu'un. Je dirai respectueusement au ministre que le comté de Victoria est très désireux d'avoir un arsenal, et j'espère que l'honorable ministre s'en souviendra en préparant son budget supplémentaire.

M. INGRAM : Vu que les arsenaux semblent à l'ordre du jour et que je n'étais pas ici lorsque l'on a adopté le crédit de Saint-Thomas, j'aimerais demander à l'honorable ministre si son ministère a pour principe de ne pas permettre aux conservateurs de s'occuper de la construction d'arsenaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est certainement pas notre principe. Dans le cas de l'arsenal de Saint-Thomas, l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire. J'ignore si l'entrepreneur est conservateur ou libéral. Si je comprends bien, il est conservateur.

M. INGRAM : Il vote tout de même pour les libéraux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je ne me trompe pas, j'ai reçu des lettres confidentielles me blâmant fortement parce que M. Green, qui n'est pas libéral, a eu l'entreprise. J'ai répondu que M. Green était le plus bas soumissionnaire, et, à mon avis, c'était une réponse satisfaisante.

M. INGRAM : M. Green vote pour les libéraux, bien que l'on dise qu'il est conservateur. Je ne trouve pas à redire à la façon dont J. M. Green et Cie ont obtenu l'entreprise, s'ils sont les plus bas soumissionnaires. Il est parfaitement reconnu que les arsenaux sont faits en grande partie par des maçons en brique et non pas par des charpentiers. L'entreprise de la construction de cet édifice leur a été accordée pour $29,221. La seule partie des travaux qui rapportera des bénéfices à M. Green, c'est la partie qui sera faite par des charpentiers, laquelle ne coûtera qu'environ $5,000, le reste des travaux sera fait par des maçons en brique. J'apprends de source autorisée que dans la ville de Saint-Thomas, il n'y a pas un seul maçon en brique libéral. Il y a là des maçons en brique recommandables, mais ils sont conservateurs, et l'on a dit qu'il ne leur sera pas permis de poser une seule brique à cet édifice, simplement parce qu'ils sont conservateurs, et pour aucune autre raison. Mais, depuis, je crois savoir qu'un monsieur de la ville de London a obtenu l'entreprise de ces travaux en brique, et la raison, je suppose, c'est qu'il est un libéral marquant. S'il est permis au monsieur qui distribue les faveurs du gouvernement dans le comté d'Elgin d'exclure les maçons en brique de la localité pour les remplacer par des hommes qu'il fait venir de loin, je dis qu'il va probablement loin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me demande ce que je puis faire. M. Green était le plus bas soumissionnaire. Qu'il soit maçon en brique ou charpentier, c'est le plus bas soumissionnaire. Nous avons adopté le système d'adjuger l'entreprise au plus bas soumissionnaire, quel qu'il soit, à moins qu'il n'y ait de très fortes objections ; par exemple, s'il avait une mauvaise réputation, cela nous justifierait, je suppose, de refuser de lui accorder l'entreprise. Mais en l'absence d'une raison de ce genre, la plus basse soumission doit être acceptée. Ensuite, il peut agir à sa guise, pourvu qu'il se conforme aux stipulations de son contrat. Je ne puis pas intervenir. Je ne puis pas aller trouver M. Green ou tout autre, et lui dire qu'il doit employer tels et tels hommes. Je lui paie le prix convenu lorsqu'il me livre ses travaux, et je n'ai rien autre chose à faire. Mon honorable ami voudra-t-il me dire quelle autre chose j'ai pu faire ?

M. INGRAM : Le chiffre d'une des soumissions était de $31,000, et celui de la plus basse, de 29,000. Des renseignements que je tiens d'une source des plus autorisées m'apprennent que l'on a dit à M. Green que s'il ne s'engageait pas à ne pas prendre à son service ces maçons en brique de Saint-Thomas, il n'aurait pas l'entreprise. Si ceux qui distribuent les faveurs du gouvernement dans le comté d'Elgin peuvent agir ainsi, je dis qu'il est grandement temps de mettre fin à cette pratique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'écouterais pas du tout celui qui me ferait une proposition de cette nature. Qu'aurait dit mon honorable ami si, au lieu de donner l'entreprise à M. Green,

je l'avais accordée à un soumissionnaire dont la soumission était plus élevée ?

Williams-Head—Seconde chambre de désinfection, etc., $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'augmentation provient de ce que nous ajoutons une seconde chambre de désinfection.

L'honorable M. PRIOR : L'entreprise a-t-elle été adjugée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas encore.

M. MONK : Combien la première chambre de désinfection a-t-elle coûté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le même prix, me dit-on.

Statistiques agronomiques—Nouveaux bâtiments et améliorations, réfections, réparations, etc., aux bâtiments actuels, clôtures, etc., $10,000.

M. MONK : Comment cela va-t-il être dépensé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est impossible de le dire d'avance d'une façon exacte. L'honorable député le sait, il y a toujours des réparations à faire sur une grande ferme, comme, par exemple, sur la ferme de Sainte-Anne. Virtuellement, nous n'avons pas la haute-main sur ces choses ; nous construisons simplement des bâtiments pour le ministère de l'Agriculture ; il nous commande un bâtiment, et nous l'exécutons simplement.

M. MONK : Est-ce pour faire des réparations sur toutes les stations agronomiques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Appointements de surveillants des travaux, aides, etc., $10,500.

M. MONK : Pourquoi cette augmentation?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que nous avons envoyé une équipe dans la Colombie Anglaise sous les soins de M. Henderson, qui est chargé de tous les travaux dans cette province, ainsi que d'une partie des lignes télégraphiques. Il était à Régina, et nous l'avons remplacé par M. Morrison, qui reçoit $1,200. Nous lui donnons aussi $300 pour payer ses frais de voyage dans les Territoires.

M. MONK : J'ignorais que ce fût un crédit annuel de $9,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! oui.

M. MONK : A mon avis, il serait intéressant de savoir comment ce crédit est partagé, car le montant est considérable. Avons-nous un grand nombre de surveillants des travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Henderson est dans la Colombie Anglaise. C'est le surveillant de nos travaux dans cette province. Ses appointements sont de $175 par mois. M. Cyr, M. Curran et M. Morrison sont dans les Territoires du Nord-Ouest. M. Morrison est à Régina. M. Cyr reçoit $150 par mois ; M. Curran, $125, et M. Morrison, $125. A Montréal, nous avons M. Desjardins, ancien employé, qui occupait cet emploi sous le régime précédent. Il reçoit $95 par mois. Nous avons M. Béland à Québec, qui reçoit $92 par mois. A Ottawa, c'est M. Adams, ancien employé, qui remplit cette charge ; il reçoit $100 par mois.

M. WALLACE : J'aimerais demander à l'honorable ministre ce qu'il a l'intention de faire du crédit voté l'année dernière pour l'édifice public de Toronto-Junction. Que se propose-t-il de faire à l'avenir?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien entendu, il n'en est pas question aujourd'hui ; ce crédit figurera dans le budget supplémentaire. Mon honorable ami (M. Wallace) sera peut-être très surpris de voir que ce gouvernement ne revient pas sur ses promesses. Mais il admettra que ce n'est pas le moment de discuter la question, car notre budget supplémentaire est encore à l'étude.

M. WALLACE : Je demanderai à l'honorable ministre—je l'ai demandé deux fois en cette Chambre avant la présente session—ce que l'on a fait des $5,000 déjà votés. Le gouvernement a-t-il choisi un emplacement pour y construire un édifice public, ou a-t-il fait des démarches dans ce sens?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député voudra bien se rappeler que je n'étais pas ici l'année dernière, mais les renseignements que l'on m'a donnés portent que l'on a fait les premières démarches pour choisir un emplacement, mais qu'il n'a pas encore été choisi. Le crédit a été voté l'année dernière dans le budget supplémentaire. L'élection est arrivée, et nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour nous occuper de ces questions. Toronto-Junction se trouve dans le même cas qu'un grand nombre d'autres endroits. Nous n'avons pas eu le temps de nous en occuper, mais nous ne les oublierons pas.

M. WALLACE : Le ministre nous dit que l'on a fait les premières démarches pour choisir un terrain. Quelles sont ces démarches?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les renseignements que l'on m'a donnés. Je n'ai pas fait ces démarches moi-même. Je n'étais pas dans le pays. Celui qui était alors ministre intérimaire des Travaux publics (l'honorable M. Mulock) a obtenu des renseignements à ce sujet. C'est ce que me dit le sous-ministre. Personnellement, je n'en connais rien, mais je dirai que lorsque le budget supplémentaire sera dé-

posé, mon honorable ami sera satisfait, je crois, bien qu'il soit difficile à satisfaire.

M. WALLACE : Le ministre nous dit qu'il n'était pas ici. Naturellement, nous le savions, mais nous ne supposions pas que les travaux publics du pays allaient être suspendus parce qu'il lui avait plu de s'absenter. Il y a dix mois ou à peu près qu'il est revenu, et depuis ce temps, c'est lui qui dirige son ministère, et non le directeur général des Postes. Il dit que ce dernier a fait des démarches pendant qu'il agissait comme ministre des Travaux publics. Ces démarches auraient été faites en mai ou en juin dernier, ou peut-être en juillet. Comment se fait-il que l'on n'ait rien fait depuis? Le ministre ne peut rien dire. Il dit que l'on a fait les premières démarches pour choisir un terrain. Qu'il nous fasse connaître la nature de ces premières démarches.

Le ministre admet qu'il n'a rien fait relativement à cette affaire, mais que ce qui a été fait, l'a été pendant son absence, et par le directeur général des Postes, qui remplissait les fonctions de ministre des Travaux publics. J'aimerais en savoir davantage à ce sujet. L'argent a été voté par le parlement. Il ne siéra pas de dire que la question est à l'étude, ou que l'on fait des démarches pour choisir un terrain, car deux fois, déjà, pendant cette session, j'ai demandé des renseignements en cette Chambre. Quelle est la nature de ces démarches? A-t-on proposé des emplacements, des demandes ont-elles été faites, ces matières ont-elles été soumises au ministère, ou quelle est la nature de l'ouvrage que l'on a fait, ou quels sont les examens que l'on a faits jusqu'aujourd'hui? Nous avons le droit d'avoir des renseignements relativement à cette question, et nous n'en avons encore aucun, sauf l'énoncé du ministre des Travaux publics portant qu'en son absence, le directeur général des Postes a fait des démarches préliminaires. Nous aimerions en savoir un peu plus long au sujet de cette affaire, et nous aimerions que le gouvernement nous fît connaître quelles sont ses intentions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette beaucoup de ne pas pouvoir donner plus de renseignements, car je n'ai rien par devers moi. Le sous-ministre me dit que s'il a bien compris, l'honorable directeur général des Postes a obtenu des renseignements au sujet du terrain. Je ne m'attendais pas à ce que le directeur général des Postes fût absent de la Chambre pendant cette session. J'étais convaincu qu'il serait ici pour me renseigner sur l'ouvrage fait. A mon avis, l'honorable député (M. Wallace) n'a pas le droit de se plaindre de ce que l'on a perdu du temps.

Les élections ont eu lieu peu de temps après la prorogation et beaucoup de travaux, comme ceux-ci, par exemple, n'ont pas été commencés. Dès que la présente session sera terminée je ferai tous mes efforts pour hâter ces travaux et tous ceux pour lesquels des crédits seront mis à ma disposition. Il n'y a pas à le cacher, le temps m'a manqué, mais aussitôt la session terminée, je me mettrai à l'œuvre avec toute la diligence possible.

M. INGRAM : J'ai été surpris d'entendre l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) demander des explications sur les préliminaires relativement à cette entreprise. Il est évident qu'on n'a pas construit d'édifice public dans son comté, depuis un certain temps, car il ne demanderait pas d'explications. Ce qui s'est passé dans mon comté pourrait peut-être lui être utile, s'il s'attend à avoir un édifice public, chez lui.

M. WALLACE : Racontez-nous cela.

M. INGRAM : D'abord, le gouvernement achète un terrain d'un ami politique et le paie trois fois ce qu'il vaut. Je dois dire en passant que le ministre des Travaux publics, qui a souvent été accusé de déloyauté, n'a pas de chance quand il entreprend de donner des preuves publiques de sa loyauté. Le samedi qui a précédé l'élection, il a pris la peine de se rendre de Montréal à Saint-Thomas pour enlever la première pelletée de terre, où devaient être jetées les fondations d'un édifice pour lequel le parlement n'avait pas voté un seul sou.

M. BENNETT : Cette pelletée de terre a-t-elle enterré Wilson ?

M. INGRAM : Oui, et il y a une pierre à cet endroit qui lui sert de monument funéraire. Les amis du ministre des Travaux publics n'avaient guère confiance dans sa réputation à Saint-Thomas, et ils jugèrent plus prudent de faire venir de London tous les militaires et les musiciens qu'ils purent rassembler. Le ministre descendit chez mon adversaire et on m'a raconté que ce fut toute une histoire que de le décider à se montrer en public et à accomplir la cérémonie de la première pelletée. Finalement on réussit à rassembler un nombre suffisant de curieux en comptant les soldats.

L'honorable M. PRIOR : Une garde du corps.

M. INGRAM : Oui ; on donna une garde du corps au ministre et, la cérémonie terminée, on crut pouvoir tirer profit de sa présence dans la ville, en convoquant une assemblée.

M. CLARKE : Ils voulaient joindre l'utile à l'agréable.

M. INGRAM : Oui, et ils remplirent la salle de tous les étrangers venus pour la cérémonie. Quelques gamins étaient parvenus à se hisser sur l'estrade, et le ministre des Travaux publics fut stupéfait en constatant qu'un citoyen de la province de Québec ne pouvait pas prononcer un dis-

cours à Saint-Thomas sans s'exposer à être interrompu. Il aurait aimé qu'il y eût du tapage, ce soir-là, mais les conservateurs étaient bien décidés à ne pas lui en fournir l'occasion et s'abstinrent de toute démonstration, de sorte qu'il n'eut à se plaindre que des frasques de deux ou trois petits gamins.

L'impression générale était qu'il était venu à Saint-Thomas uniquement pour donner lieu à quelque échaffourée qui lui aurait permis de dire dans la province de Québec : "J'ai été insulté dans la province d'Ontario". Sa présence à Saint-Thomas n'avait pas d'autre objet. Je n'ai pas à excuser la conduite de ces jeunes gens ; si le roi d'Angleterre, en personne eut été là, il est probable qu'ils auraient fait la même chose. Il n'y avait pas la moindre intention d'insulte à l'adresse du ministre des Travaux publics.

M. HUGHES (Victoria) : Avait-il payé ces enfants pour l'interrompre !

M. INGRAM : Non. Si le ministre à l'intention de se livrer à cette pratique de la première pelletée de terre, je lui conseillerais de ne pas le faire la veille d'une élection. Cela ressemble trop à une manœuvre politique, et la présence des militaires ne peut avoir aucun effet sur les électeurs.

M. BENNETT : Il n'a pas remporté l'élection.

M. INGRAM : Non ; son discours a eu un effet tout opposé, et je crois qu'il m'a profité. Il aurait mieux valu pour lui de continuer à travailler pour ses amis dans la province de Québec. Loin de me plaindre du discours qu'il a prononcé en cette circonstance, je dois plutôt l'en remercier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si le discours que j'ai prononcé à Saint-Thomas a pu faire quelque bien à mon honorable ami, je me ferai un plaisir de recommencer. Mais, à propos, les électeurs de Saint-Thomas n'ont pas trop mal voté. Je n'ai parlé que dans la ville, et si j'avais pu parler ailleurs, l'honorable député ne serait peut-être pas ici ce soir. Quoi qu'il en soit, j'aurai peut-être l'occasion de prendre ma revanche. Ce voyage à Saint-Thomas est un des plus agréables que j'aie jamais faits. J'y ai été très bien reçu. Il y avait une grande parade militaire, en dehors de toute considération politique, et ce sont deux officiers conservateurs qui m'ont invité à enlever la première pelletée de terre, et j'ai fait mon devoir.

M. TAYLOR : L'entreprise était-elle adjugée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; je ne faisais que consacrer le terrain.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A ce propos, je puis ajouter que si, en temps d'élection, plus de gens d'Ontario venaient dans Québec et plus de gens de Québec allaient dans Ontario, tout le monde s'en trouverait mieux. Abstraction faite de tout esprit de parti, c'est ce que je pense. Si ces échanges de visites avaient lieu on verrait moins de ces récriminations que nous entendons maintenant. Les orateurs d'Ontario, appartenant aux deux partis politiques, seront toujours bien reçus dans la province de Québec. Si l'honorable chef de l'opposition y vient après la session, les libéraux l'accueilleront à bras ouverts et seront charmés de faire sa connaissance. Je dois ajouter que l'honorable député (M. Ingram) fait erreur en disant qu'aucun crédit n'avait été voté pour cet édifice.

M. TAYLOR : Qui surveille les travaux de l'arsenal de Brockville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Mix.

M. TAYLOR : Est-il vrai que ce même M. Mix surveille aussi l'érection de la superbe résidence que fait construire M. Fulford ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'a écrit que M. Mix se livrait à d'autres occupations, et je lui ai fait savoir qu'il devait consacrer tout son temps au gouvernement, sous peine d'être considéré comme ne faisant pas son devoir.

M. TAYLOR : Quel est son salaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De $75 par mois.

M. TAYLOR : Pourquoi M. Dillon, qui fut l'architecte et le surveillant de ces travaux pendant un certain temps, a-t-il été congédié et remplacé par M. Mix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Dillon n'était employé que temporairement, et a été remplacé par M. Mix. Nous ne sommes pas tenus de toujours employer les mêmes personnes. Si mon honorable ami a des employés, il peut les changer à volonté.

M. TAYLOR : S'est-on plaint de la manière dont M. Dillon s'acquittait de ses fonctions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me rappelle pas qu'il y ait eu des plaintes.

M. TAYLOR : A l'heure qu'il est, M. Mix consacre-t-il tout son temps à l'arsenal de Brockville?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les instructions qu'il a reçues, et si l'honorable député prétend le contraire, une enquête sera faite, et si l'accusation est prouvée, M. Mix sera destitué.

M. MONK : Je remarque des écarts considérables dans les salaires payés aux surveil-

lants de travaux. A l'un on paie $175 par mois, et à un autre, $75. Je crois qu'à Montréal, on peut avoir un excellent surveillant por $4 par jour.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le salaire d'un surveillant de travaux dans la Colombie Anglaise est très élevé. Tout coûte cher dans cette partie-là du pays. Il est impossible d'avoir des hommes compétents dans la Colombie Anglaise si on ne donne pas de forts salaires. J'ai été très surpris d'apprendre que nous payions $6 par jour à un menuisier. Ces prix sont très élevés, mais il est impossible de faire autrement. Les représentants de la Colombie Anglaise savent cela comme moi.

Edifices publics, Ottawa, y compris la ventilation et l'éclairage—réparations, matériaux, mobilier, etc., $125,000.

M. BENNETT : L'honorable ministre peut-il nous donner un aperçu des dépenses auquelles ce crédit est destiné?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'exige pas que je donne lecture de tous les détails ?

M. BENNETT : Non, un simple aperçu—tant pour l'éclairage, tant pour le chauffage, tant pour les matériaux, et le reste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'éclairage des édifices n'est pas compris dans ce crédit. Il s'agit ici d'une dépense différente, comme, par exemple, les verres de lamps qu'il faut remplacer, etc.

M. BENNETT : Il y a une augmentation de $25,000 dans ce crédit. Le ministre peut-il dire en quoi consiste cette augmentation?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais donner la liste des sommes dépensées, par le passé, et cela expliquera tout. Je dois dire d'abord, qu'une somme de $100,000 est insuffisante pour l'entretien de ces édifices ; je me suis efforcé de diminuer les dépenses autant que possible. Voici un relevé des crédits votés et des sommes dépensées, pendant un certain nombre d'années :

	Crédits.	Dépenses.
1879-80	$220,000 00	$220,000 00
1880-1	175,078 25	149,938 48
1881-2	198,310 02	198,139 08
1882-3	181,780 00	185,149 57
1883-4	198,835 00	197,790 30
1884-5	175,782 50	168,934 47
1885-6	202,175 00	228,497 46

M. MONK : Je regrette d'avoir à interrompre l'honorable ministre ; mais croit-il qu'il est bien nécessaire de citer tous ces chiffres?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils expliquent toute l'affaire. Ils démontrent qu'on a toujours dépensé plus que ce que je demande en ce moment. Je déclare, sur mon honneur, qu'il m'est impossible de faire faire l'ouvrage pour la somme qui a été votée, et je considère qu'il vaut mieux le dire franchement à la Chambre. Tous les jours, les autres départements demandent quelque chose au ministère des Travaux publics, et il est impossible d'entretenir ces édifices avec un crédit moins élevé que celui que je demande.

M. TAYLOR : Le ministre peut-il nous donner les dépenses de 1894-95?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Pendant un exercice ou deux l'ex-ministre des Finances a laissé souffrir plusieurs services au détriment du pays et de ses propres amis.

M. TAYLOR : Je ne demande pas un discours, je demande les chiffres pour 1894-95.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je tenais à donner ces explications. Voici les chiffres maintenant :

	Crédits.	Dépenses.
1886-7	$175,000 00	$195,074 29
1887-8	195,000 00	197,387 96
1888-9	195,020 00	207,730 10
1889-90	185,000 00	187,877 64
1890-1	181,000 00	184,100 19
1891-2	149,000 00	150,084 72
1892-3	165,800 00	165,802 68
1893-4	119,000 00	118,762 04
1894-5	114,000 00	113,801 68
1895-6	100,000 00	99,997 58
1896-7	117,705 71	117,612 04
1897-8	102,028 79	101,952 77
1898-9	86,000 00	85,992 72
1899-1900	100,000 00	100,072 91

M. BENNETT : C'est parfait, mais comment la Chambre peut-elle savoir si les sommes dépensées durant ces années étaient pour les mêmes services que ceux qu'il s'agit de payer cette année? D'après ce que je comprends, l'éclairage et le chauffage des édifices ne sont pas compris dans ce crédit de $125,000, de sorte que toute cette somme sera consacrée aux réparations nécessaires dans le palais législatif, dans les pavillons de l'Est et celui de l'Ouest et dans l'édifice Langevin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Ce crédit comprend l'entretien du Sénat, de la Chambre des communes, des bureaux du Gouverneur général, du Conseil privé, de l'auditeur général, des départements des Canaux, de l'Intérieur, des Affaires des Sauvages, de la Milice, des Douanes, du Commerce, de la Marine et des Pêcheries, des Travaux publics, des Chemins de fer et Canaux, du Revenu de l'intérieur, de l'Agriculture, des Postes, de la bibliothèque du parlement, de la cour Suprême, de l'Echiquier, le musée géologique, le bureau de poste et l'imprimerie. Nous sommes obligés de meubler et d'entretenir tous ces bureaux. Si le ministre des Finances a besoin d'un pupitre, d'une douzaine de chaises ou d'un tapis, il n'a qu'à en faire la demande au ministère des Travaux publics. Il y a de la peinture à faire, des planchers à réparer et une foule de détails qu'il serait

trop long de donner. A l'entresol de cet édifice il y a un immense appareil de chauffage et tout cela est entretenu à même ce crédit. Le travail que nous avons à faire est le même que les années précédentes, et les gouvernements qui ont précédé celui-ci dépensaient plus que nous. L'honorable député trouvera tous les détails dans le rapport de l'auditeur général.

M. BENNETT : Les chiffres des exercices antérieurs ne sont d'aucune utilité tant qu'il ne sera pas démontré que les services compris dans les dépenses des années passées sont aussi compris dans le crédit actuel. Le ministre prétend qu'il faudra $125,000 pour les réparations à faire au palais législatif, aux pavillons de l'est et de l'ouest et à l'édifice Langevin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ainsi qu'à la cour Suprême, à l'imprimerie et au musée géologique.

M. BENNETT : Je demande au ministre d'examiner cet édifice et tous les autres et de nous dire s'il est possible d'y consacrer une somme aussi considérable. Les pupitres dont nous nous servons sont les mêmes depuis des années ; ils n'ont pas même été repeints. Dans tous les ministères, il n'y a presque rien de changé depuis vingt ans, à l'exception d'une couche de peinture ici ou là. Le ministre dit qu'il lui faut $125,000 et quand on lui demande d'expliquer l'emploi de cette somme, il nous parle du chauffage, qui n'entre pour rien dans ce crédit. Le fait qu'il y a au-dessous de cet édifice un appareil de chauffage qui a coûté très cher, n'explique pas ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BENNETT : Un peu plus loin dans le budget, on trouve un crédit de $67,000 pour le salaire des mécaniciens, des chauffeurs, des gardiens de ces mêmes édifices, de sorte que ce service n'est pas compris dans le crédit de $125,000. Le ministre dit aussi qu'il lui faut acheter certains meubles, mais il y a encore dans le budget un crédit de $12,000 pour l'ameublement des édifices publics, de sorte que l'ameublement n'est pas non plus compris dans ce crédit. Puisqu'une somme de $85,000 a suffi, il y a quelques années, pour payer tous les services compris dans ce crédit, pourquoi demande-t-il $125,000 aujourd'hui ? De plus, il est certain qu'il y a quelques années, les dépenses ont dû être plus élevées, lorsque, par exemple, on a fait construire autour des terrains ces promenades en asphalte qui ont dû coûter très cher. Mais depuis dix ans on n'a rien fait de semblable, si on en excepte la fameuse clôture que le ministre a fait construire près du palais législatif. Ainsi cette somme de $125,000 est entièrement destinée à l'entretien, et à la réparation des peintures et des meubles. C'est une dépense assurément considérable pour le peu de petits travaux de ce genre qu'il y a à faire. C'est une dépense d'environ $375 par jour. Il n'y a qu'à passer près de ces édifices pour constater qu'à beaucoup d'endroits l'extérieur des fênetres n'a pas été peint à neuf depuis des années.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons pas assez d'argent.

M. BENNETT : Que le ministre nous dise quelle partie de ce crédit est destinée à la menuiserie, à la peinture, à l'ameublement et nous pourrons peut-être savoir où va l'argent ?

M. TAYLOR : Le ministre des Travaux publics vient de soumettre à la Chambre un état de nature à la mettre sous une fausse impression. J'ai fait venir de la bibliothèque, un exemplaire des budgets qu'il a mentionnés. Il dit qu'en 1897, il a été voté $175,000. J'ai ici le budget de cette année 1887 ; il est vrai qu'il y a un crédit de $175,000; mais celui qui concerne les matériaux et les réparations, y compris la ventilation et l'éclairage des édifices publics à Ottawa est de $5,000. C'est cette somme qui a été votée en 1887.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour cet édifice?

M. TAYLOR : Pour ce même service.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. TAYLOR : Le ministre peut faire venir un exemplaire du budget de 1887 et le constater.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui et je ferai cadeau d'un beau chapeau à l'honorable député s'il y a une seule année où on n'a dépensé que $5,000 pour les travaux dont il s'agit en ce moment. C'est une plaisanterie.

M. TAYLOR : Ce n'est pas une plaisanterie. Je parle sous ma responsabilité, comme membre de cette Chambre et je cite un document officiel. En 1887, pour les matériaux nécessaires, pour la ventilation et l'éclairage, il a été voté $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un crédit spécial.

M. TAYLOR : " Réparations, meubles, etc., chauffage, etc., $15,000." Les différents item ont été votés séparément et se sont élevés à $20,000.

Aujourd'hui, le ministre demande $125,000 pour un service qui a coûté $20,000 en 1887. On remarque les mêmes différences pour ce qui concerne les salaires des mécaniciens, des chauffeurs, des gardiens, etc. Le ministre demande aujourd'hui $80,000 et en 1887, ce crédit était de $44,000. Tous les item, dans le budget de 1887, sont de moitié, ou de

plus de moitié moins élevés que ceux qu'on demande cette année. Si le ministre veut soumettre la question à un comité, il s'apercevra que l'état qu'il a voulu faire accepter par la Chambre est tout à fait erroné. Quiconque s'y entend le moindrement n'a qu'à comparer les budgets des deux années pour constater que j'ai raison et que le ministre a tort.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis prêt à soumettre la question à un comité. Naturellement, je prends les travaux tels que préparés par les fonctionnaires du ministère et je ne fais pas les recherches moi-même. Je n'ai pas sous la main le budget dont parle l'honorable député, mais je sais qu'il est impossible que l'entretien de ces édifices durant une année, n'ait coûté que $5,000. J'examinerai de nouveau les estimations de 1887, pour savoir ce qui en est, mais mes employés ne peuvent pas avoir commis une pareille erreur. Si l'honorable député veut consulter les estimations des autres années, il verra que ces dépenses s'élèvent, tous les ans, à près de $200,000.

M. TAYLOR : Non, non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne sert à rien de dire "non." Les faits sont là. Ce qu'il prétend est une impossibilité.

M. BENNETT : Ce crédit comprend-il les dépenses relatives au téléphone?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; il y a un crédit spécial, à cette fin. J'aimerais qu'un représentant de l'opposition vînt à mon bureau—en aucun temps—pour examiner les détails de ce service et se rendre compte de tout ce que nous avons à faire. Je suis certain qu'il partirait convaincu qu'il est impossible de demander moins.

M. BENNETT : Voilà beaucoup de discussion pour rien. Avec l'aide de ses employés, l'honorable ministre devrait pouvoir nous dire à quoi il entend employer ces $125,000. Il est bientôt six heures, et il pourrait se procurer tous les renseignements pour la reprise de la séance à huit heures. Quand il s'agit de voter $125,000, il vaut mieux que la Chambre sache ce qu'elle fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis prêt à donner tous les renseignements. Lorsque j'ai pris la direction du ministère, je croyais moi-même cette dépenses très élevée, et durant des mois et des mois j'y ai apporté une attention toute spéciale. Mais les demandes sont pour ainsi dire imprévues. Ainsi, le ministère des Finances nous demande un changement à tel endroit, de nouveaux meubles ailleurs, et il en est de même pour les autres départements. Encore une fois, il est étonnant de constater le nombre considérable de ces demandes, et, s'il nous fallait les accorder toutes, ce n'est pas $125,000 que nous dépenserions par année, mais bien $250,000. Je puis faire voir des douzaines de lettres de mes collègues dans lesquelles ils se plaignent que le ministère ne leur donne pas ce qu'ils demandent. Tous ceux qui se sont occupés d'entreprises considérables savent ce qu'il en coûte pour l'entretien des grands édifices, et nos édifices publics sont immenses. Dieu seul sait combien il se brise de chaises chaque jour, combien de pupitres ont besoin d'être renouvelés ou réparés, combien de tapis ou de tables il faut acheter. Je ne pensais pas, quand je suis devenu ministre des Travaux publics, que j'aurais tant de mal à entretenir les édifices parlementaires.

M. BENNETT : Il est évident que l'honorable ministre va être en mesure de nous donner ce soir une idée approximative du coût de ces dépenses. Il serait peut-être intéressant de citer en même temps quelques chiffres puisés dans le rapport de l'auditeur général, afin de faire voir où va l'argent public. Le ministre des Travaux publics nous dit de consulter le rapport de l'auditeur général pour connaître les dépenses, mais il n'est pas facile, à un moment d'avis, de repasser tous ces chiffres. Cependant, nous pouvons peut-être juger du reste des dépenses par certains articles qui ont plus particulièrement frappé mon attention. Nous ne trouvons plus du côté de la droite de ces gens qui avaient l'habitude de tant critiquer les dépenses publiques.

M. WALLACE : Que sont-ils devenus?

M. BENNETT : Le peuple s'en est débarrassé, et ils ont reçu leur récompense. Ceux qui siègent maintenant en arrière des bancs ministériels ne songent pas à condamner les actes du ministre des Travaux publics. Ils cherchent tous à obtenir de l'argent pour des havres, pour la construction de jetées à des endroits inabordables, enfin pour une foule d'autres petits besoins. Qui ne se rappelle la vigueur avec laquelle les honorables membres de la droite critiquaient même une dépense de quelques dollars pour frais de charretier, sous le régime de sir John Macdonald. Prenons, par exemple, le ministère de l'Intérieur ; le ministre de l'Intérieur veut avoir le téléphone dans sa maison. Dans le cours ordinaire des choses, il devrait payer cet instrument de sa poche, comme tous les autres meubles qu'il a dans sa maison, mais, au lieu de cela, il demande au parlement de lui voter de l'argent à cette fin. Le sous-ministre ressent lui aussi, le besoin d'avoir un appareil téléphonique chez lui, et réussit à le faire payer par le gouvernement. Il y a encore le secrétaire particulier, qui ne peut se rendre en ville pour acheter ses épiceries, alors il demande à son tour à avoir le téléphone chez lui aux dépens du public.

M. Pedley est un ambitieux, bien connu dans le pays. Il veut être sur le même

pied que son maître ; il demande le téléphone à son tour, et l'instrument est posé chez lui et payé à même les deniers publics. Il appert donc que les ministres, les sous-ministres, les chefs de bureaux, et plusieurs autres commis ont le téléphone chez eux aux dépens du public. Le ministre des Travaux publics osera-t-il prétendre que nous devons payer pour fournir le téléphone à ces commis des départements, et que, de plus, il va même permettre la chose dans le cas d'un employé aussi peu important que M. Pedley? Est-ce que l'on va accorder la même faveur aux messagers, l'année prochaine ? Si l'on continue cet abus, au sujet du téléphone, celle des $125,000 est encore plus grave. Je crois qu'avant de permettre l'adoption de ce crédit, l'honorable ministre devrait pouvoir expliquer à la Chambre comment ces $125,000 vont être dépensés, quel montant est destiné aux réparations dans les édifices publics, et quelles sont les dépenses que l'on croit devoir faire durant l'année qui va commencer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis partager l'opinion de l'honorable député. Il n'a qu'à relire ce qu'il vient de lire, pour constater qu'il est dans l'erreur. Voici comment se lit ce crédit : " Matériaux pour réparations, etc., devant servir à la ventilation et à l'éclairage des édifices publics à Ottawa, $5,000. On mentionne spécialement la ventilation. Ce crédit ne comprend pas les dépenses nécessaires pour réparations, ameublement, etc.

M. TAYLOR : Prenez le crédit qui vient immédiatement après celui-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut-il me permettre d'expliquer les choses. Ces questions sont claires par elles-mêmes, mais elles exigent certaines explications, après ce que vient de dire l'honorable député. Il s'agit ici d'un crédit spécial concernant la ventilation et l'éclairage des édifices publics.

M. TAYLOR : Il ne s'agit que des matériaux qui devront être employés à ces réparations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un crédit spécial destiné aux frais de ventilation et d'éclairage. Les membres des deux côtés de la Chambre peuvent lire comme moi cet item : Matériaux pour réparations, etc., concernant la ventilation et l'éclairage des édifices publics à Ottawa. " Matériaux pour réparations "—il s'agit donc là d'un crédit spécial. Depuis, ce crédit a été inclus dans les dépenses générales ; mais, pour cette année 1897, il y avait dans les estimations un crédit de $175,000 pour réparations, ameublement, et chauffage des édifices publics. Voilà, en deux mots, le contenu de ces deux item.

M. WALLACE : A la séance de ce soir, l'honorable ministre aurait-il l'obligeance de déposer sur le bureau de la Chambre un état détaillé de ces $125,000 ? Nous devons nous attendre à obtenir ces renseignements.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il m'est impossible de fournir les détails demandés par l'honorable député. Je ne suis pas pour entreprendre ce que je ne puis faire. Les grandes lignes de ces dépenses se trouvent dans le rapport de l'auditeur général. Ce sont là les dépenses de chaque année. Certains officiers de mon ministère sont là depuis vingt ans, ils savent que c'est ordinairement cette somme qui se dépense chaque année, et s'il y a quelque chose, c'est qu'elle est moins élevée que par le passé. On ne doit pas s'attendre à ce que je puisse dire à la Chambre qu'un pan de mur doit être réparé à tel endroit, qu'il faudra acheter tant de tables, ou que l'auditeur général aura besoin d'un comptoir. Je ne puis faire cela. Si la Chambre n'a pas foi dans le ministère des Travaux publics, je me demande ce que nous allons faire. Je suis bien prêt à fournir tous les renseignements possibles, mais il y a des choses auxquelles on ne peut s'attendre.

Passons maintenant à la question des appareils téléphoniques. L'honorable député de Simcoe (M. Bennett) me permettra, je l'espère—étant son aîné—de lui donner un petit avis. Il possède une certaine habileté, mais il ne gagne rien à faire des critiques aussi mesquines que celles-là. Le service téléphonique est répandu à profusion dans toutes les parties du monde ; cela est si bien le cas, que tous les établissements importants dans les villes possèdent un système de téléphone particulier pour communiquer avec tous leurs employés. Prenez, par exemple, les grands journaux comme le Star, La Patrie, La Presse, je suis convaincu que dans ces établissements il y a quarante ou cinquante appareils téléphoniques qui font se communiquer entre eux les différents bureaux.

Supposons que je sois obligé de travailler chez moi—ce qui m'arrive si souvent que je ne sais pas si je pourrai continuer bien longtemps d'occuper la position que j'occupe actuellement—s'il m'arrive de dépouiller mon courrier à dix heures du soir, de bonne heure le matin, ou en dehors des séances, s'il me faut communiquer avec le sous-ministre, mon secrétaire ou un de mes collègues, n'est-il pas raisonnable que j'aie le téléphone ? Cela épargne le temps, cela est dans l'intérêt public, et je dis sans hésiter, que nous n'avons pas assez d'appareils téléphoniques. Je demande plus d'argent à cette fin cette année. L'honorable député sera peut-être ministre lui-même, un de ces jours, il s'apercevra alors qu'il avait tort de se livrer à des critiques de cette nature, tant dans l'intérêt de son parti que dans son propre intérêt. Qu'il réfléchisse un peu. Pourquoi accorderions-nous le té-

léphone quand cela n'est pas nécessaire ? Il n'y a aucun plaisir à le faire, et je ne retire aucun avantage de ce fait ; je l'acorde parce que je crois que c'est dans l'intérêt public.

M. BENNETT : L'honorable ministre a bien voulu me donner une leçon sur ce qu'il appelle parler " d'affaires insignifiantes." Je répondrai à l'honorable ministre des Travaux publics que celui qui se permet de critiquer des dépenses aussi extravagantes, est bien plus digne de respect que l'homme qui fait ces dépenses et a l'audace de demander au pays de les payer. Après cela, il n'est pas surprenant d'apprendre que les honorables ministres qui composent aujourd'hui le gouvernement, peuvent parcourir le pays et traiter leurs amis aux bons vins et aux cigares, puis venir demander aux contribuables de payer ces dépenses.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quels sont ceux qui font ces choses ?

M. BENNETT : Cela ne se fait pas dans le ministère de mon honorable ami. Le ministre de la Marine et des Pêcheries ne s'abaisse pas jusque-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne se fait pas non plus dans mon ministère.

M. BENNETT : Certains item en font mention, et on en aura connaissance avant la fin de la session.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces dépenses dont parle l'honorable député ne se trouvent pas comprises dans le crédit que nous discutons.

M. BENNETT : Je n'ai pas dit que ces dépenses se trouvaient dans les crédits de l'honorable ministre, j'ai dit qu'elles étaient dans le rapport de l'auditeur général, et qu'il en serait question avant la fin de la session.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la fin de la séance de cette après-midi, on m'a demandé de fournir certains renseignements sur la nature de cette dépense. J'ai alors répondu qu'il était impossible de fournir des détails. Depuis ce temps, j'ai consulté des fonctionnaires de mon ministère, et ils me disent que sur ce montant il y a environ $60,000, en chiffres ronds, qui sont destinés à payer les ouvriers. Le reste est employé à acheter de nouveaux meubles, des matériaux, etc. Le rapport de l'auditeur général renferme toutes les dépenses faites chaque année depuis la confédération. En voyant quel chiffre a atteint cette dépense chaque année, on peut se faire une idée de ce qu'elle sera pour l'année courante. C'est à peu près toujours la même chose. Les édifices sont nombreux, il y a ceux de l'est, du centre et de l'ouest, l'édifice Langevin, l'édifice de la cour Suprême, le musée géologique, la galerie nationale des beaux-arts, l'imprimerie nationale. Tous ces différents édifices sont très vastes et d'un entretien dispendieux.

On ne peut s'attendre à ce qu'un ministre sache combien il se dépense de livres de clous par jour, combien de chaises sont brisées, combien de vitres doivent être remplacées, combien de verges de peinture il faut faire. Ce travail est sous la surveillance de M. Ewart, l'architecte en chef, qui est à l'emploi du ministère des Travaux publics depuis trente ans. J'ai pleine confiance en lui. Il y a aussi M. Breton, le chef des ouvriers, qui est un vieil employé, et il en est de même pour M. Ellis qui a la direction des ateliers. J'ai conservé tout l'ancien personnel qui est responsable des dépenses, et ces employés occupaient ces positions sous le régime conservateur. Je suis bien persuadé qu'ils ne dépensent pas l'argent inutilement, et qu'ils font leur devoir au meilleur de leur connaissance. Voilà tout ce que je puis dire.

M. REID : L'honorable ministre veut-il dire que des employés comme M. Ewart et les autres qu'il vient de mentionner achètent les marchandises de qui ils veulent, ou bien leur dit-il de qui ils doivent acheter ce dont ils ont besoin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les approvisionnements, qui dans le cas actuel peuvent représenter un tiers de la dépense, sont achetés, je dois le dire franchement, des amis politiques du parti au pouvoir, après que des listes de prix ont été fournies et étudiées. Cette règle n'est pas toujours suivie à la lettre. On me reproche souvent, et dans une ou deux circonstances j'ai été critiqué sévèrement par mes propres amis, qui me reprochaient de ne pas être assez partisan. Quelques-uns d'entre eux croient que j'aurais dû renvoyer tout le personnel de mon ministère. Je ne l'ai pas fait, parce que je n'ai pas foi dans ces mesures. Quand un employé fait son devoir, il mérite de garder sa position. Je veux parler des employés supérieurs, bien entendu. Les matériaux sont achetés autant que possible des amis du parti au pouvoir, comme cela se faisait dans le passé, et comme cela se fera encore quand nous serons partis.

M. REID : Je vois, par le rapport de l'auditeur général, que certaines marchandises ont été achetées de M. W. G. Charleson. Est-ce là le même M. Charleson qui a été entendu, l'autre jour, devant le comité des comptes publics?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. REID : L'honorable ministre pourrait-il me dire quel montant a été payé à ce monsieur, l'an dernier?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis dire quel montant lui a été payé. Cependant, je profiterai de l'occasion qui m'est offerte, pour déclarer que je crois que les fonctionnaires de mon ministère ont donné de trop fortes commandes à ce monsieur, bien que ses prix ne soient pas trop élevés. D'autres amis auraient pu recevoir plus d'encouragement qu'ils n'en ont reçu dans le passé, bien que je n'aie rien à dire contre M. Charleson. Je considère que ses prix ne sont pas trop élevés, mais on aurait pu diviser un peu plus le patronage, car il ne s'agit, après tout, que d'une querelle de famille. Mes honorables amis de la gauche, maintenant qu'ils sont dans l'opposition, ne doivent pas s'attendre à recevoir de patronage de notre part. Cela serait injuste. Mais ils ne voudraient probablement pas en accepter.

M. REID : L'honorable ministre pourrait-il nous donner une idée du montant qui a été payé à ce monsieur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On me dit que ces commandes s'élèvent à $5,000 ou $6,000 ; mais je n'ai pas fait le calcul moi-même.

M. REID : Je n'ai pas eu le temps de parcourir tout le rapport de l'auditeur général, mais je vois ici une somme de $8,000 que cet homme a obtenu pour marchandises fournies à deux ou trois édifices.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La chose est possible.

M. REID : Ce montant me paraît bien considérable pour un seul homme. L'honorable ministre prétend que ses prix ne sont pas trop élevés, mais, pour ma part, je les considère exorbitants. Ce marchand a expliqué l'autre jour devant le comité, qu'il était entré dans le commerce en 1898, et que 50 pour 100 de ses affaires se faisaient avec le gouvernement. J'ai trouvé bien étrange que cet homme fournît des marchandises au gouvernement en quantités aussi considérables. Cela m'a paru quelque peu suspect, et j'étais à me demander si c'étaient bien les fonctionnaires du ministère qui étaient responsables de tous ces achats, ou bien si ce n'était pas plutôt le ministre lui-même qui avait donné des commandes de cette nature. Je pouvais difficilement croire qu'un officier du gouvernement eût osé donner à un seul homme d'aussi fortes commandes de marchandises.

Il y a maintenant autre chose qui me surprend beaucoup : il y a neuf ans que je viens à Ottawa régulièrement, et je me demande où l'on peut bien avoir dépensé une partie considérable de ce crédit de $125,000 pour réparer l'édifice du centre. A six heures, en quittant la Chambre, j'ai regardé partout pour voir si je découvrirais quelque chose, mais inutilement. Les édifices parlementaires sont dans un état vraiment disgracieux, et, si l'on doit dépenser, chaque année, une somme de $125,000, l'honorable ministre devrait s'engager à placer cet édifice dans un état plus convenable qu'il n'est actuellement. Il admettra avec moi que les corridors sont dans un état de malpropreté extraordinaire. Je ne crois pas qu'ils aient été peinturés depuis que l'édifice est construit. Le linoléum et tout le reste de l'ameublement sont dans un état disgacieux ; cependant, on a $125,000 à dépenser. Je me demande où peut bien aller tout cet argent.

L'honorable ministre prétend que sur ce montant il faut déduire $60,000 pour les gages des ouvriers. Cela fait $200 par jour. Il doit y avoir huit ou neuf ouvriers d'employés à ces réparations. Ces édifices publics devraient être tenus en bon ordre pour $125,000. D'après le rapport de l'auditeur général, il n'y a eu que $3,000 de dépensés pour l'édifice que nous occupons. Je crois que l'honorable ministre devrait s'engager à surveiller plus attentivement les réparations requises pour cet édifice qu'il ne l'a fait par le passé.

M. BORDEN (Halifax) : La ventilation est excessivement défectueuse ici. Je voudrais bien savoir quelle partie de cette somme de $125,000 est destinée à modifier et améliorer le système de ventilation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit n'est pas destiné à améliorer le système actuel de ventilation, parce que je considère qu'il est absolument défectueux. Ici nous sommes tout simplement enfermés dans ces murs. La ventilation se fait par le parquet et nous ne pouvons changer cela. J'espère qu'avant longtemps la Chambre votera l'argent nécessaire pour modifier complètement tout le système. Il suffit de connaître les conditions actuelles et d'être resté ici quelque temps pour se convaincre qu'il faudra en venir là. Nous sommes beaucoup trop à l'étroit. On m'a reproché d'avoir loué des bureaux au dehors. Ce n'est pas par plaisir que je le fais. Les édifices actuels sont encombrés et il faudra remédier à cet encombrement un jour ou l'autre. Il n'y a plus de place pour les livres dans la bibliothèque. Je n'ai pas de plans à soumettre pour le moment, mais bientôt nous aurons à trouver un moyen de porter remède à tout cela et j'espère qu'alors nous aurons un meilleur mode de ventilation. Nous passons quatre ou cinq mois de l'année dans ces édifices et j'admets que nous devrions y être plus confortablement logés. La ventilation est cependant meilleure que lorsque nous avions l'ancien mode d'éclairage.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De 1882 à 1892, l'éclairage se

faisait par le gaz et dans le courant de la soirée la température devenait accablante et c'est à cette époque que la ventilation était la grande question à résoudre. Actuellement, grâce aux améliorations qui ont été faites, elle est beaucoup meilleure depuis cinq ou six ans. En été, on ouvre les fenêtres et la Chambre est un paradis comparé à ce qu'elle était. Je ne connais pas de grandes salles mieux ventilées que celle-ci.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne partage pas l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries sur ce point. Je considère que la ventilation de la Chambre des communes est très insuffisante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le reconnais.

M. BORDEN (Halifax) : On dirait qu'on a cherché le moyen d'empêcher le mauvais air de s'échapper tout en établissant le plus de courants d'air possible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que le mode de ventilation que nous avons actuellement est le meilleur que nous puissions avoir dans les conditions actuelles.

M. BENNETT : Depuis six heures le ministre nous a donné une foule d'explications qu'il était incapable de nous donner avant la suspension de la séance, de sorte que nous pouvons maintenant faire quelques progrès. Il prétend que pour le prochain exercice les gages pour l'entretien des édifices publics à Ottawa s'élèveront à $60,000. Cela fait environ 175 hommes employés tous les jours de l'année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A quel prix?

M. BENNETT : $1.50 par jour environ. C'est là toute une armée à entretenir à rien faire pendant une bonne partie de l'année. Le ministre calcule aussi sur une augmentation d'environ $40,000 pour les matériaux et l'ameublement. Je vois par le rapport de l'auditeur général qu'il a acheté l'an dernier un lit pliant et tous les accessoires. Pour qui était-ce?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout le monde sait que l'an dernier j'étais très malade et j'ai fait installer ce lit dans mon bureau. Si le parlement n'est pas disposé à faire cette dépense pour un ministre malade, je n'ai pas d'objection à le payer. Mais je ne crois pas que la Chambre exige cela. J'ai failli mourir l'an dernier. Je me tenais ici à des heures où j'aurais dû être parti et j'ai fait installer ce lit dans mon bureau.

M. BENNETT : Cette après-midi le ministre nous a conseillé d'étudier le rapport de l'auditeur général et je me demandais pour qui était ce lit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était pour mon propre usage. J'ai commandé un lit très modeste qui est encore dans mon bureau et pourra servir à mon successeur.

M. BENNETT : L'approvisionnement de glace est-il pour tout le personnel?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BENNETT : A la page 103 du rapport de l'auditeur général, je vois que J. O. Charlebois a fourni pour $42 de glace à l'honorable M. Sifton. Etait-il malade ou avait-il plus chaud que les autres, car je ne vois pas un autre ministre qui ait eu besoin d'autant de glace.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a des ministères qui prennent de la glace en hiver et d'autres qui n'en prennent pas. Nous en donnons à ceux qui en demandent. Il n'y a rien d'extraordinaire dans un compte de $42 de glace pour l'année. Les électeurs du pays ne seront pas fortement émus de ce qu'un ministre malade a acheté un lit et qu'un autre a fait venir de la glace.

M. BENNETT : C'est le ministre lui-même qui a provoqué ces critiques. J'ignorais qu'il fût assez malade pour avoir besoin d'un lit dans son bureau et je ne savais pas que le ministre de l'Intérieur eût besoin de glace en hiver. Ces deux item avaient excité ma curiosité.

Espérons que les autres ministres ne rivaliseront pas entre eux, pour acheter ainsi de la glace pendant l'hiver. Maintenant que le ministre (l'honorable M. Tarte) a pris un ton plus doux, et qu'il consent à donner les renseignements qu'il aurait dû fournir plus tôt, je ne m'opposerai pas, personnellement, à l'adoption de ces crédits. Le ministre des Travaux publics doit comprendre que, s'il désire que son budget soit voté, il ne doit pas faire le rodomont, comme il l'a fait avant la suspension de la séance, et qu'il vaut mieux pour lui, agir comme il a agi depuis, et jouer le rôle d'un ministre doux et inoffensif.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas mériter ce reproche. Je me fais toujours un devoir d'être courtois envers tous les membres de la députation, et de fournir volontiers les renseignements qu'ils demandent. Un ministre, selon moi, doit être au service de la Chambre, quand elle désire des informations.

Je dirai à l'honorable député (Mr. Bennett) qu'il est complètement dans l'erreur, quant au salaire que nous donnons aux ouvriers, ici. Règle générale, nous leur payons les gages fixés par les unions ouvrières, et, au lieu de donner aux charpentiers, $1.50 par jour, d'après ses calculs, nous leur accor-

dons ordinairement $2 par jour. Les peintres reçoivent $2.50 et, parfois même, $3 par jour, et les maçons en brique, $3 par jour pendant certaines saisons. Nous payons les salaires fixés par les unions ouvrières. Je suis certain qu'il n'y a pas de gaspillage. Il peut y avoir, ici et là, de légers différends, comme il s'en produit dans les établissements les mieux conduits, mais je crois que, règle générale, les employés remplissent fidèlement leur devoir.

M. REID (Grenville) : D'après le rapport de l'auditeur général, le total des salaires, l'an dernier, a été de $90,575.24. Le ministre veut-il dire que, pendant le présent exercice, les gages seront diminués de $30,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami fait erreur, j'en suis certain. Les gages payés pour l'entretien des édifices, l'année dernière, n'ont pas pu être de $90,000 ; car le crédit total ne s'élevait qu'à $100,000.

M. REID : D'après le rapport de l'auditeur général, le montant total dépensé pour les édifices d'Ottawa,—réparations, mobilier, etc.—a été de $148,526.85. A même cette somme, $105,382 ont été payés pour les salaires, moins $14,806; ce qui laisse un montant net de $90,575 payés comme salaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef m'apprend que cette année, il ne s'attend pas à payer plus de $60,000 en salaires. Mon honorable ami s'apercevra que le montant qu'il a cité couvre les réfections, les réparations, les loyers, etc., des édifices d'Ottawa et d'ailleurs.

M. REID : Ce montant est mentionné sous la rubrique dont j'ai parlé, et dans laquelle je ne vois pas une seule entrée relative aux loyers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député lit la note qui est au bas de la page, il constatera que, dans cette somme de $148,526, est compris un montant de $27,865, pour des comptes dus avant le 1er juillet. J'ajouterai que, lors de mon entrée dans le cabinet, il y avait des comptes en souffrance et que, depuis un grand nombre d'années, le ministère des Travaux publics a toujours été endetté. J'ai résolu de mettre ordre à cet état de choses, de ne pas faire de cachette, de me présenter franchement devant le Chambre, et de lui apprendre que nous ne pouvons pas entretenir ces édifices à raison de $100,000.

M. REID : Je crois comprendre qu'auparavant, le même système était en vogue, qu'on ajoutait aux dépenses de l'exercice les sommes dues antérieurement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette pratique date de quinze ans. Elle est répréhensible.

M. REID : En supposant que dans ce montant de $148,526, soit comprise une somme de $27,865, laissée en souffrance pendant l'exercice précédent, et en déduisant celle-ci, le montant total dépensé pendant le dernier exercice, a été de $121,000. Le ministre a donc excédé le crédit qui lui avait été voté, d'au moins $21,000. Ai-je raison ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. J'étais absent l'année dernière, mais mes employés me disent qu'un crédit de $100,000 a été voté, puis un autre montant de $23,000. De plus, il y avait $27,000 de comptes en souffrances. De fait, le ministère des Travaux publics pendant les quinze dernières années, a toujours dépensé plus que le montant qui lui était accordé par le parlement. Cette année, j'ai décidé de ne pas faire de cachette, et l'an prochain, si je suis ici, je promets que pas un seul dollar ne sera dépensé en sus du crédit.

M. REID (Grenville) : Si ma mémoire est fidèle, nous avons entendu la même explication pendant la dernière session. Un ministre s'est présenté devant la Chambre et a tout révélé comme aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que, l'an dernier, il n'y a pas eu de débats.

M. REID (Grenville) : Au sujet du budget du ministère des Travaux publics, peut-être, mais il y en a eu certainement touchant d'autres crédits, car j'étais présent, et j'ai entendu la discussion. Dois-je comprendre que le ministre déclare qu'aucune dette du dernier exercice ne serait comprise dans cette somme de $125,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que je dis. Nous sommes endettés aujourd'hui. Depuis des années, le crédit a toujours été insuffisant, mais à même ce montant, je paierai mes dettes, et je n'en contracterai pas d'autres. Je promets à la Chambre de ne pas faire de nouvelles dettes, si je suis ici.

M. REID (Grenville) : Mais si le ministre n'y est pas, comment tiendrons-nous le gouvernement responsable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un ministre des Travaux publics ne meurt jamais.

M. HENDERSON : Il semble que le ministre se propose de dépenser environ $60,000, pour des ameublements et autres fournitures.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. L'honorable député a mal

compris. La réfection des vieux meubles et l'achat des nouveaux, ne coûteront pas plus de $25,000 ou $50,000.

M. HENDERSON : Je regrette d'apprendre cette nouvelle. J'espérais que l'honorable gentleman allait s'engager dans une nouvelle voie, ce qui serait très désirable. Je pensais qu'il fournirait plus de chambres privées à la députation, et qu'il les meublerait, de manière à donner, au moins à tous les groupes de trois ou quatre députés, une chambre où ceux-ci pourraient écrire ou étudier. Vu le fort montant qui lui est voté, j'entretenais l'espoir de voir le ministre prendre quelque mesure dans ce but, et éviter, par là, de donner lieu aux plaintes formulées dans le passé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le budget supplémentaire du prochain exercice, l'honorable gentleman, verra un crédit destiné à donner plus de confort à la députation, comme le besoin s'en fait sentir.

M. HENDERSON : Nous sommes tous enchantés de l'apprendre.

M. TAYLOR : Avant la suspension de la séance, le ministre a communiqué à la Chambre un relevé indiquant le coût de l'entretien des édifices d'Ottawa, depuis 1882 jusqu'à 1886-7, et il nous a dit qu'en 1887, le crédit voté avait été de $175,000. Je ne me souviens pas quel montant il dit avoir été dépensé. J'ai fait demander à la bibliothèque le budget de cette année-là, dans lequel n'apparaissent pas les mots "édifices publics, Ottawa." L'honorable gentleman a induit la Chambre en erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déclaré que le montant était destiné aux édifices publics d'Ottawa.

M. TAYLOR : Le ministre était supposé lire ce que contenait le livre ; or, les mots "édifices publics, Ottawa," n'apparaissent pas en regard de cet item, bien qu'ils soient mentionnés en regard de chaque entrée se rapportant à ces édifices publics, comme l'enlèvement des poêles, le chauffage, l'éclairage à l'électricité, l'usage du téléphone, le salaire des mécaniciens, des chauffeurs et des gardiens. Ce montant de $175,000, se rapporte à des édifices en dehors d'Ottawa. Que l'honorable gentleman consulte le budget, il verra qu'il y a une entrée de $5,000, et une autre de $15,000, sous la mention de "Réparations, ameublements, chauffage, etc., édifices publics, Ottawa." Les mots "édifices publics, Ottawa" ne sont pas mentionnés dans les crédits dont il a fait lecture, mais on les trouve dans les entrées subséquentes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas induit la Chambre en erreur. J'ai fait lecture d'un relevé, comprenant vingt années et qui démontre que, tous les ans, on a dépensé de $125,000 à $220,000, pour l'entretien de ces édifices à Ottawa. Nous avons parfois dépensé $150,000, d'autres fois $200,000, et, pendant l'exercice courant, la dépense a été un peu moindre. Nous n'avions pas alors, autant d'édifices publics qu'aujourd'hui, et cependant, leur entretien nous coûtait plus cher. L'édifice Langevin, par exemple, n'était pas construit.

M. TAYLOR : J'ai constaté par le rapport de l'auditeur général, exercice 1897-98, que $175,000 avaient été dépensés, mais il semble, qu'ils l'ont été pour tous les édifices publics, et non seulement pour ceux d'Ottawa. Mon honorable ami avouera que lorsqu'il a cité ce livre il a lu "Réparations, ameublements et chauffage, édifices publics, Ottawa, $175,000" ; pourtant ces mots "Edifices publics, Ottawa," n'y sont pas mentionnés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici ce que j'entends dire. Quand les employés du ministère m'ont demandé $25,000 de plus, j'ai voulu savoir la raison de cette augmentation. Ils ont alors préparé le relevé que j'ai lu et qui contient les mots: "Edifices publics, Ottawa," et j'ai lu l'état tel que je l'avais reçu. Mes employés persistent à dire que le crédit a servi à cette fin, mais en admettant même qu'il y ait eu une erreur en ce qui concerne 1887, cela ne prouve aucunement que le montant ait été excessif.

M. TAYLOR : Rien ne sert au ministre de vouloir induire de nouveau la Chambre en erreur. En effet, il n'y a pas lu le relevé, mais le livre, et il a dit : $175,000 pour les édifices publics à Otawa, alors que ces mots ne paraissent pas dans l'entrée. Plus loin, il trouvera l'item comme il l'a lu "Matériaux pour les réparations, etc., concernant la ventilation et l'éclairage des édifices publics à Ottawa, $5,000," "Réparations, ameublements, chauffage, etc., $15,000." S'il prétend que ces $175,000 s'appliquent à tous les édifices publics, il doit ajouter ces $15,000 et ces $5,000, ce qui formera un total de $190,000. L'honorable ministre avait le livre en main, lorsqu'il a cité ces chiffres, et il aurait dû avoir le courage——

Quelques VOIX : A l'ordre!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un pareil langage ne sert de rien ; je crois avoir quelque courage. Quand je commets une erreur, je suis toujours prêt à l'avouer franchement, mais je ne crois pas en avoir commis.

M. TAYLOR : Si le ministre veut prendre le livre que j'ai ici, et lire l'item tel qu'il est imprimé, il verra qu'il a tort, et force lui sera d'avouer qu'il a induit la Chambre en erreur ou qu'il a tenté de le faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas trompé la Chambre.

J'ai lu le relevé que mes employés m'avaient remis. L'honorable député (M. Taylor) m'a envoyé un livre, en appelant mon attention sur certaines entrées que j'ai également lues. Pourtant je ne vois pas en quoi je me suis trompé. En tous cas, que m'importe qu'on ait dépensé $15,000 de plus ou de moins, en 1887. Je n'étais pas alors à la tête du ministère, non plus que mon honorable ami.

M. TAYLOR : Je demanderai au ministre de laisser ce crédit en suspens, pour me permettre de voir le chef du ministère, et si je n'établis pas que la déclaration du ministre était de nature à induire en erreur, je ne m'opposerai plus au vote de ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette proposition me semble bien injuste. Pourquoi le vote de cet item dépendrait-il du montant dépensé en 1887.

M. COCHRANE : Pourquoi l'honorable ministre (M. Tarte) a-t-il fait cette assertion, si elle ne donnait lieu à aucune objection?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas fait cette assertion.

M. TAYLOR : Je suis persuadé que, demain, les débats établiront que le ministre a lu dans le budget de 1887 " Réparations, ameublements, chauffage, etc., édifices publics, Ottawa, $175,000."

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je comprends bien l'honorable député, il me reproche d'avoir dit que cet item de $175,000, concernait les édifices publics d'Ottawa. Je ne crois pas que ce soit ce que j'ai lu, mais c'est possible, et, dans ce cas, je n'hésite pas à déclarer que j'ai fait une erreur. Assurément, on ne peut pas exiger plus.

M. TAYLOR : Je demande à l'honorable gentleman de laisser ce crédit en suspens et je prouverai à son chef de ministère qu'il a fait erreur en remettant cet état au ministre, et que le montant que j'ai mentionné est celui qui a été voté pendant les années en question pour les mêmes services en faveur desquels l'honorable ministre demande aujourd'hui $175,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut hâter l'adoption du budget. Cette question n'a pas d'importance, en somme. Je donnerai champ libre pour qu'on l'examine, car je n'ai rien à cacher. Si j'ai induit la Chambre ou l'honorable député en erreur, je serai le premier à l'admettre.

M. TAYLOR: Le ministre nous apporte un relevé tout fait pour établir que l'ancienne administration dépensait chaque année beaucoup plus qu'il ne dépense lui-même. Arrivé à la dernière année de l'ancien régime, il dit que cette année-là, l'administration a négligé l'entretien des édifices publics. Mais en remontant en arrière et en examinant le chiffre des crédits affectés à ce service, nous constatons que les comptes ont été altérés. Or, le rapport de l'auditeur général nous fait connaître le détail des item, et un exament attentif de ceux-ci démontre que le montant porté sur l'état fourni par l'honorable gentleman n'a pas été employé aux réparations et à l'ameublement des édifices publics. Je consens à rencontrer le sous-ministre et à lui prouver qu'il a remis au ministre un état erroné. Celui-ci devait servir à démontrer que, sous l'ancien régime, on dépensait plus qu'actuellement, tandis que l'honorable gentleman a majoré de 25 à 50 pour 100 et parfois de 100 pour 100 la dépense d'alors.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le répète, nous aurons mainte occasion de vider ce différend. J'ai communiqué à la Chambre les chiffres que m'a fournis le comptable du ministère. Que le crédit soit adopté, et je m'engage à laisser le champ libre à la discussion de cette affaire.

M. TAYLOR : Je ne sais pas s'il est prudent d'ajouter foi à cette promesse. Le ministre avait promis qu'il y aurait une séance du comité des comptes publics pour régler une autre affaire, mais cette séance n'aura pas lieu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je comprends que le comité doit se réunir.

M. TAYLOR : Je n'en ai pas été averti.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi ?

M. TAYLOR : Je l'ignore.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore également. Mais, non, je crois qu'il y aura un conciliabule demain. Cependant, je m'engage à ceci : la séance du comité aura lieu un autre jour.

M. TAYLOR : Le budget supplémentaire du présent exercice contient un article pour ce même service et il faut que ce relevé des dépenses de chaque année soit corrigé conformément aux données du rapport de l'auditeur général, avant que cet article ne soit soumis à la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je transmettrai à l'honorable député une copie du relevé.

Travaux publics—Imputables sur le revenu—Edifices publics—loyers, réparations, mobiliers, chauffage, etc.—Loyers—Edifices publics fédéraux, $31,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit est augmenté de $10,000. Le ministre veut-il nous en donner la raison et nous dire quels sont ces loyers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont les loyers de nouveaux édifices—l'édifice Seybold où sera installé le ministère du Travail et l'édifice destiné au ministère de l'Intérieur.

M. BORDEN (Halifax): Est-ce que ce sont uniquement des loyers d'édifices situés à Ottawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, dans toute l'étendue du pays.

M. REID (Grenville) : Le ministre a-t-il une liste indiquant de quoi se compose cette somme de $10,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un état a été préparé et je le communiquerai à la Chambre.

M. REID (Grenville) : Dans l'intervalle, pourquoi ne pas laisser l'item en suspens ? Nous aimerions savoir où se trouvent les édifices loués.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ici un état couvrant trois feuillets. J'espère que les honorables gentlemen ne s'attendent pas à ce que j'en fasse lecture. J'avoue que mes forces ne me le permettraient pas. Je préférerais abandonner la partie et sacrifier l'article du budget. Néanmoins, je déposerai l'état sur le bureau. Mon refus de le lire peut paraître de l'entêtement, pourtant je ne puis pas le faire.

M. REID (Grenville) : Laissez l'article en suspens pendant un quart d'heure, pour nous permettre de consulter cette liste.

M. BIRKETT : Le nouvel édifice à l'angle des rues Metcalfe et Slater est-il mentionné dans cet état ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BIRKETT : Quel est le loyer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Trois mille dollars.

M. BIRKETT : Et le loyer de l'édifice Seybold ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Six mille dollars.

M. BIRKETT: Alors l'augmentation totale provenant les loyers qu'on remarque dans le crédit du présent exercice comparé à celui de l'an dernier se compose du loyer de ces deux édifices ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BIRKETT : M. le président, ce n'est pas poussé par la curiosité que je demande des renseignements concernant le loyer de ces édifices. J'ai été prié de le faire par plusieurs personnes dans les rangs des deux partis politiques, mécontentes de voir l'administration prendre à loyer un aussi grand nombre de nos beaux édifices, et les exempter par là de contribuer, jusqu'à concurrence de $31,000, au revenu de la municipalité. Six cent mille dollars de bien-fonds, voilà le capital qui, placé à 5 pour 100, produirait la somme que le présent budget affecte à ces loyers. A 2 pour 100, cette somme représente une perte de $12,000 pour la ville d'Ottawa, abstraction faite de ce que produirait la taxe d'eau.

Je n'ignore pas que l'administration a traité la municipalité avec assez de générosité, il y a un an ou deux, en lui accordant $60,000. Mais en lui faisant ce don l'administration a refusé à la ville toute amélioration de la rue Wellington, des ponts des Sapeurs et Dufferin, du pont de la rue Maria et des ponts des glissoires, ainsi que la somme de $15,000, qu'elle payait chaque année à la municipalité, pour approvisionner d'eau les édifices parlementaires. Toutes ces dépenses ont été défrayées par la caisse municipale. Il va sans dire que bon nombre de représentants croient que ces $60,000 sont une pure libéralité faite à la ville, qui ne donne rien en échange. Je désire leur apprendre que jamais l'administration du jour, ou aucune administration précédente, n'a fait un placement aussi avantageux que lorsqu'elle a donné ce montant à la municipalité. Si ces édifices étaient évalués comme les autres, disons comme le sont ceux d'Ontario, aux deux tiers de la valeur réelle, l'administration devrait payer à la municipalité $40,000, de taxes d'eau seulement. Ces édifices sont évalués à environ $10,000,000 dont il faut déduire le tiers ; la balance du montant représenterait $40,000 de taxes d'eau seulement. Puis, tenez compte de l'exemption en faveur du gouvernement de l'impôt du revenu qui s'élève à environ un million de dollars, impôt qui produirait $20,000 formant les $60,000 que d'administration donne à la ville qui ne reçoit rien de plus, la station agronomique, l'établissement de pisciculture, le musée et le bureau géologique étant également exempts de la taxe pour l'approvisionnement d'eau.

Il me semble que puisque les particuliers trouvent avantageux de construire des édifices à l'usage de l'administration, celle-ci devrait considérer de son intérêt d'en construire pour son propre usage sur les propriétés qui lui appartiennent. Je n'entends pas reprocher au gouvernement de louer des édifices ; ce que je blâme c'est l'exemption des taxes accordée à ces édifices, les meilleurs, je suppose, puisqu'ils sont loués à l'Etat, et la perte qui en résulte pour la municipalité.

Un entrepreneur très entendu m'apprend que cet édifice, au sujet duquel on a tant glosé, pourrait subir des altérations coûtant $250,000, à peu près, de manière à le mettre en état d'y aménager plus avantageusement et plus convenablement tous les bureaux disséminés par toute la ville. Cela nous permettrait en même temps d'avoir, comme on l'a demandé ce soir, un bureau ou une pièce où nous pourrions recevoir ceux qui nous viendraient voir en affaires. Actuellement,

nous ne savons où nous mettre, si ce n'est dans une étroite alcôve de la bibliothèque, où, quand nous sommes assis près d'une table, nous courons le risque de voir quelqu'un venir s'asseoir à l'autre bout. Il ne devrait pas en être ainsi. Nous devrions avoir à notre disposition un endroit où nous pourrions recevoir un ami et lui parler dans l'intimité. Je le répète, je n'entends pas reprocher au gouvernement de louer des édifices, mais je trouve à redire contre ceux qui les lui louent. Pourtant, nous devons tenir compte de l'intérêt public. Je constate qu'en 1896, les loyers n'étaient que de $12,397 ; en 1898, de $14,852 ; en 1900, de $21,000, et que cette année ils sont de $31,000. Il me semble que si cette progression continue, Dieu sait où elle nous mènera. Nous constaterons un jour, que la partie centrale de la ville ne contribue rien au revenu municipal.

Je demanderais au ministre de ne pas ignorer le rapport du sous-comité nommé par le Conseil privé, à l'automne de 1892. Ce document a été remis au Conseil privé, le 3 janvier 1893. Si le gouvernement voulait accepter les conclusions de ce rapport, j'en serais très heureux, car je suis convaincu qu'il rendrait justice à notre ville. Je crois que le gouvernement nous aide autant que faire se peut. Quand au paiement des taxes municipales, les ministres semblent ne pas vouloir s'en acquitter. Il y a là, à mon avis, un manque de jugement, pour le moins. Je veux lire, à l'appui de mon affirmation, cette partie du rapport du sous-comité dont j'ai parlé :

Qu'il soit défendu à tous les ministères de faire à l'avenir aucune convention ou stipulation dans aucun bail au sujet du paiement des taxes par la Couronne, et que dans tous les baux consentis par cette dernière, il soit stipulé que les locataires ou concessionnaires paieront des taxes à la ville ; et que copie des présentes soit adressée à tous les ministères.

J'espère, M. le Président, après avoir appelé l'attention du ministre des Travaux publics sur ce détail, que mon honorable ami s'occupera de cette question dans le sens indiqué par le sous-comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je partage l'opinion de l'honorable député. Je considère que la pratique suivie jusqu'à présent est mauvaise. Nous avons loué des immeubles à droite et à gauche, forcés que étions par les circonstances. Il fallait nécessairement nous loger quelque part. Le grand inconvénient pour le ministre des Travaux publics, c'est de se présenter devant ses collègues ou devant la Chambre pour demander des crédits ; on le considère, en quelque sorte, comme un ennemi public, tout le monde l'accuse de trop dépenser. Si j'étais libre d'agir à ma guise, je suivrais la politique qu'on vient d'énoncer. Pour cette année, cependant, mon honorable ami constatera, d'après les estimations, que nous commençons à opérer cette réforme qu'il a prônée. J'espère, parce que, à mon avis, cela est nécessaire, pouvoir commencer la construction de ce musée. Nous avons assumé sur nos têtes des responsabilités qu'aucun gouvernement n'aurait voulu prendre. Nous voulons rattraper le temps perdu. Quel plan devons-nous adopter? Je ne puis le dire, aujourd'hui. Quand les estimations du ministère seront soumises, je pourrai exprimer mon opinion et suggérer certaines modifications quant au système suivi jusqu'à présent. Encore une fois, je déclare partager l'opinion exprimée par mon honorable ami, Il est vrai que la ville ne retire aucune des taxes qu'elle peut imposer sur les édifices que nous louons ; à ce point de vue, les édiles ont le droit de se plaindre. L'honorable député ne doit pas cependant conclure de ce fait que le gouvernement actuel ne s'est pas montré généreux à l'égard d'Ottawa. Dans ce sens, nous avons fait plus que tous les gouvernements passés, et j'ose espérer que même mon honorable ami ne nous oubliera pas dans ses prières. Quant à moi, je considère que nous devrions être fiers de cette ville qui est la capitale du Dominion. Tous nos efforts doivent tendre, sans qu'il en coûte trop cher au trésor public, à faire d'Ottawa la digne capitale de ce grand pays qu'est le Canada.

M. COCHRANE : L'honorable ministre peut-il me dire le nombre d'édifices que le gouvernement loue actuellement à Ottawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les membres de la gauche en ont la liste.

M. COCHRANE : Nous avons une liste, mais elle est incomplète.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires du ministère ne peuvent indiquer exactement le nombre de ces loyers. Cependant, la liste doit être complète. Elle a été remise à mes honorables amis de la gauche.

M. COCHRANE : Pouvez-vous nous fournir cette liste sur une seule feuille de papier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déposé cette liste sur le bureau de la Chambre. Je crois que le département loue six maisons.

M. BENNETT : L'honorable ministre pourrait-il m'indiquer la date à laquelle il a loué l'édifice Seybold à raison de $6,000 par année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat date du mois de décembre, si je ne me trompe.

M. BENNETT : Dans ce cas, je signalerai à l'honorable ministre le fait que, le 5 mars, il a demandé à la Chambre, un crédit de $10,000 pour des réparations à cet édifice. Cette demande a donné lieu à une longue discussion. On a dit que ce bâtiment avait

été vendu au prix de $20,000 et, si je ne fais pas erreur, que l'estimation faite par les fonctionnaires de la ville d'Ottawa portait la valeur de cette propriété à $40,000. L'honorable ministre a affirmé alors à la Chambre que le montant du loyer de cet édifice était de $3,500 par année ; nous avons prétendu que, du moment que le gouvernement dépensait $10,000 en réparations, ce loyer de $3,500 par année était trop élevé. Il ne saurait être question d'une erreur de typographe, on ne saurait prétendre, non plus, que le ministre s'est trompé dans cette circonstance, en disant que le ministère payait un loyer de $3,500 par année, car je constate, en parcourant les Débats, que tous ceux qui ont pris part à la discussion qui eut lieu alors, ont fait allusion à ce montant de $3,500, comme représentant le loyer annuel de cet édifice. En présence de ces déclarations formelles, comment le ministre peut-il venir nous dire aujourd'hui que ce loyer est de $6,500 par année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà ce que je ne puis comprendre. Je n'ai pas corrigé les épreuves contenant les déclarations que j'ai faites alors ; du reste, jamais je ne fais ce travail quand il s'agit des discussions que peuvent soulever les estimations de mon ministère. Je ne puis comprendre cette erreur. Les fonctionnaires de mon ministère étaient ici, et je savais parfaitement que le montant de ce loyer était de $6,500 par année. Pourquoi aurais-je trompé la Chambre, puisqu'il s'agissait d'un document public ? J'affirme que je n'avais pas l'intention de représenter cette affaire sous un faux jour.

M. BENNETT : Je pourrais dire à l'honorable ministre que le rapport des Débats ne fait pas mention d'un bail à observer. J'y trouve, par contre, qu'il n'a été question que de ce loyer qui était de $3,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que j'ai constaté moi-même.

M. BENNETT : Malgré cette déclaration, le ministre reste ici, tout l'après-midi, suivant la discussion, entendant les déclarations faites au sujet de la valeur de cet immeuble, du montant de $10,000 qu'on voulait y dépenser en réparations, et du chiffre de l'estimation faite par les fonctionnaires de la ville d'Ottawa ; il reste impassible quand les membres du comité prétendent que ce loyer de $3,500 est trop élevé. Que fait-il maintenant ? Il vient nous déclarer que ce loyer n'est plus de $3,500, mais de 6,500. Il ne peut invoquer comme excuse une erreur de typographe, puisque telle erreur n'existe pas. On a dit, cette après-midi, que cet immeuble, qui appartient à un monsieur des plus huppés du parti libéral à Ottawa, était estimé à $40,000, qu'on l'avait vendu, quelques temps auparavant, $20,000, que ce crédit de $10,000 qu'on demande pour des réparations à cet édifice était trop élevé, de même que ce loyer de $3,500, par année. Le ministre des Travaux publics vient nous dire, aujourd'hui, qu'il ne s'agit plus de ce dernier montant, mais bien de $6,500. Je le répète, le ministre ne peut invoquer comme excuse une erreur typographique, puisqu'il a toujours été question, dans cette discussion dont je parle, d'un loyer de $3,500 par année. Comment peut-il venir, aujourd'hui, après ces déclarations, nous parler de $6,500 par année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis comprendre comment j'ai pu me tromper de cette façon. Je savais parfaitement que le prix du loyer était de $6,500 par année. Les deux fonctionnaires de mon département qui sont ici ce soir, se trouvaient alors à mes côtés. Ils connaissant mieux que moi les articles de ce bail, puisqu'ils en avaient préparé tous les détails. Je ne puis concevoir comment cette erreur a été commise. On comprend parfaitement qu'on ne peut m'accuser d'avoir eu l'intention de cacher cette transaction qui est du domaine public. Mon honorable ami peut avoir mal compris ma déclaration, et il est possible que j'aie commis une erreur, regrettable, je le confesse ; on ne saurait, cependant, me prêter aucune mauvaise intention, parce que je n'aurais pu cacher ce détail, alors même que je l'aurais voulu, ce qui n'est pas le cas. Quand on a appelé mon attention sur ce point, je me suis dit: En vérité, je n'ai pas parlé de $3,500, parce que je savais que ce chiffre ne représentait pas le montant du loyer en question. Je puis avoir interverti l'ordre des différents item, parce que nous avons payé $3,500 pour le ministère de l'Intérieur. Je ne sais comment le fait s'est produit, mais il n'existe pas moins,—je ne saurais le nier.

M. INGRAM : L'honorable ministre a déclaré alors qu'il payait $3,500 par année, durant trois ans, et qu'il voulait dépenser $10,000 pour faire certaines réparations à cet édifice. A-t-il l'intention de faire cette dernière dépense, tout en payant un loyer de $6,500 par année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère est obligé de dépenser un montant considérable, à cause du recensement qu'on ne saurait remettre à plus tard. Nous n'avons pu trouver d'autres bureaux convenables aux fonctionnaires chargés de faire le dénombrement du pays. C'est après avoir cherché partout et avoir étudié cette question sur toutes ses faces, que le ministre de l'Agriculture et moi-même, de même que les fonctionnaires de son ministère et les miens, en sommes venus à la conclusion qu'il fallait louer cet édifice. On ne pouvait y loger immédiatement les fonctionnaires chargés du recensement ; nous l'avons loué tel quel. Je ne crois pas que le loyer soit trop élevé, bien qu'il représente un montant considérable. A Ottawa, tout

se loue et se vend très cher, à tel point que je me crois souvent à la Colombie Anglaise, où l'on n'a rien pour rien, loin de là.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre que ce bail passé en décembre dernier, est pour $6,500, au lieu de $3,500 par année, durant trois ans, et que le ministère va dépenser $10,000 pour les réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. TAYLOR : Quelle est la durée du bail pour la location de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De dix ans.

M. TAYLOR : A $3,500 par année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. TAYLOR : Combien coûtera cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais. Le ministre de l'Intérieur a besoin de bureaux pour l'arpenteur général. Ce sont les fonctionnaires de ce département qui ont réglé tous ces détails.

M. TAYLOR : Le ministre a-t-il consenti à payer $3,000 par année, sans connaître le coût de cet édifice qu'on doit construire à l'angle des rues Metcalfe et Slater ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne faut pas considérer simplement le coût de construction, mais celui du terrain.

M. TAYLOR : Je comprends que le terrain coûte $1,000 et que le bâtiment coûtera $12,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après les renseignements qu'on m'a fournis, cet édifice coûtera de $25,000 à $30,000 ; le coût du terrain est de $5,000

M. TAYLOR : Des personnes dignes de foi m'informent que les propriétaires de cet immeuble l'ont payé $1,000 et qu'ils ont un bail au montant de $12,000 pour le loyer du bâtiment qu'ils construisent sur ce terrain. Le ministre des Travaux publics paie un loyer de $6,500 par année, durant trois ans, et il va dépenser $10,000 pour faire certaines réparations à cet édifice. Ce seront les propriétaires qui bénéficieront de ces dépenses, à l'expiration des trois années en question ; nous payons à M. M. Seybold, $29,500 pour ces trois années de loyer. Le gouvernement savait qu'il fallait faire le recensement ; pourquoi n'a-t-il pas construit lui-même, avec ce montant, un édifice qui lui aurait appartenu ? On veut simplement faire cadeau des deniers publics à des partisans politiques. Dans le même ordre d'idées, le département paie durant dix ans, $3,000 par année, pour le loyer d'un bâtiment qui coûtera $12,000, si j'en crois les renseignements précis que j'ai obtenus. Voilà ce que le ministre des Travaux publics fait de l'argent que le peuple lui confie. Il a conclu cette convention, sans consulter le parlement, sans prendre l'avis de qui que ce soit, dans le but de payer des loyers exorbitants à des amis politiques. Je ne m'étonne plus d'entendre mon honorable ami (M. Birkett), qui représente l'une des divisions d'Ottawa, se plaindre de ce que, par ce système, le gouvernement vole à cette ville un certain montant de taxes qu'elle devrait recevoir en justice. Si le département, avec ses $29,500, avait construit un édifice sur le terrain avoisinant celui de l'Imprimerie nationale, il aurait pu fournir aux fonctionnaires chargés de faire le recensement, les bureaux et les avantages voulus ; quand ce travail aurait été terminé, ce bâtiment aurait appartenu au gouvernement qui aurait pu en faire une annexe de l'imprimerie nationale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons consenti à payer $3,000 par année, pour une période de dix ans, pour des bureaux devant servir à l'inspecteur général. Nous n'avons pas eu le temps de consulter le gouvernement, parce que la banque d'Ottawa nous a avertis que l'arpenteur devait abandonner les bureaux qu'il occupait, depuis un grand nombre d'années, bien avant l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir, et pour lesquels nous payions un loyer annuel de $1,800. Il fallait trouver un local pour l'arpenteur, afin de faire son travail ; dans cette circonstance, j'ai agi comme l'aurait fait l'honorable député (M. Taylor) ou tout autre homme d'affaires. Je lui ai procuré des bureaux avant le 1er mai. Je ne pouvais agir autrement. Il en est ainsi de tout ce qui se rapporte à la location de l'édifice Seybold. Il fallait commencer le recensement du Canada, au 1er avril, et nous n'avions pas de temps à perdre. Pourquoi dire que nous ajoutons $10,000 à la valeur de cette propriété ? Il nous a fallu faire des bureaux, installer des élévateurs, fournir tout ce qui est nécessairement aux fonctionnaires chargés de faire le dénombrement. Cela n'ajoute pas grand chose à la valeur intrinsèque de cet immeuble. Je suis prêt à répondre à la critique des honorables membres de la gauche, car j'ai accompli une œuvre utile au pays, à mon sens. Je crois que le peuple comprendra que je ne pouvais agir autrement.

M. INGRAM : Nous trouvons à redire non pas au fait que le ministre a loué cet édifice, mais au prix du loyer, qui est trop élevé à notre avis, et parce que nous allons dépenser trop d'argent pour améliorer ce bâtiment. D'après les calculs mêmes du ministre, le terrain coûtera $5,000 et l'édifice $12,000, soit en tout $17,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le coût sera encore plus élevé.

M. INGRAM : Le locateur se trouve à retirer un bénéfice de 8 à 20 pour 100 sur le

montant de sa mise de fonds. Cela est à l'avantage des citoyens d'Ottawa qui louent des bureaux au gouvernement, mais cela ne fais pas l'affaire du pays. Mieux vaudrait pour le gouvernement construire lui-même les édifices dont il a besoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je concède cela.

M. INGRAM : Il est certain que le gouvernement n'est pas obligé de payer des loyers aussi élevés.

M. REID (Grenville) : A Dawson, on paie, cette année, un loyer de $300 par mois, pour l'appartement occupé par le commissaire ; si je ne me trompe, l'an dernier, on payait $1,200 par mois, de loyer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par l'entremise de M. Ogilvie, je suppose, le ministère de l'Intérieur a renouvelé ce bail. Comme c'est le département des Travaux publics qui acquitte le prix de ces loyers, les comptes lui ont été simplement envoyés. On doit croire, cependant, que cet état de choses ne durera pas longtemps à Dawson. Déjà, nous avons terminé la construction d'un édifice et nous sommes actuellement à en bâtir un autre, quand les estimations seront soumises, mon honorable ami constatera qu'elles contiennent un crédit qui nous permettra d'avoir, à Dawson, des édifices nous appartenant et dans lesquels se trouveront les bureaux de nos fonctionnaires.

M. BIRKETT : Je crois que l'honorable ministre des Travaux publics ne m'a pas bien compris, tout à l'heure. Je ne blâme ni l'honorable gentleman (M. Tarte), ni le gouvernement de louer des édifices à Ottawa ou dans les environs ; je ne trouve rien à redire aux loyers qu'il paie. Loin de moi aussi l'idée de blâmer le gouvernement pour tout ce qu'il a accompli pour le progrès d'Ottawa. Il a fait pour la capitale tout ce qu'on pouvait attendre raisonnablement de sa part. Voici ce que je trouve de condamnable : le gouvernement est un locataire assez solvable et les propriétaires qui lui louent des immeubles devraient payer les taxes municipales. Du moment que ces dernières sont payées, que nous importe le montant que paie le gouvernement, pourvu que cette somme ne soit pas déraisonnable ? Si les ministres voulaient stipuler, dans chacun de ces baux, que le propriétaire acquittera ces taxes, nous serions amplement satisfaits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement a pour habitude, lorsqu'il loue les édifices, non seulement à Ottawa, mais ailleurs, de ne payer aucune taxe municipale. Je ne suis pas prêt à dire que cette pratique est bonne ou mauvaise. Pourtant, je constate que les autorités municipales n'en sont pas satisfaites.

M. BIRKETT : Je comprends que le gouvernement n'est pas obligé de payer ces taxes quant aux propriétés qu'il occupe ; cela ne peut l'empêcher, toutefois, de mettre en pratique la recommandation du Conseil privé à l'effet que, à l'avenir, les propriétaires des immeubles ainsi loués devront payer les taxes. Nous ne réclamons pas ce paiement du gouvernement, mais des propriétaires.

M. BLAIN : Je voudrais demander au ministre s'il n'y a pas un crédit pour réparations aux édifices publics de Brampton, Ont.?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis donner aucun détail relativement aux estimations supplémentaires, parce que le conseil ne les a pas encore adoptées.

M. FOWLER : Le ministre peut-il me dire si l'édifice qu'on est à construire est actuellement loué?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il est loué.

M. FOWLER : Alors le contrat a été conclu avant qu'on construise ce bâtiment ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. FOWLER : Dans ce cas, je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement n'a pas bâti cet édifice lui-même. En réalité, il pouvait, tout aussi bien que n'importe quel particulier, faire exécuter ce travail. Si la personne qui construit doit réaliser un bénéfice de 18 à 20 pour 100, sans être obligée de payer les taxes, elle fait un marché superbe. A mon sens, le gouvernement aurait dû profiter de cet avantage, pour le plus grand bien du pays.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'avoue que la situation du ministre des Travaux publics, quant à cette question, n'est pas seulement embarrassante, mais qu'elle est même ridicule. Aucun homme d'affaires n'aurait fait ce que l'honorable député impute au gouvernement ; mais quelle est ma position ? Je ne puis disposer d'un seul dollar, sans l'autorisation du parlement. Après avoir discuté cette question avec mes collègues, j'ai constaté qu'ils croyaient que je devais agir comme je l'ai fait. La grande difficulté que le ministre des Travaux publics doit surmonter quand le parlement n'a pas voté de crédit pour tel ou tel objet, c'est de ne savoir que faire. Il se trouve quelquefois placé dans des circonstances embarrassantes. Difficilement, j'aurais pu me présenter devant mes collègues pour leur demander de me donner un mandat du Gouverneur général pour construire un édifice public. Nous avons cru, dans cette occurrence difficile, agir sagement en louant l'immeuble en question. Je suis heureux qu'on ait soulevé cette discussion et, bien loin de blâmer mes honorables amis de l'opposition, je leur suis reconnaissant de l'attitude qu'ils ont prise. Jusqu'à présent, nous avons suivi une coutume erronée ; j'espère donc que mes collè-

gues et mes amis n'auront pas à se plaindre, si je me présente devant la Chambre pour demander les crédits nécessaires à la construction d'édifices dont le pays a besoin.

M. FOWLER : Je ne vois pas en quoi l'honorable ministre aurait éprouvé des difficultés, parce que le parlement ne siégeait point. En effet, depuis 1896, je crois, on a établi en système cette obtention de mandats du Gouverneur général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas pour les édifices publics.

M. FOWLER : C'était pour d'autres fins et on pouvait appliquer le montant de ces mandats aux édifices publics autant qu'à toutes autres fins. On doit s'étonner de constater que les collègues de l'honorable ministre manquent à ce point du génie des affaires——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que j'ai prétendu.

M. FOWLER : Mais cela doit être vrai, parce que le gouvernement aurait pu agir sagement en épargnant cette dépense considérable. Je suis un nouveau membre de cette Chambre et j'avais toujours cru que l'honorable ministre jouissait de plus d'influence auprès de ses collègues.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous étiez sous une fausse impression.

M. FOWLER : Je suis surpris de constater le fait. Dans la circonstance qui nous occupe, mieux eût valu pour le pays que le ministre des Travaux publics fût plus influent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas parlé de moi seul ; j'ai fait allusion à la position où se sont toujours trouvés les différents ministres des Travaux publics. Je le répète : je remercie l'opposition d'avoir soulevé ce débat.

M. FOWLER : Le bail a été signé, alors que la Chambre était en session, et l'honorable ministre aurait pu facilement faire voter le crédit nécessaire, en invoquant la raison d'urgence. L'excuse alléguée par l'honorable ministre n'est donc pas valable.

M. CARGILL : Vraiment, on critique trop sévèrement le ministre des Travaux publics. Il faudrait lui tenir compte de la franchise de son aveu. Il admet qu'il a été commis des erreurs, et ces erreurs ne sont pas le fait du ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. J'en porte toute la responsabilité.

M. CARGILL : N'avez-vous pas dit que ce sont vos collègues qui portent cette responsabilité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. J'assume la responsabilité toute entière.

M. CARGILL : Dans ce cas, je retire ce que j'ai dit au bénéfice du ministre. Avouons-le, chez un cabinet qui est censé résumer en lui toute l'intelligence du pays, pareille gestion des affaires publiques est fort étrange. Payer pour les édifices appartenant à des citoyens d'Ottawa une redevance qui représente un intérêt de 18 à 20 pour 100 sur le coût de l'édifice, tout en privant la ville des taxes qu'elle a droit de percevoir sur ces propriétés, voilà un marché qui prise l'absurde et que le corps électoral ne saurait approuver. On découvrit, il y a quelque temps, que les bureaux de l'arpenteur général ne répondaient plus aux besoins actuels et qu'il lui fallait un local plus vaste. Le ministère des Travaux publics avait amplement le temps de faire un marché avec les entrepreneurs et de faire construire un édifice à aussi bon marché que l'a pu faire le citoyen en question qui a loué son édifice au gouvernement. D'après les chiffres par devers nous, la redevance payée par le gouvernement représente un intérêt annuel de 18 à 20 pour 100 sur les capitaux engagés dans l'érection de cet édifice. Ce n'est pas ainsi qu'agiraient les ministres, à titre d'hommes d'affaires, s'ils avaient à faire quelque entreprise les intéressant personnellement. Le gouvernement peut facilement se procurer de l'argent à 3 ou 4 pour 100, et il a un fort excédent de recettes à sa disposition; de sorte qu'il ne saurait plaider pauvreté. Il lui eût donc été facile de se procurer un édifice répondant aux besoins du service public, dont le coût ne représenterait qu'un intérêt de 3 à 4 pour 100 au lieu de payer une redevance de 20 pour 100.

M. REID (Grenville) : Le silence obstiné dans lequel se retranche le ministre me confirme dans l'opinion qu'en consentant à payer cette redevance exorbitante, l'équivalent d'un intérêt annuel de 20 pour 100 sur les capitaux placés dans la construction de cet édifice, il savait parfaitement à quoi s'en tenir. Je le mets au défi de me citer l'exemple d'un seul propriétaire soit à Ottawa soit au Canada, qui reçoive même 10 pour 100 d'intérêt, sous forme de redevance, sur les capitaux placés dans la construction d'un édifice, y compris l'exemption de taxes. Il est vraiment déplorable qu'il faille livrer au grand jour de la publicité un pareil fait. Si le ministre eût demandé des soumissions par la voie des journaux, j'en suis convaincu, nombre de citoyens d'Ottawa lui auraient offert des édifices convenables à un prix bien inférieur à celui qu'il paye.

M. CLANCY : J'étais absent lorsque le ministre a fait son exposé. Il déclare, paraît-il, que ce bail doit durer dix ans. Est-ce bien le cas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; le bail relatif à l'édifice Seybold expire dans trois ans.

M. CLANCY : Alors c'est de l'édifice occupé par l'arpenteur général qu'il s'agit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLANCY : Voilà un marché fort étrange. Il a été impossible, sans doute, de trouver à Ottawa d'autres édifices convenables et le gouvernement n'a pas eu le temps d'en construire un.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai donné à ce sujet tous les éclaircissements voulus. La banque d'Ottawa nous a notifiés l'avis——

M. TAYLOR : A quelle date ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'automne dernier, dit le sous-chef.

M. TAYLOR : Est-ce avant le 7 novembre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai oublié ce détail.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami était ministre des Travaux publics, il ne trouverait nullement ridicule qu'un ministre ne puisse se rappeler tous ces détails. A moins d'être un imbécile et de n'avoir pas d'autre besogne, qui se soucierait de confier à sa mémoire cette multiplicité de petits détails ? Je le répète, la banque d'Ottawa nous notifia l'avis en question, et les fonctionnaires de mon ministère et ceux du ministère de l'Intérieur, avec mon consentement, ont conclu ce marché, dont, du reste, j'assume la responsabilité. Je ne saurais élucider la chose davantage.

M. TAYLOR : On a choisi cet emplacement à côté d'une écurie de louage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur ont jugé l'emplacement convenable et en ont proposé le choix aux fonctionnaires du ministère auquel je préside. Il est possible que ceux-ci se soient trompés. Les critiques des députés de la gauche ne laissent pas que de m'intéresser——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pourquoi trouve-t-on à redire au choix de l'emplacement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore. Mes fonctionnaires ne font jamais rien de bon, au dire de ces messieurs de la gauche. Pourtant ce sont d'habiles employés, qui comptent de nombreuses années de service au ministère ; et puisque les messieurs de la gauche trouvent à redire aux faits et gestes de ces employés, je prends acte de leur déclaration. Nul ministre ne saurait être tenu comptable de tous ces multiples détails. Il lui faut bien abandonner le soin de ces choses à quelque fonctionnaire, tout comme le chef d'une maison de commerce doit se reposer sur les chefs des branches, du soin de ses affaires. Je ne saurais assumer la responsabilité de ces choses moralement, mais il va sans dire que politiquement parlant, j'en suis responsable, et j'acquitte mes employés de toute erreur. Toutefois, je m'étonne d'entendre les honorables députés critiquer ces fonctionnaires, qui comptent tant d'années de service au ministère, et d'on semble avoir oublié le grand et habile ministre à l'école duquel ils ont été formés dans le passé.

M. REID (Grenville) : Le ministre a bien mauvaise grâce de chercher à se faire un bouclier, du nom de ses fonctionnaires. C'est indigne de la Chambre et injuste envers les fonctionnaires en question. J'ai demandé au ministre sur qui doit tomber la responsabilité des commandes données à M. Charleson, et il m'a répondu qu'il avait lui-même donné à ses fonctionnaires des instructions dans ce sens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais dit pareille chose.

M. REID (Grenville) : J'ai cru comprendre——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. REID (Grenville) : Le ministre n'a-t-il pas dit que M. Ewart avait reçu instruction d'acheter ces fournitures——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien loin de là : je le répète, j'ignorais complètement qu'en eût tant acheté chez M. Charleson.

M. REID (Grenville) : Le ministre ignorait qu'on eut acheté chez M. Charleson des marchandises pour une valeur de $8,000. Mais prétend-il qu'il n'a pas donné instruction d'acheter ces fournitures chez M. Charleson ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je ne me rappelle pas avoir suggéré à mes fonctionnaires de donner une seule commande à M. Charleson. Il est possible, toutefois, que je l'aie fait. Le nom de M. Charleson figure sur la liste des clients du gouvernement, en compagnie d'autres.

M. REID (Grenville) : Je tiens à faire la part des responsabilités pour cet achat de fournitures. Le ministre affirme-t-il que M. Ewart a acheté ces marchandises de M. Charleson, sur sa propre responsabilité, ou bien, est-ce à la demande du ministre qu'il l'a fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires du ministère ont une liste des marchands chez qui ils doivent faire leurs achats. Je ne prétends pas avoir la haute main sur ces achats ; il me serait d'ailleurs impossible de voir à tout cela, quand bien même je le voudrais. Je laisse à mes fonctionnaires toute liberté d'acheter où bon leur semble. Parfois, il se peut que je leur exprime une préférence en faveur de telle ou telle mai-

son de commerce, quand il s'agit de quelque achat important.

M. REID (Grenville) : Le ministre prétend-il que c'est M. Ewart qui a fait le choix de l'emplacement en question en dehors de la connaissance du chef du ministère——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas le moins du monde. Je n'ai pris l'initiative qu'après m'être consulté avec mes fonctionnaires et surtout avec M. Ewart, l'architecte en chef, dans lequel je repose pleine confiance, en raison de ses aptitudes et de sa longue expérience, car il compte au delà de trente années de service au ministère. Il n'est donc que légitime que je me consulte avec lui. Quand mon honorable ami (M. Reid, Grenville) veut louer des bateaux, il consulte les gens du métier ; et c'est précisément ce que je fais, pour les affaires de mon ministère.

M. REID (Grenville) : Il est possible, j'en conviens, que M. Ewart ait approuvé le choix de cet édifice ; mais quant au choix même de l'emplacement et à la redevance payée par le ministère, M. Ewart n'a pas été consulté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au contraire, c'est lui qui a pris l'initiative.

M. REID (Grenville) : Le ministre cherche à se mettre à l'abri de la critique, en rejetant la responsabilité de ses actes sur ses employés. Il n'a pas été prononcé ici une seule parole dérogatoire à l'honneur de ses fonctionnaires. Nous avons tout simplement cherché à établir la responsabilité du ministre. Je me constitue le défenseur des fonctionnaires. Il n'est pas un seul fonctionnaire qui avouera qu'il ait fait autre chose que mettre à exécution les instructions du ministre. L'affaire est fort simple : le ministre mande le fonctionnaire à son bureau, lui demande par manière d'acquit, son avis sur ce marché, lui donne instruction de le commander, et l'employé l'exécute, car il sait bien ce qui l'attend, s'il refuse d'obtempérer aux désirs du ministre. Voilà précisément ce qui s'est passé : le ministre a mandé M. Ewart, lui a donné instruction d'écrire une lettre déclarant que la redevance en question est juste et légitime ; puis M. Ewart s'est exécuté, sachant parfaitement qu'en refusant d'obéir, il ne serait pas resté vingt-quatre heures en fonctions. Il ne sied pas au ministre d'abuser de sa position, pour faire peser d'injustes soupçons sur ses fonctionnaires ; et nous les savons trop droits, trop intègres pour croire qu'ils eussent voulu approuver le choix de pareil emplacement et cette redevance excessive, si le ministre ne leur avait forcé la main.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Relativement à l'édifice même, le fonctionnaire du ministère de l'Intérieur a lui-même suggéré le choix de cet emplacement. L'affaire fut soumise à l'architecte en chef, qui fit un rapport approuvant ce choix, et je ratifiai la décision des deux fonctionnaires. Politiquement, je dois assumer toute la responsabilité de l'affaire et je ne cherche nullement à la rejeter sur autrui. Si mon honorable ami désire prendre les avis des membres du comité et poser la question de confiance dans le cabinet, libre à lui de le faire. Je le répète, politiquement parlant, je porte la responsabilité de l'affaire, bien que je me sois consulté avec l'architecte en chef, un homme de grande expérience. Je ne cherche nullement à mettre ma responsabilité à l'abri ; j'ai parfaitement droit de citer l'avis de ce fonctionnaire à l'appui de l'initiative que j'ai prise.

M. REID (Grenville) : En ce qui concerne les fonctionnaires, ils ne sont responsables, à mon avis, ni du choix de cet emplacement, ni du chiffre de la redevance. D'ordinaire, c'est le ministre lui-même qui décide ces choses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans l'affaire dont il s'agit, je n'ai pas pris pareille initiative, me contentant d'approuver l'avis qu'on m'a donné.

M. REID (Grenville) : Si j'ai soulevé ce débat, c'est que le ministre a cherché à faire retomber le blâme sur des fonctionnaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. REID (Grenville) : Le ministre cherche à se faire un bouclier de ses fonctionnaires et il lui sied bien peu de faire retomber d'injustes soupçons sur des fonctionnaires qui comptent de longues années de service. Je connais M. Ewart et les autres fonctionnaires et je les sais parfaitement honorables et intègres. Bien que le ministre ait par devers lui une lettre portant la signature de M. Ewart recommandant le choix de cet emplacement et le chiffre de la redevance, je n'en suis pas moins convaincu que si on eut laissé à l'architecte en chef pleine et entière responsabilité, il n'aurait pas fait choix de cet emplacement, ou bien il en aurait fixé la redevance à un chiffre bien moins élevé.

M. TAYLOR : Je désire savoir du ministre si les entrepreneurs sont tenus de faire l'installation de l'appareil de chauffage et de compléter l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. TAYLOR : De sorte que le coût de l'édifice s'élève au chiffre de $15,000 et celui de l'emplacement à $5,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le chiffre de la dépense sera beaucoup plus élevé que cela.

M. TAYLOR : J'ai demandé au ministre quel serait le coût de l'édifice et il m'a ré-

pondu qu'il l'ignorait. Or, je suis informé que le prix stipulé au contrat est de $12,000. Tout récemment, m'assure-t-on, la propriété Seybold a été offerte en vente au prix de $20,000. Or, disons qu'elle ait aujourd'hui une valeur de $54,000 ; c'est donc un intérêt de 20 pour 100 que le gouvernement paierait sur les capitaux placés dans cet édifice. En trois ans, nous aurons payé sous forme de redevances $19,500, outre $10,000 sous forme de travaux d'amélioration de nature permanente, ce qui représente un intérêt de 20 pour 100 sur les capitaux placés dans cet édifice. Voilà, à mon avis, une transaction scandaleuse et je tiens à prendre l'avis de la Chambre à ce sujet. Je propose donc que l'item soit réduit de $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà qui n'est guère loyal ; mais enfin, libre à l'honorable député de proposer sa motion, et force nous est bien de la subir. Cette motion revient à dire qu'il ne faut pas payer la redevance consentie par nous. Il est facile d'entasser les chiffres pour prouver que nous payons 20 pour 100 : il n'y a rien de plus facile que de faire ces échafaudages de chiffres, quitte ensuite à les démolir. Je le répète, le louage de l'édifice Seybold est un cas tout à fait spécial. Il y avait urgence, car il nous fallait absolument trouver des bureaux convenables pour le 1er avril. Quant à l'autre édifice, il coûtera à peu près $27,000. L'emplacement coûte $5,000 ; l'achat de l'édifice même revient à $17,000 ; l'honoraire de l'architecte, $1,000 et peut-être davantage, puis l'élévateur $4,000, soit en bloc, $27,000. En pareilles circonstances, je n'avais pas d'autre parti à prendre. Je n'avais pas d'argent à ma disposition pour construire un édifice, et d'ailleurs, si j'eusse osé ériger un édifice public sans avoir au préalable obtenu du parlement le crédit voulu, il se serait élevé une clameur encore bien plus formidable contre moi. Quoi qu'il en soit, la chose est faite, et il ne reste qu'à demander l'avis de la Chambre.

M. CHARLTON : Si la motion de mon honorable ami est adoptée, je doute fort que l'auteur lui-même en admette la légitimité. Le ministre des Travaux publics nous ayant déclaré qu'il était d'urgence de préparer un édifice convenable pour y installer les bureaux du recensement, voilà la question qui s'impose à notre considération et l'adoption de cette motion serait de nature à créer des obstacles à l'œuvre du ministère.

M. CARGILL : Le ministre des Travaux publics pourrait-il nous dire la valeur de l'édifice Seybold ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'estimation de la valeur des terrains et des propriétés n'est pas mon fort. Tout ce que je sais est que lorsqu'il s'agit d'acheter une propriété à Ottawa, on nous en demande des prix passablement élevés. Ces jours derniers, ayant voulu acheter une propriété, je m'enquis du prix auprès d'un de mes amis qui me déclara qu'il l'estimait à $50,000 ; mais le propriétaire m'en demanda $100,000. Il est hors de doute que la valeur de la propriété immobilière à Ottawa est à la hausse. Le terrain seul, paraît-il, vaut $40,000.

M. BENNETT : Combien y a-t-il de pieds de terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le terrain contient soixante-six pieds de front de rue sur quatre-vingt-dix-neuf de profondeur.

M. MONK : Quelle en est l'estimation au point de vue de la répartion municipale ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ignore. Il serait impossible d'acheter aujourd'hui le terrain seul pour $40,000. Cette propriété vaut au moins $100,000 et l'estimer à $20,000 est du dernier ridicule.

M. WALLACE : Le gouvernement n'utilise pas le lopin de terre vague.

L'amendement de M. Taylor, tendant à réduire l'item à $21,000 est rejeté et le crédit est voté.

Rideau-Hall, y compris les terrains, $17,000.

M. MONK : Je désire demander au ministre certains éclaircissements au sujet de cet item. Je dois faire observer ici que notre besogne se simplifierait notablement, si on nous donnait un peu plus de renseignements dans le budget. Le volume des comptes publics qui contient l'apurement des comptes du dernier exercice a pris de telles proportions qu'il devient absolument encombrant ; tandis qu'en Angleterre, la tendance est de simplifier l'apurement de ces comptes. Or, quand il s'agit d'aborder l'étude des différents item du budget, il y a absence complète de renseignements et il nous faut demander au ministre toute sorte d'éclaircissements au sujet des détails qui pourraient fort bien figurer au budget même, ce qui aurait pour résultat d'abréger la discussion de ces différents articles.

Comme on le voit, cet article accuse une augmentation de $25,000 à $35,000 sur les dépenses du dernier exercice ; et quand on nous demande de voter en bloc $125,000, pour une foule de dépenses se rattachant à des objets comme ventilation, éclairage, réparations, fournitures, ameublement, etc., il nous devient impossible de consentir à voter pareil crédit, à moins de trahir nos devoirs, sans avoir par devers nous les renseignements voulus. Il est désagréable d'avoir à tant insister sur ce point, et il est encore plus fâcheux que le ministre fasse preuve de si peu d'empressement à nous fournir les éclaircissements demandés. Voilà précisément pourquoi la discussion de certains articles du budget a absorbé un temps précieux. Loin de ma pensée de vouloir jeter le blâme sur le ministre des Travaux publics, car il se plaint d'être indisposé ce soir et personne ici

ne s'opposerait à l'ajournement de l'étude de ces articles, s'il le désirait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le désire nullement.

M. MONK : Hier soir, lorsque le budget du ministre de l'Agriculture est venu sur le tapis, nous n'avons guère réussi à obtenir les renseignements voulus sur les articles les plus importants. De fait, la plupart de ces renseignements devraient figurer au budget et quand nous les avons demandés au ministre de l'Agriculture, il lui a fallu se consulter avec ses fonctionnaires, pour en obtenir des éclaircissements au sujet de détails sur lesquels il aurait dû savoir à quoi s'en tenir, avant de paraître ici.

Voilà donc un article qui figure invariablement au budget annuel, depuis que je siège ici et qui autrefois a soulevé de très vives critiques dans les rangs de la gauche. Certes, il n'est personne parmi nous qui ne voterait avec plaisir les crédits nécessaires à l'entretien convenable de la résidence du Gouverneur général, de façon à en faire une demeure digne du représentant du roi au pays. Jetons un coup d'œil sur les dépenses du dernier exercice relativement à cet item. A la page V—3, figurent les item que voici: Rideau-Hall, nouvelle aile et ameublement, $14,128.89 ; à la page V—89, ameublement et agencements pour la nouvelle aile, $5,144.33 ; totalité indiquée à la page V—29, $19,273.22. Puis, à l'article du bordereau de paie, Rideau-Hall, pages V—12, 121 et 122, $17,050.92 ; combustible et éclairage, $8,000 ; nouvel empierrement de l'allée, $1,-053.86 ; soit une totalité de $45,378 pour le dernier exercice. Au budget de l'exercice actuel on voit figurer les mêmes articles, $17,000 ; combustible et éclairage, $8,000 ; enlèvement de la neige, $2,500 ; soit une totalité de $27,500. En pareilles circonstances nous avons droit de savoir à quoi est affecté cet item de $17,000. Je dois rendre au ministre des Travaux publics ce témoignage que j'ai apprécié le calme dont il a fait preuve au milieu des critiques parfois assez acerbes qui lui sont venues de ce côté-ci de la Chambre. Mainte et mainte fois il nous a dit avec quel plaisir il accueillait nos observations, d'autant plus qu'elles l'autoriseraient à engager ses collègues à consentir à ses justes demandes. Par conséquent, toute prolongée qu'ait été la discussion, elle n'aura pas été en pure perte, si nous avons réussi à porter la conviction dans l'esprit du ministre. Pour mon compte, bien que je n'aie pas la prétention d'être versé en architecture ou dans la gérance de la propriété immobilière, je l'affirme sans hésitation, je me ferais fort d'entretenir les édifices fédéraux en aussi bon état qu'ils le sont actuellement moyennant $50,000 par année, et encore j'y réaliserais un bon profit. Voilà mon intime conviction, peu importe le chiffre de la dépense passée. On ne me fera jamais croire qu'il faille dépenser $125,000 par année, pour entretenir convenablement les édifices en question. L'embarras est que, du moment que l'on abandonne le soin de ces réparations aux architectes, on se laisse déborder par la dépense. Dès qu'on confie cette tâche aux architectes, à moins qu'il ne s'agisse de réparations de grande importance, qui demandent les soins d'un architecte, on se laisse entraîner dans des dépenses illégitimes. Et, ici, j'invoque le témoignage des députés qui ont été en lieu d'employer des architectes, et je leur demande si ce que j'avance n'est pas conforme à la vérité des faits. Ce qu'il nous faut ici, pour veiller à ces réparations ce n'est pas un architecte, mais un commis habile, préposé aux travaux publics, et je l'affirme sans hésitation, si le régime en vogue en Angleterre, relativement à l'achat des fournitures était en vigueur ici et s'il y avait un personnel stable d'employés chargés de faire ces réparations, les frais diminueraient de moitié. D'après ce que le ministre nous a dit, je vois parfaitement comment s'effectuent ces travaux de réparation.

Il en ignore le premier mot. Ceux qui sont au fait de ce qui se passe dans des administrations de moins d'importance que celle-ci, savent combien il est difficile de mettre un frein à cette manie des réparations tant en honneur parmi les employés publics de toute nuance. Pendant nombre d'années, j'ai fait partie du bureau scolaire de la ville de Montréal. Nous avions la gérance d'une dizaine d'écoles, et tout bien compté, ils étaient tout autant, sinon plus dispendieux que les édifices publics auxquels sont affectés les item en discussion.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voyez le nombre d'employés qu'il nous faut entretenir.

M. MONK : Nous avions donc dix ou douze écoles, fréquentées par 19,000 enfants. Or, en dépit de toute cette usure du mobilier, nous réussissions à maintenir à $35,000 le chiffre annuel des réparations. Nous nous chargions nous mêmes de ce soin, ne laissant absolument rien à la discrétion de l'architecte. Nous achetions nos fournitures d'après le système anglais et nous avions un comité de construction constamment à l'œuvre.

M. WALLACE : Quel est le système anglais ?

M. MONK : Voici en quoi consiste ce système : le gouvernement anglais fait imprimer une liste de tous les articles dont il a besoin, tels que couleurs broyées, clous, bois et tous les autres matériaux. Cette liste, fort détaillée, étant imprimée, le gouvernement adresse une circulaire à ceux qui ont établi, à sa satisfaction, leur solvabilité ; puis, ceux-ci transmettent leur noms avec cette liste sur laquelle il y a une colonne où le gouvernement indique les prix des articles en question, le soumissionnaire, de son côté, indiquant ses prix qui se trouvent soit supérieurs soit inférieurs à ceux du gouvernement, et c'est la soumission

la moins élevée qui est acceptée. Si l'on adoptait ici ce système, cela obvierait dans une large mesure eux embarras que le ministre éprouve actuellement. Pour mon compte, je l'avoue, venant de Montréal, je ne saurais concevoir que la propriété ait une telle valeur à Ottawa que le loyer puisse atteindre un chiffre aussi élevé que $6,500 par année. C'est là un fait inouï et, pour le coup, si les citoyens de Montréal savaient que les loyers atteignent ici des chiffres aussi fabuleux, ils vendraient leurs propriétés et viendraient s'établir ici. Le ministre paie $6,500 de redevance pour cette propriété ; or, qu'il s'informe donc du loyer que paie la maison Cassidy pour une propriété sise sur la même rue. Outre ce loyer de trois ans de durée, le gouvernement s'engage à faire des travaux d'amélioration jusqu'à concurrence de $10,000. Le coût de ces améliorations, joint au loyer annuel de $6,500 porterait donc à près de $10,000 le chiffre annuel de la redevance. Je ne prétends pas m'ériger en autorité en mamatière de redevances à Ottawa, mais je dois avouer qu'il est inouï qu'on ait jamais payé rien qui approche de ce chiffre pour un édifice quelconque à Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les dépenses de Rideau Hall varient d'un exercice à l'autre. Il ne faut pas l'oublier, cette propriété est fort étendue ; puis l'hôtel du gouvernement est une ancienne construction, qui nécessite de continuelles réparations. Sur ce crédit de $17,000, il y a $9,000 affectés aux salaires. Il y a là un préposé aux Travaux publics. Mon honorable ami (M. Monk), nous propose de confier à un homme du métier la direction de ces travaux. M. Hutchison est là, à ce titre même, depuis une quinzaine d'années. C'est lui qui est chargé de faire faire tous les travaux de réparation et de tout autre genre à Rideau Hall. Sur ce crédit, de $17,000, il y a une certaine somme affectée à l'entretien des jardins, du parterre, de l'avenue, et le reste ; le tout, cependant, est sous la surveillance de notre architecte qui se rend souvent compte par lui-même du progrès des travaux. J'en conviens, il importe de ne rien négliger pour rendre le séjour de Rideau Hall aussi confortable que possible au Gouverneur général, à sa famille et à ceux qui y habitent. L'honorable député a fait allusion aux dépenses effectuées, ces années passées, pour l'érection d'une nouvelle aile. C'est là une dépense d'urgence, qui ne saurait se présenter de nouveau. Je le répète, sur ce crédit de $17,000, il y a $9,000 affectés aux salaires, et le reste est appliqué à la réparation et à l'achat du mobilier et le reste.

M. CLANCY : Ces entreprises se font-elles par voie de soumission, autant que possible ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce système est inapplicable ici. Il y a un personnel d'employés qui font virtuellement ce que Leurs Excellences leur demandent en fait de réparations.

M. REID (Grenville) : Pour mon propre compte, il me répugne de critiquer les dépenses du Gouverneur général. Il importe sans doute, de témoigner à Son Excellence tous les égards possibles ; mais je tiens à savoir si c'est le Gouverneur général lui-même qui a le contrôle et da haute main sur les dépenses relatives aux fournitures et aux travaux de Rideau-Hall sans que cela passe par la filière du ministère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; il y a $9,000 dollars affectés à cette fin ; les comptes se font à Rideau-Hall au nom du ministère et nous les sanctionnons. Il se peut que j'autorise quelquefois Son Excellence, la gouvernante à acheter elle-même quelques articles de plus ou moins d'importance ; mais tous les comptes nous sont transmis.

M. REID (Grenville) : Ce crédit de $17,000 est-il entièrement affecté à l'achat de fournitures ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; il y $9,000 dollars affectés aux salaires et le reste est consacré aux travaux de réparation et le reste.

M. REID (Grenville) : Ce chiffre de $9,000 consacré aux salaires n'est guère élevé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $9,000 ?

M. REID (Grenville) : Eh ! bien, il y a $9,000 affectés aux salaires, soit ; et il reste $8,000 pour les fournitures. Si on permettait au Gouverneur général de dépenser lui-même ces $8,000, il pourrait probablement bien mieux utiliser cette somme ; car les prix semblent beaucoup plus élevés qu'ils ne le seraient si un simple particulier faisait ces dépenses pour son propre compte. Je remarque que pour bois à planchéiage, il a été payé à W. C. Edwards and Co., $28.50. On peut acheter chez M. Edwards le meilleur bois à planchéier pour $18 le mille, en lots de wagons ordinaires. Le prix payé est exorbitant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef, qui doit s'y connaître un peu, et qui est sur le parquet de la Chambre en ce moment, me dit qu'il est impossible d'acheter ce bois meilleur marché que cela. L'honorable député (M. Reid, Grenville) qui est un médecin s'entend mieux en pareille matière, je suppose, que l'architecte en chef ?

Une VOIX : Le député de Grenville n'exerce plus sa profession : il s'occupe des finances.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mille excuses. Je croyais qu'il exerçait toujours sa profession.

M. SCHELL : Je suis étonné d'entendre l'honorable député (M. Reid, Grenville) affir-

mer pareille chose. Il paie lui-même $18 le mille pieds le bois blanc ou tilleul commun scié, mais non ouvré, ni aplani ni fini et voilà nombre d'années qu'il paie ce prix pour l'approvisionnement de sa propre fabrique.

M. REID (Grenville) : Je suis surpris d'entendre le député de Glengarry (M. Schell) comparer le bois blanc ou tilleul avec le bois de pin à planchéiage. Il le sait, ces deux bois se ressemblent à peu près comme la craie et le fromage.

M. CHARLTON : Quelle différence y a-t-il ?

M. REID (Grenville) : L'honorable député (M. Schell) affirme que je paie le bois blanc ou tilleul ordinaire, scié, $18, et il affirme là une chose contraire à la vérité des faits.

M. SCHELL : J'ignore le chiffre précis ; mais vous payez ce bois environ $18 à Cardinal ; je le sais.

M. REID (Grenville) : Je paie $19 le mille pieds le bois blanc ou tilleul sans nœuds et s'il s'y rencontre du bois de qualité inférieure, il est mis au rancart. Je veux poser une question à l'honorable député ; n'est-il pas vrai que $18 le mille pieds c'est un bon prix à Ottawa, et qu'il est facile d'acheter le meilleur bois de pin à planchéiage moyennant $20 ou $21 le mille ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce trop de payer $28.50 pour 1,297 pieds ?

M. REID (Grenville) : S'il s'agit de pareille quantité, à la bonne heure.

Une VOIX : Taisez-vous donc, alors.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien entendu, aux yeux de ces messieurs nous avons toujours tort, nous ne faisons rien de bon, et l'architecte en chef n'y entend rien.

M. REID (Grenville) : Le ministre cherche encore à se réfugier sous l'aile de l'architecte en chef.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il faut que l'on me tienne responsable de chaque pièce de bois à planchéiage qui s'achète, vraiment je ne sais plus que dire.

Le PREMIER MINISTRE : Vous êtes réduit à quia.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Réellement, je suis à bout d'arguments.

M. WALLACE : Evidemment, vous n'avez pas réussi à déconcerter le député de Grenville (M. Reid). L'autre jour, nous avons appris avec stupéfaction qu'il nous fallait payer $3,500 de redevance annuelle pour l'édifice Seybold ; or, aujourd'hui voilà qu'on nous annonce que cette redevance atteint le chiffre de $6,500, et qu'en outre il nous faut payer $10,000 pour travaux de réparation. La redevance, pour ces trois années, s'élèvera au chiffre de $19,500, et si l'on y ajoute $10,000 pour réparations, la totalité de la dépense s'élèvera à $29,500, soit environ $10,000 de redevance annuelle payée à un propriétaire d'immeuble qui se trouve exempt de taxes municipales, puisque son édifice est loué à la Couronne. Or, d'ordinaire, tout bail comporte la stipulation que si l'on fait subir a un édifice loué des modifications de nature à le déprécier ; alors, à l'expiration du bail, il fait remettre l'édifice dans son état primitif, à l'époque du bail. Cet édifice, sans doute, est actuellement muni de tablettes, de comptiors et de tous les accessoirs nécessaires à un entrepôt de nouveautés ; et si le bail contient la stipulation usitée relativement à l'obligation de remettre l'édifice dans son état primitif, à l'époque de la prise de possession, cela pourra entraîner une nouvelle dépense de plusieurs milliers de dollars. Voilà pourquoi nous tenons à prendre connaissance de ce bail, et nous en demandons le dépôt.

Le PREMIER MINISTRE : Ce document sera déposé sur le bureau ; la chose ne saurait souffrir d'inconvénient.

Edifices publics à Ottawa—Eclairage au gaz et à la lumière électrique, y compris les chemins et les ponts, $18,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est identique à celui voté l'année dernière.

M. WALLACE : Cette explication n'est guère satisfaisante ; car, l'année dernière le ministre s'est montré fort sobre de renseignements à ce sujet. Je désirerais quelques éclaircissements au sujet de la nature du contrat relativement à la lumière électrique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous payons annuellement $2.50 par lampe, pour 3,000 lampes ; pour le reste, $2 par lampe, soit $14,500. Pour les vingt-six lumières à arc sur les chemins et les ponts, à $85 respectivement par année, nous payons $2,200. Nous employons encore le gaz pour certains usages, ce qui nous coûte $1,200. Pour renouvellement de lampes, accessoires et le reste, nous payons $600, soit une totalité de $18,500.

M. BORDEN (Halifax) : Est-il stipulé au contrat relatif à l'éclairage que vous payez tant par lampe ou tant au compteur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est tant par lampe.

M. BORDEN (Halifax) : Cela comprend-il l'éclairage de cet édifice-ci ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Le prix est-il le même pour une session de deux mois que pour une session de huit mois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous payons $2.50 par lampe par année, ce qui est un prix peu élevé. Il y a nombre de lampes qui brûlent toute l'année, jour et nuit tant au rez-de-chaussée que dans nombre de bureaux.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a au-dessus de nos têtes 960 lampes qui ne brûlent pas au delà d'un tiers de l'année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces lampes ont une puissance de 10 chandelles ; toutefois, nous payons sur le pied de $2.50 nos lampes de la puissance de 16 chandelles.

Edifices publics fédéraux—Salaires des ingénieurs, chauffeurs, gardiens, etc., $85,000.

M. BORDEN (Halifax) : Cet article accuse une augmentation de $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici des édifices publics par tout le pays, y compris ceux d'Ottawa. Le gonflement de la dépense tient à l'érection de nouveaux édifices publics dans toutes les parties du pays, y compris la Nouvelle-Ecosse.

M. BORDEN (Halifax) : Je me permettrai peut-être de critiquer le ministre, tant nous brûlons de voir ériger des édifices publics à Halifax. On comprendra notre impatience, si on tient compte du fait que voilà trois longues années que nous attendons ; le ministre, je l'espère, ne portera pas de redevance au budget avant d'avoir doté notre ville de ces édifices.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef me dit que les plans de l'édifice en question sont presque terminés, et mon honorable ami (M. Borden) sera sans doute bien aise de savoir que l'édifice dont nous voulons doter la ville d'Halifax sera un des plus beaux du pays.

M. BORDEN (Halifax) : Avant de passer à l'étude d'un autre item, je ferai observer au ministre que nous lui votons un crédit de $224,000 pour l'entretien, le chauffage et l'éclairage des édifices publics d'Ottawa, sauf Rideau-Hall et la station agronomique ; de sorte que ce crédit est uniquement affecté aux édifices occupés par le personnel des différents ministères et par le parlement. Il me semble qu'avec ce joli denier à sa disposition, le ministre devrait être en mesure de pourvoir convenablement à l'entretien de ces édifices, au cours du prochain exercice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà le problème à résoudre. Je ferai mon possible pour me cantonner dans les bornes de ce crédit. Au demeurant, que ce soit moi ou un autre qui préside à ce ministère, je dois avouer que c'est une tâche passablement ingrate.

Havres et rivières, N.-E.—Abbott's Harbour—Travaux protecteurs du rivage, $1,105.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il ici d'une nouvelle entreprise ?

M. BORDEN (Halifax).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et ce crédit suffira à l'achèvement des travaux.

Rivière au Castor, N.-E.—Quai de prolongement, $2,100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un crédit destiné à compléter les travaux.

Grand Bras d'Or—Quai—Réparations, $400.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est consacré au parachèvement des travaux.

Boularderie Centre—Quai, $1,100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBUBLICS : Cette somme complètera les travaux.

Crique Canada, brise-lames—Nouveau caisson, $500.

M. WALLACE : Quel est ce nouveau caisson ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a jugé nécessaire de construire un nouveau caisson à l'extrémité du quai.

Cape Negro Island—Réparations et prolongement du brise-lames, $500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit suffira au parachèvement des travaux.

Chebogue—Travaux protecteurs du havre, $1,320.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec cette somme, nous serons en mesure de finir les travaux.

Cheverie—Prolongement du brise-lames, $4,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le but de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un prolongement des anciens travaux, de 100 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur. Le brise-lames actuel a 130 pieds de long, et il s'agit ici de le prolonger dans un but de protection.

M. CLANCY : Tous ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ils se font à la journée. Quelques autres ont été donnés à l'entreprise, et nombre d'autres se sont faits à la journée.

M. CLANCY : Pourquoi ne les a-t-on pas tous donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que la chose n'est pas toujours praticable. Les réparations ne peuvent facilement se faire à l'entreprise, et, lorsqu'on réussit à mettre la main sur un bon contremaître il est bien préférable et bien plus économique de faire faire ces travaux à la journée. Bien entendu, je de-

mande d'ordinaire des soumissions pour les travaux de quelque importance.

M. CLANCY : Le ministre affirme qu'il est souvent préférable de faire exécuter ces travaux à la journée. On ne saurait lui demander d'être plus explicite et de nous avouer qu'il juge la chose préférable dans l'intérêt du parti.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est préférable dans l'intérêt public. Cela nous crée plus d'ennuis et le ministre n'a pas le moindre intérêt à faire exécuter ces travaux à la journée ; mais les ouvriers ont des droits à faire valoir, et ayant voix au chapitre, ils préfèrent le travail à la journée. Les entrepreneurs visent à réaliser des profits à même le travail des ouvriers, et je ne vois pas pourquoi le gouvernement n'entreprendrait pas lui-même ses propres travaux. Je parle en connaissance de cause, ayant acquis une assez longue expérience dans la direction de ces travaux ; or, j'ai constaté que lorsqu'il est possible de trouver un bon contremaître, il vaut mieux faire exécuter les travaux à la journée que de les donner à l'entreprise. Au demeurant, l'honorable député le sait, nous demandons des soumissions pour la plupart de nos travaux.

M. CLANCY : La conclusion légitime à tirer de l'assertion du ministre c'est que chaque fois qu'il est possible de se procurer les services d'un bon contremaître, il est préférable de faire exécuter les travaux publics à la journée, plutôt que de les donner à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que j'ai affirmé.

M. CLANCY : Il serait difficile de tirer une autre conclusion des paroles du ministre. L'expérience du monde entier vient à l'encontre de son assertion. Il n'est pas un seul homme d'affaires à Ottawa, qui, ayant un pâté de maisons à construire, songerait à employer un contremaître et à faire exécuter ces travaux à la journée. Les ouvriers qui travaillent pour le gouvernement sentent qu'ils ont plus de latitude qu'en travaillant pour des entrepreneurs et font à peu près ce qu'ils veulent. Employez un groupe de dix hommes à la journée sur des travaux publics et ils fourniront bien moins de travail que s'ils étaient au service d'un entrepreneur.

Quelquefois il arrive qu'il est presque impossible d'exécuter les travaux autrement qu'à la journée ; mais la grande règle est que, partout où la chose est possible, il faut adopter le système des travaux à l'entreprise. Autrement, il arrive qu'on n'engage pour les travaux à la journée que les ouvriers partisans du gouvernement au pouvoir. Le député d'Elgin-est (M. Ingram) vient de nous dire que dans le comté qu'il représente, ceux qui ne sont pas amis du gouvernement au pouvoir, ne peuvent réussir à trouver de l'emploi sur les travaux publics. Le ministre ignore peut-être ce fait ; mais il sait trop bien ce qui se passe dans le pays pour qu'il nous soit possible de l'exonorer de toute responsabilité. Espérons qu'il désavouera la doctrine qu'il vient d'énoncer et qu'il reviendra au seul système légitime, celui qui consiste à faire exécuter les travaux publics à l'entreprise partout où la chose est possible. J'en conviens, une forte partie des travaux exécutés tant par son ministère que par les autres ministères doivent se faire à la journée. Toutefois, il est utile d'affirmer ici le principe si légitime, tant de fois préconisé par le parti libéral, j'entends le système qui consiste à soumettre à la concurrence publique toutes les entreprises de l'Etat.

Mes regards s'arrêtent en ce moment sur certains députés de la droite qui par le passé ont rendu au pays un service signalé, en se faisant les champions de ce système. Je leur tiens juste compte du bien qui en est résulté, bien que cela leur ait donné lieu de critiquer le parti qui a droit à toutes mes sympathies. Or, j'adjure ces messieurs de prendre la même attitude et de ne pas approuver par leur silence la déclaration du ministre des Travaux publics qui vient ici affirmer que c'est le système du travail à la journée et non pas celui du travail à l'entreprise, qui doit prévaloir au pays. A moins que le ministre n'abjure publiquement son erreur, et s'il faut que pareille doctrine nous serve de règle à l'avenir, alors, renonçons à jamais à l'espoir de voir fructifier les deniers du peuple consacrés aux entreprises de l'Etat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Clancy), je le dis à regret, ne se montre pas homme de progrès. Il y a des pays progressifs, comme la Nouvelle-Zélande, qui ont mis au rancart le système de la concurrence publique pour les entreprises de l'état.

M. CLANCY : Cela ne prouve pas que le système soit vicieux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, sans doute ; mais cela prouve que dans certains pays éclairés, et dans des colonies anglaises progressistes, les ouvriers ont appris à s'affirmer et les hommes publics savent apprécier la situation des classes laborieuses. Je l'ai mainte et mainte fois affirmé ici, je suis partisan du système du travail à la journée, partout où la chose est praticable. Je n'ai jamais dissimulé ma pensée à ce sujet. Il est vrai que je n'ai pas toujours appliqué ma théorie, car la plupart des travaux publics exécutés par mon ministère ont été soumis à la concurrence publique et se sont faits à l'entreprise. Mais je l'affirme sans hésitation, les ouvriers sont bien mieux traités et fournissent tout autant de travail, quand nous les employons à la journée que lorsqu'ils sont au service d'un entrepreneur.

M. CLANCY : Je le nie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'affirme de nouveau, les ouvriers fournissent tout autant de travail à la journée, pourvu qu'on réussisse à obtenir les services d'un bon contremaître : voilà la condition essentielle. L'honorable député n'a pas assez confiance dans les classes ouvrières de son pays. Certes, nos ouvriers sont tout aussi honorables que toute autre classe de la société. Traitons-les bien et ils travailleront bien. Voilà pourquoi, j'affirme sans hésitation mes préférences pour le système qui consiste à faire exécuter les travaux publics à la journée par des ouvriers sous la surveillance de bons contremaîtres et j'ajoute qu'il n'est pas un homme tant soit peu au courant du progrès du siècle qui condamnera ce système. Ce n'est pas la première fois que je prends la parole ici pour plaider en faveur du système du travail à la journée. Je le répète, je n'ai pas toujours appliqué ma thèse. Non, malheureusement, j'ai dû trop souvent peut-être m'en écarter.

Je n'ai pas toujours eu mes franches coudées. Supposons que le ministère des Travaux publics et celui des Chemins de fer et Canaux forment un certain nombre de contremaîtres et que nous exécutions nous-mêmes nos propres travaux. Rien n'empêcherait la chose de réussir. Les ouvriers seraient mieux traités et les entrepreneurs ne réaliseraient plus tant de profits aux dépens de la classe ouvrière. Pour les travaux publics de grande importance, le pays n'est peut-être pas encore mûr pour l'application de ce système ; mais l'heure n'est pas éloignée où l'honorable député n'osera plus venir affirmer ici l'avis qu'il vient d'exprimer. Car les ouvriers ont appris à affirmer leurs droits. Je ne suis pas démagogue, tant s'en faut. Mais j'affirme que l'instruction tend de plus en plus à se répandre parmi les classes ouvrières de ce pays, et elles réclament à bon droit justice du gouvernement. Quand il s'est agi de reconstruire l'édifice de l'ouest, j'ai fait exécuter les travaux à la journée et je mets qui que ce soit au défi de prouver qu'il ait été dépensé vingt-cinq dollars inutilement. Les ouvriers de l'union ouvrière se sont admirablement acquittés de leur tâche. Nous ne sommes pas encore prêts à appliquer ce système dans la mesure que je le voudrais.

En ce pays c'est la doctrine du plus bas soumissionnaire qui a prévalu. Je dis sans hésitation, après cinq ans d'expérience, que ce système tel qu'il est pratiqué ici est un système infernalement mauvais. Si on le pratiquait comme il est pratiqué en Angleterre, en Allemagne ou en France, ce serait un bon système. Dans ces pays on demande des soumissions à un groupe choisi d'hommes compétents. Mais ici nous invitons tout le monde à soumissionner. Quelquefois nous recevons une soumission que l'ingénieur en chef ou l'architecte dit être trop basse. Mais ce soumissionnaire est en mesure de faire son dépôt, et l'on est moralement obligé de lui accorder l'ouvrage. La conséquence est qu'il ne paie pas ses hommes ni ses matériaux. J'admets que depuis que je suis ministre des Travaux publics j'ai rencontré des douzaines de cas de ce genre.

M. CLANCY : C'est la faute même de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Naturellement. Je suis coupable de tout. Quant au cas de Saint-Thomas, un des vieux membres de cette Chambre nous a dit que pour être employé à la construction de l'édifice public à cet endroit, il fallait être libéral. Mais quels sont les faits. Je l'ai déjà dit, mais je veux le répéter encore, car je ne puis pas laisser passer cette assertion sans la contester : le contrat des travaux à Saint-Thomas a été donné au plus bas soumissionnaire. Est-ce que je puis intervenir ? Puis-je aller dire à cet entrepreneur : Vous devez employer cet homme, ou renvoyer cet autre. Mais je crains que nous ne nous éloignions du crédit en discussion.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre dans son ardeur ne nous a pas dit encore quel était l'objet de ce brise-lames.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Offrir une protection aux vaisseaux.

M. BORDEN (Halifax) : Former un havre?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLANCY : Je ne laisserai pas l'honorable monsieur nous sermonner ainsi sans lui répondre. Il nous dit qu'il n'est pas un démagogue, mais je crois qu'il est, sans le savoir peut-être, le plus dangereux démagogue que le pays ait jamais eu. Il nous dit aujourd'hui qu'il agit dans les intérêts des travailleurs ; en ce cas ceux-ci ont un parrain bien douteux. Car, que signifie cette sollicitude de la part de l'honorable ministre, sinon que tous les meneurs politiques auront de l'ouvrage, et que les ouvriers seront choisis par lui-même et ses mignons. Il ne se fait pas le moindre petit ouvrage public aujourd'hui dans le pays où nous ne puissions pas retrouver la main de l'honorable ministre des Travaux publics. L'honorable ministre montre beaucoup d'indignation au sujet du cas de Saint-Thomas. Lorsque mon honorable ami le député d'Elgin (M. Ingram) a déclaré que l'on n'y employait que des libéraux, le ministre a demandé : Quelle différence cela fait-il ? Ne sait-il pas que la vie d'un entrepreneur ne vaudrait rien s'il ne donnait pas son ouvrage à faire à des libéraux ? S'il ne se pliait pas aux exigences de ceux que le ministre met au-dessus de lui, son contrat ne vaudrait rien. Je connais des cas honteux. L'honorable ministre a envoyé un dragueur dans la rivière Sydenham. L'agent du ministre, avant qu'il connût la couleur politique des gens, alla sans réflexion acheter plusieurs fois sa viande chez le boucher de l'endroit où travaillait le dragueur. Mais un

jour on fit savoir au boucher que l'on avait appris qu'il était conservateur et qu'il ne pourrait plus fournir les quelques livres de viande fraîche qu'on achetait de lui. Or, ce système prévaut d'un bout du Canada à l'autre. Il me semble dangereux de laisser autant de pouvoir entre les mains d'un ministre qui permet de telles choses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non seulement je ne les ai pas permises, mais je n'en ai jamais eu connaissance. L'honorable député a été mal renseigné. Comment pouvais-je intervenir dans le contrat de cet homme. Supposons qu'il ne veuille pas donner d'ouvrage aux conservateurs, qu'est-ce que j'ai à faire avec cela. Cet homme est libre.

M. CLANCY : Personne n'est libre avec l'honorable ministre. Du moment qu'un homme tombe sous le pouvoir de son ministère, il devient un esclave. Lorsque l'honorable ministre se pavane comme ami des travailleurs, et distribue l'argent public à ses meneurs, alors je lui dis qu'il est une menace pour les ouvriers du pays, et pour leurs intérêts. Ceux qui ne veulent pas penser politiquement comme lui, font aussi bien d'aller au refuge des pauvres que de chercher à avoir de l'ouvrage de lui. Les ouvriers du pays comprennent cela parfaitement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis que je suis ministres des Travaux publics j'admets que j'ai accordé des faveurs à nos amis politiques. Nos adversaires ont agi ainsi pendant 20 ans, mais ils semblent l'avoir oublié. Que sert de nous chanter cette chanson ici ? Nous savons tous que chaque parti au pouvoir favorise ses amis. Aujourd'hui, toutes choses égales d'ailleurs, le parti libéral a droit au picotin. Ce parti a été dans l'opposition pendant dix-huit ans, et il n'est au pouvoir que depuis quatre ou cinq ans. Et cependant nos adversaires se lamentent comme s'il y avait dix-huit ans qu'ils étaient dans l'opposition. Lorsqu'ils y auront été ce temps, ils auront le droit de se lamenter. Réellement ils devraient endurer leur mal de meilleure grâce. Il peut se faire que dans le comté de mon honorable ami, celui qui était en charge du dragueur ait reçu instruction d'acheter sa viande chez des amis du parti au pouvoir. C'était ce qu'il fallait faire. Lorsque les honorables députés de la gauche deviendront le gouvernement ils feront la même chose, ils le savent bien. Ils feront ce que nous faisons, mais il y a une chose dans laquelle ils ne nous imiteront pas. Nous avons trop laissé administrer nos affaires par des employés nommés par nos adversaires. Le gouvernement actuel a été plus critiqué par ses propres amis pour cela que les députés de la droite ne s'en doutent. Les ministres de la Couronne ont été attaqués par leurs propres amis qui leur ont reproché violemment de ne pas avoir destitué assez d'anciens employés, parce que nous n'avons pas donné toutes les faveurs à nos amis.

M. BENNETT : Je ne crois pas que vous méritiez ce blâme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne nie pas avoir fait de mon mieux pour servir le parti libéral, et je ne crois pas avoir commis d'injustice, sciemment du moins. Je ne crois pas avoir destitué un employé injustement. Je ne crois pas avoir gaspillé l'argent public. Toutes choses égales d'ailleurs, j'ai favorisé le parti libéral, comme j'avais droit de le faire, et je puis ajouter, comme c'était mon devoir de le faire.

M. INGRAM : Le ministre dit que parce que mon honorable ami le député de Bothwell (M. Clancy) est opposé à ce que l'on fasse faire certains travaux à l'entreprise, il est par conséquent opposé aux intérêts des ouvriers. Est-ce que je ne me trompe pas, en résumant ainsi le raisonnement de l'honorable ministre ? Mon honorable ami répondra-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député continue, nous ne sommes pas à confesse ici.

M. INGRAM : Je suis sûr que si l'honorable ministre était obligé de faire une confession il se trouverait dans une position très embarrassante. Je me rappelle qu'il y a quelques années, lorsque le gouvernement conservateur faisait faire à la journée quelques travaux de réparations dans certains havres, personne n'a plus combattu ce système que le ministre actuel des Travaux publics. Je prétends qu'il est impossible dans plusieurs cas de demander des soumissions pour les travaux d'améliorations dans les havres ; je crois que lorsqu'un ouvrage public s'en va en ruines, que les quais se brisent, il est souvent impossible pour un ingénieur du gouvernement ou toute autre personne de demander des soumissions pour ce genre de travaux. Dans des cas de ce genre je ne crois pas qu'il soit possible de faire faire l'ouvrage à l'entreprise, mais il y a d'autres travaux, et il y en a qui se font en ce moment dans mon comté, que le gouvernement aurait pu faire s'il l'avait voulu. Je ne dis pas, cependant, que le gouvernement y aurait gagné quelque avantage en les faisant faire à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quels travaux ?

M. INGRAM : Ce sont les améliorations du havre de Port Burwell. Les améliorations du havre de Port Stanley se font aussi à la journée, et je veux dire à l'honorable ministre que pas un conservateur n'y est employé et que pas un ne le sera tant que celui qui aura la distribution du picotin dans ce comté aura l'appui du gouvernement, je veux dire aussi que Port Burwell n'est pas soumis aux caprices de celui qui gouverne dans Elgin-est, et celui qui a la direction de l'ouvrage le conduit très bien,

M. CHARLTON : Ecoutez ! écoutez !

M. INGRAM : Quant à l'achat de provisions chez des amis du gouvernement, je suis prêt à admettre que toutes choses égales d'ailleurs, les amis personnels ou politiques du gouvernement ont le droit de les fournir, mais il faut que leurs prix ne soient pas plus élevés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que c'est là un principe sain.

M. BRITTON : Ce principe a-t-il été violé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne l'a pas été.

M. INGRAM : Je crois que l'honorable député de Kingston (M. Britton) n'aurait pas besoin de chercher bien loin pour trouver qu'il l'a été.

M. BRITTON : Je ne sache pas qu'il ait été violé dans ce cas-là.

M. INGRAM : Je crois qu'il serait très difficile de convaincre mon honorable ami qu'une violation a eu lieu. Je crains beaucoup qu'il ne soit aussi aveuglé que le ministre des Travaux publics. Au sujet de l'arsenal de Saint-Thomas, je regrette que la distribution des faveurs n'ait pas été confiée à un seul. Aujourd'hui, tous les députés de la droite paraissent avoir leur mot à dire à Elgin-est. Il semble que la consigne ait été donnée qu'aucun conservateur ne doit poser une brique aux murs de l'arsenal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. INGRAM : Le ministre des Travaux publics n'en connaît rien ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en connais rien ; c'est la première fois que j'en entends parler, et je n'ai jamais donné d'ordres de ce genre.

M. INGRAM : L'honorable ministre appliquera-t-il le remède s'il constate que ce que je dis est exact ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demanderai aux députés de la droite ce qu'ils feraient s'ils étaient à ma place. Voici un entrepreneur qui était le plus bas soumissionnaire. Ai-je le droit de lui dire : Vous ne devez pas employer tel ou tel homme ?

M. CLANCY : L'honorable ministre a le droit d'établir une règle.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas intervenir. Tout ce que je puis faire, c'est de l'obliger à me livrer la marchandise qu'il s'est engagé à me livrer.

M. CLANCY : L'honorable ministre, pour être franc dans une discussion de ce genre, irait-il jusqu'à prétendre que si, des deux côtés de la Chambre, on admettait un principe vicieux, il ne pourrait pas empêcher de mettre dans les contrats une clause contre ce mal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement non.

M. CLANCY : L'honorable ministre a parfaitement raison en disant qu'il ne peut pas empêcher cela. L'entrepreneur et ses amis savent parfaitement qu'il ne le veut pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai vu M. Green qu'une seule fois et il m'a paru être un parfait gentilhomme. Je ne puis comprendre que M. Green aille en dehors du comté pour avoir des ouvriers parce qu'il ne peut pas trouver de libéraux à Saint-Thomas.

M. INGRAM : Ce n'est pas du tout le reproche que nous faisons. M. Green est consentant, si on le lui permet, de donner de l'ouvrage à n'importe qui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui l'en empêche, alors ? Je ne l'en empêche pas.

M. INGRAM : J'ai déjà dit à l'honorable ministre que c'est celui qui a la distribution des faveurs du parti qui régente tout au sujet de la construction de l'arsenal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Personne n'a cette autorité. Pour ces travaux en particulier elle m'appartient, et c'est la première fois que j'entends dire que cet état de choses existe. Je crois que l'honorable député (M. Ingram) a été mal renseigné.

M. INGRAM : Si l'honorable ministre veut demander à quelques-uns de ses amis politiques à Saint-Thomas, ils certifieront que je dis vrai.

M. TAYLOR : Je demanderai à l'honorable ministre si la construction du piédestal pour la statue de la reine, rue Wellington, se fait à la journée ou à l'entreprise ? Si je demande cela, c'est que l'honorable ministre nous a dit qu'il pouvait faire faire l'ouvrage moins cher à la journée qu'à l'entreprise. Voilà un exemple frappant. Le bois est arrivé hier tout préparé, tout raboté, tout prêt à être posé. Depuis deux jours une équipe d'ouvriers travaille à ce monument. Hier il y avait onze hommes, aujourd'hui, il y en a eu moins. Je suis prêt à affirmer que deux bons charpentiers auraient assemblé tout ce bois en deux jours, et cependant l'honorable ministre avait onze hommes à cet ouvrage hier, et aujourd'hui il en a six ou sept.

M. CHARLTON : C'est un ouvrage très compliqué.

M. TAYLOR : Oui, très compliqué. L'honorable ministre trouverait, j'en suis sûr, dans son comté, deux hommes qui l'auraient fait en deux jours. C'est là un exemple de la manière dont l'honorable ministre fait faire ses travaux à la journée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Taylor) fait toujours faire ses travaux à meilleur marché que n'importe qui. J'en fais mes compliments à ses électeurs. Nous avons reçu une statue de la reine. C'est un très beau monument, et nous ne savons pas où le placer. Un connaisseur et un Anglais qui est très compétent en la matière m'ont dit que la statue était la plus belle qui existe, et je crois que c'est vrai. Avant de décider où la placer, l'architecte en chef a cru qu'il valait mieux voir à l'avance quel endroit conviendra le mieux. Or l'ouvrage se fait. Mon honorable ami dit que onze hommes y ont été employés. Il faut qu'il ait beaucoup de temps à perdre pour s'arrêter ainsi à compter les ouvriers.

M. TAYLOR : J'ai pu les compter en une minute en passant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas me mettre à surveiller les hommes. C'est le devoir de l'architecte en chef. Nous avons un homme pratique, M. Breton, un très ancien employé. Il n'est pas bon, je suppose ?

M. TAYLOR : Ce n'est pas ce que je dis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si deux hommes peuvent faire cet ouvrage, ils doivent appartenir au comté que représente mon honorable ami. Nous n'avons pas pu trouver d'hommes comme ceux-là à Ottawa.

M. OSLER : Nous accorderons les onze hommes à l'honorable ministre s'il veut promettre de ne pas ériger le monument à l'endroit où on l'a mis pour le moment.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne le placerons pas à cet endroit.

Havre de Clark—Pour compléter le brise-lames et enlever les cailloux du chenal, $6,000.

M. BORDEN (Halifax) : Cette somme complètera-t-elle les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Havre de Nell—Brise-lames, $14,000.

M. CLANCY : Cet ouvrage peut sans doute être très nécessaire, mais le ministre devrait nous donner des explications.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une entreprise nouvelle pour laquelle nous demandons des soumissions.

M. CLANCY : Les $3,000 votés l'an dernier ont-ils été dépensés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. La soumission la plus basse sera acceptée.

Parrsborough—Quai, $2,000.

M. KAULBACH : Retire-t-on des revenus de ce quai ? Le ministre des Travaux publics retire-t-il quelque chose de ces quais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque l'ouvrage est terminé le ministère des Travaux publics transfère le quai au ministère de la Marine, qui retire les droits de quaiage ordinaires.

M. CLANCY : Le ministre de la Marine peut-il nous dire ce qu'il retire ?

Le MINISTE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous retirons les droits de quaiage ordinaires.

M. CLANCY : Le revenu provenant de ces droits est-il considérable, ou ces quais sont-ils seulement pour la commodité des pêcheurs ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : De quelques quais nous percevons un revenu raisonnable, mais sur d'autres il est très faible. L'honorable député trouvera dans le rapport de l'auditeur général le détail des revenus de chaque quai.

Havres et rivières, N.-E.—Parrsborough—Reconstruction des ouvrages de protection à la grève, $1,550.

M. KAULBACH : Plusieurs fois j'ai demandé au ministre de faire construire un mur de revêtement à la Battery-Point à l'entrée du hâvre de Lunenburg. C'est un ouvrage très essentiel et le gouvernement manque sérieusement à son devoir lorsqu'il refuse d'accorder une somme pour la construction de ce mur. Si les travaux ne sont pas faits bientôt, les fondations du phare seront en danger. Je voudrais que l'honorable ministre des Travaux publics tienne note de cette déclaration et place dans le budget supplémentaire une somme suffisante pour construire le mur à cet endroit. Ce n'est pas le premier appel que je fais. Plusieurs fois j'ai demandé de construire ce mur, et l'ouvrage aurait été fait si l'ancien gouvernement était resté au pouvoir. Il y a d'autres travaux que j'ai aussi demandés au gouvernement de faire dans mon comté, mais mes requêtes ont toujours été refusées. Il faudrait un brise-lames à Broad-Cove, dans la partie ouest de mon comté près du comté de Queen, représenté par mon honorable ami le ministre des Finances. Puis il y a le brise-lames de Petite-Rivière qui a été commencé et sur lequel on a dépensé beaucoup d'argent ; mais on ne le termine pas simplement parce que l'honorable ministre des Travaux publics ne veut pas faire voter les fonds nécessaires. Ce brise-lames a été commencé en vue de la création d'un hâvre de refuge. C'est un endroit de la côte où il n'y a aucune protection pour les bateaux. Une bonne partie du brise-lames s'en va en ruines, et il sera complètement inutile avant longtemps si on ne fait rien. Le brise-lames offre une protection aux bateaux de pêcheurs. Il leur donne encore une protection partielle ; mais s'il était complété, il offrirait un refuge très utile aux navires comme aux bateaux de pêche. L'autre brise-lames que j'ai de-

mandé de réparer est celui de Hiltz-Narrows, mais rien n'a été fait jusqu'à présent. Ce brise-lames s'en va en ruines, et d'ici à peu de temps tout l'argent qui a été dépensé l'aura été inutilement. Je ne mentionnerai pas les autres travaux qui seraient absolument nécessaires dans mon comté, car je ne veux pas fatiguer la Chambre, mais il y en a un en particulier dont je ne puis m'empêcher de parler. C'est le brise-lames de Mill-Cove à la baie Sainte-Marguerite ; on ne peut pas l'ignorer. Il y a un fort établissement à cet endroit et mon honorable ami le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) connaît bien les lieux, car il est situé sur le côté est de la baie Sainte-Marguerite. Je ne connais pas de travaux sur toute la côte depuis le Cap-Sable jusqu'au Cap-Nord qui soient plus nécessaires pour la protection de la propriété que le brise-lames de Mill-Cove, Mill-Cove a une population nombreuse qui tire sa vie presqu'exclusivement de la pêche sur la côte, à l'exception de quelques-uns qui vont pêcher sur la haute mer. Ces pêcheurs trouvent très désavantageux d'être obligés de tirer leurs bateaux à terre chaque fois qu'il y a apparence de gros temps. Ils demandent un brise-lames afin qu'ils puissent avoir des bateaux assez grands pour faire la pêche sur la haute-mer, qui leur rapporterait plus que la pêche le long du rivage, à laquelle ils sont présentement restreints faute de brise-lames. J'espère que l'honorable ministre des Travaux publics écoutera mon appel, et accordera l'argent nécessaire. Je suis certain que s'il consultait ses propres amis politiques dans ce district, il se convaincrait que l'appel que je fais est juste et raisonnable. J'espère qu'il ne manquera pas de le reconnaître, et accordera l'aide nécessaire.

M. BORDEN (Halifax) : J'approuve entièrement ce que vient de dire mon honorable ami le député de Lunenburg au sujet de la nécessité de quelques-uns des travaux qu'il demande pour le comté qu'il représente, et où il y a beaucoup de pêcheurs. Je crois qu'il se fait plus de pêche dans ce comté que dans aucun autre comté de la Nouvelle-Ecosse, et tout ce qui pourrait aider à l'avancement de cette industrie est de grande importance pour toute la province.

M. KAULBACH : L'honorable ministre des Travaux publics ne m'a pas encore donné de réponse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis ici pour écouter. Je ne puis pas faire de promesses. J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qu'a dit l'honorable député. Je dois dire, cependant, que je n'ai jamais reçu de rapport du ministère de la Marine que le phare de Lunenburg était en danger. Quant aux autres travaux, il serait très difficile, même avec la meilleure volonté du monde, de tous les faire. Nous recevons des demandes par douzaines, de chaque comté, surtout de la Nouvelle-Ecosse, parce que la côte est très dangereuse. Les pêcheurs ont droit à notre considération et à nos sympathies. Ils font une rude besogne au milieu de grandes difficultés. J'admets tout cela.

M. KAULBACH : En toute déférence pour ce que vient de dire l'honorable ministre, je lui ferai remarquer que les dépenses qui se font dans la Nouvelle-Ecosse et que je vois dans le présent budget n'excitent pas du tout ma jalousie ; mais lorsque je vois des comtés représentés par nos amis de la droite, si généreusement traités, et le comté que je représente, celui où il se fait plus de pêche que dans tout autre en Canada, n'avoir rien du tout, je dis alors qu'il y a négligence chez le ministre des Travaux publics et que les pêcheurs ont droit de se plaindre qu'on ne leur vienne pas en aide, eux surtout qui contribuent si considérablement aux revenus du pays. Je ressens l'injustice avec laquelle ces pêcheurs ont été traités depuis que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir. Je suis ici pour défendre leurs droits et je n'hésiterai pas à parler avec vigueur et longtemps dans leurs intérêts.

M. CLANCY : Après l'appel qui a été fait par mon honorable ami, je crois que l'honorable ministre pourrait faire autant dans ce cas-ci qu'il a fait dans d'autres. C'est toujours avec plaisir que je lis ses discours qui sont généralement intéressants et se lisent bien. Je me rappelle qu'une fois il est allé dans une ville qui demandait une salle d'exercices militaires, et il dit alors à ceux devant lesquels il parlait qu'il ne pouvait leur promettre la salle en question, mais qu'il était heureux de constater l'esprit militaire qui les animait.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.): Les demandes de l'honorable député de Lunenburg sont sans doute justes et dans l'intérêt de son comté, mais il ne doit pas oublier qu'il a représenté ce comté tout le temps que l'ancien gouvernement était au pouvoir, et c'était le temps alors pour lui d'opérer une pression sur ses amis pour leur faire faire les améliorations qu'il demande aujourd'hui.

M. KAULBACH : J'ai obtenu de faire entreprendre plusieurs travaux dans le comté de Lunenburg lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, mais on les a interrompus lorsque le gouvernement a changé et j'essaie de convaincre l'honorable ministre de l'injustice de cette interruption soudaine.

M. KENDALL : Je rappellerai aussi à l'honorable député que pendant la saison d'été sa flotte n'est pas aux environs de Lunenburg, mais plus bas sur la côte, vers l'est. Si on laissait le grand brise-lames de Cow-Bay tomber en ruines faute de quelques réparations il pourrait peut-être se plaindre, mais maintenant que nos honorables amis de ce côté-ci de la Chambre vont

renouveler ce brise-lames, il doit admettre que sa flotte reçoit plus de secours de la part du gouvernement actuel que de la part de l'ancien gouvernement lorsque ses amis étaient au pouvoir.

M. KAULBACH : Je combats la distribution injuste. Il y a des havres qui reçoivent beaucoup, d'autres qui ne reçoivent rien.

Porter's Lake--Creusage et brise-lames à l'entrée du chenal, $6,000.

M. BORDEN (Halifax) : En quel état sont ces travaux présentement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On n'a dépensé qu'une petite somme, quelques centaines de dollars seulement, et ce que nous demandons aujourd'hui se rapporte au creusage du chenal et au mur de protection.

M. BORDEN (Halifax) : L'objet de ces travaux est-il d'empêcher le chemin d'être inondé à certaines périodes de l'année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le chenal sera creusé, un quai sera construit à l'entrée et on fera des travaux de protection sur la grève. Il y aura aussi un havre de refuge. En même temps ces travaux empêcheront l'innondation du chemin.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'est-ce qui empêche de faire les travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Probablement que les plans ne sont pas prêts. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il y avait dans le budget 1,500 articles différents. Cela représente beaucoup d'ouvrage, beaucoup plus que le personnel n'est capable d'accomplir dans une année.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a fait plus de travaux que mon honorable collègue, le ministre des Travaux publics ne semble le croire. Le lac Porter est un lac navigable, mais le chenal s'est comblé. Cette difficulté qu'il y a à tenir le chenal ouvert est de l'histoire ancienne. Un des effets des travaux que l'on fait sera d'empêcher l'inondation du chemin, mais l'on se propose aussi d'ouvrir un chenal dans le lac et de faire des travaux qui le tiendront ouvert. On a fait beaucoup d'ouvrage.

M. ROCHE (Halifax) : La dernière tempête qui a passé sur la côte de l'Atlantique a fermé le chenal. Le vent a soufflé de l'est avec une grande violence durant près d'une semaine, et la houle a poussé le sable et la boue dans le chenal, de sorte qu'on va être obligé de le creuser et de l'élargir. Les chemins dans le voisinage ont été submergés sous six pieds d'eau, et les terres des cultivateurs ont été aussi inondées. Ce crédit servira sans doute à faire disparaître l'eau de ces terres, lorsque le chenal sera ouvert.

M. BORDEN (Halifax): L'honorable ministre des Finances ne se trompe pas lorsqu'il dit que l'on a dépensé beaucoup d'argent. On travaillait avec activité à ces travaux, en novembre dernier, et je crois que l'on avait établi pour règle, sans doute dans l'intérêt public, que personne ne pouvait y être employé à moins d'avoir droit de vote dans les élections fédérales qui approchaient.

M. KAULBACH : Comme ce crédit est affecté à du creusage, je vais être dans l'ordre en rappelant à l'honorable ministre des Travaux publics une visite qu'il a faite pendant l'été de 1899 à la ville de Lunenburg et autres endroits de mon comté. Je lui ai démontré alors la nécessité de creuser le havre de Lunenburg. Il a passé dans le havre lorsque la marée était demi-haute et l'hélice de son vaisseau a agité toute la boue du port depuis Battery Point jusqu'au quai, ce qui était une preuve du peu de profondeur de l'eau. J'aime à faire savoir à l'honorable ministre qu'il n'y a pas dans toute la province de port fréquenté par plus de vaisseaux appartenant à ceux qui y demeurent. Il n'y en a pas non plus, à part celui d'Halifax, qui soit fréquenté par plus de navires. Il n'y a pas de travaux plus importants que le creusage de ce havre. Un navire chargé de sel est arrivé dans le port, il y a quelques jours, mais n'a pu aller plus loin que Battery Point, ni se rendre au quai à cause du peu de profondeur de l'eau. On a consacré beaucoup d'argent au dragage du port de Yarmouth. Presque tous les ans, il y a là un dragueur. Je suis heureux de voir Yarmouth bien traité, mais pourquoi faire souffrir le commerce du reste de la province en négligeant le port de Lunenburg et celui de LaHave ? Ce dernier est fréquenté par des navires à fort tirant qui viennent prendre des chargements de madriers pour l'Europe et ailleurs. Il faudrait une profondeur de dix-huit à dix-neuf pieds dans le port de LaHave, car les navires y viennent avec grande difficulté à cause du peu de profondeur de l'eau. Il y a aussi le port de Mahone où viennent beaucoup de vaisseaux. Le ministre des Travaux publics devrait faire faire des travaux de creusage dans tous ces havres, et je lui demande s'il va les faire cet été. Il a promis, lorsqu'il nous a rendu visite, qu'il s'en occuperait l'été suivant. Il a modifié cette déclaration plus tard en disant qu'il n'avait pu lui donner l'attention que ces travaux méritaient et qu'il constatait, mais qu'il ne nous oublierait pas. Depuis lors, nous croyons que le ministre se moque de nous lorsqu'il fait faire ailleurs des travaux beaucoup moins importants que ceux du havre de Lunenburg ; je lui demande s'il ne prendra pas en considération le commerce de ce port et s'il ne remédiera pas au dommage qu'il souffre. Il se construit environ une quarantaine de vaisseaux, chaque année, dans le comté, bien que plusieurs constructeurs hésitent à les construire, parce qu'ils craignent de ne pouvoir les entrer dans le port. J'espère que l'honorable ministre écoutera favorablement ce que j'ai dit,

et que je n'aurai pas à faire d'autres instances.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis très étonné de la chaleur que déploie l'honorable député (M. Kaulbach). Il devrait être un peu plus calme. Il a longtemps siégé au parlement, et ses amis ont été au pouvoir plusieurs années. Ce n'est pas un plaisir pour moi de lui dire ces choses ; mais c'est un fait que lorsque ses amis étaient au pouvoir, le havre de Lunenburg avait besoin de creusage, comme il en a besoin aujourd'hui. Pourquoi alors n'a-t-il pas engagé le gouvernement d'alors à entreprendre ces travaux ? Si j'avais des dragueurs à ma disposition, j'essaierais à réparer la négligence de ses propres amis, et de suppléer au peu d'influence dont il a fait preuve dans le passé. Quelque chose lui manquait. S'il avait parlé avec autant de chaleur dans le passé, il aurait peut-être réussi.

M. KAULBACH : Je regrette que l'honorable ministre ne soit pas mieux renseigné sur les faits de son ministère. S'il consulte les dossiers des années dernières, il verra qu'il s'est exécuté des travaux dans les havres de Lunenburg, La Have et Mahone. Mais les rives de ces havres sont des terres d'alluvion qui sont lavées continuellement, ce qui diminue la profondeur de l'eau. L'honorable député de Yarmouth est ici et il peut confirmer ce que j'ai dit ; il y a eu un dragueur presque tous les ans dans le havre de Yarmouth. Pourquoi néglige-t-on Lunenburg ainsi lorsque nous donnons des raisons justifiant les travaux que l'on demande? Et surtout lorsqu'il y a trois ans le ministre, en présence de centaines de personnes, se tenant sur le quai à Lunenburg, a dit après que je lui eus demandé publiquement s'il ne considérait pas l'ouvrage absolument nécessaire : " Oui, Kaulbach, remarquez-le bien, vous aurez ces travaux prochainement." Je ne les ai pas encore eus, et je suppose qu'il faudra que je parle plusieurs fois encore pendant cette session avant que je reçoive une réponse satisfaisante. J'espère encore cependant qu'il ne laissera pas finir la session sans inscrire au budget supplémentaire un crédit suffisant pour faire exécuter ces travaux d'une manière convenable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député dit qu'il n'a pas négligé de faire son devoir, mais dans tous les cas il n'a pas réussi. S'il a eu un dragueur là pendant quelque temps, il n'y est pas resté assez longtemps. Nous avons seulement trois dragueurs dans la Nouvelle-Ecosse : le Saint-Laurent, le Juge Mackenzie et le Canada. Ces dragueurs ne peuvent être partout en même temps. Le port de Lunenburg est un port important, et je veux bien le faire creuser. J'aimerais donner à l'honorable député ce que ses amis ne lui ont pas donné.

M. KAULBACH : Ils m'ont donné satisfaction.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député a eu de ses amis tout ce qu'il voulait avoir, pourquoi parle-t-il maintenant? Ou il n'a pas eu ce qu'il a demandé ou il n'a pas demandé assez. Quelque chose a manqué, ainsi que je l'ai dit. Ce que s'est, je ne le sais pas. Il ne s'est pas donné le mal qu'il se donne aujourd'hui. Mais les temps ont changé. Les dragueurs de la Nouvelle-Ecosse ne sont pas restés sans travailler. Je serai heureux de draguer le port de Lunenburg aussitôt que les circonstances le permettront. Un nouveau dragueur à succion est en voie de construction, et lorsqu'il sera terminé, je serai en état d'accomplir beaucoup plus de travail que dans le passé. Il n'y a aucune raison pour que ce port soit négligé à l'avenir comme il l'a été dans le passé par les amis de l'honorable député. Le gouvernement actuel ne veut pas se conduire de cette façon ; nous voulons rendre justice à tout le monde.

M. KAULBACH : L'honorable ministre n'a pas amélioré sa position en parlant comme il a parlé. Il sait très bien qu'il n'y a pas un membre de cette Chambre qui ait plus travaillé que moi dans les intérêts de son comté, et la preuve s'en trouve dans les documents publics. Je suis infatigable dans mes efforts pour le bien de mon comté. Je veille à ses intérêts tous les jours ; je ne les ai jamais négligés. L'honorable ministre a porté contre moi une accusation que je lui renvoie. Mon passé est là pour montrer ce que j'ai fait. Ce que peut dire l'honorable ministre ou tout autre ne m'arrêtera pas. Je suis ici pour défendre mes droits. Je puis prouver que j'ai fait des efforts constants dans l'intérêt du comté de Lunenburg, et je suis ici pour continuer à défendre sa cause. Qu'un parti ou l'autre soit au pouvoir, cela m'occupe peu, je continuerai à travailler.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député serait-il assez bon de nous dire en quelle année le dragueur a travaillé pour la dernière fois dans le havre de Lunenburg ?

M. KAULBACH : Il y a environ dix ans, je crois, mais je n'en suis pas absolument sûr. L'ouvrage a été discontinué à cette époque parce que le dragueur s'est brisé et j'avais la promesse du gouvernement que l'ouvrage serait continué après qu'il serait réparé. Mais il y avait tant d'autres demandes que l'ouvrage a toujours été remis. Malgré tout le respect que je dois à l'honorable ministre, je dois lui dire que je ne me laisserai pas piétiner de la manière qu'il a voulu le faire, lorsque je ne fais que réclamer un simple droit du comté que je représente. Il me semble que je ne demande rien de plus que mes électeurs et les pêcheurs de mon comté ne demandent. Ce comté contribue indirectement au revenu du pays plus que tout autre comté que je connaisse, et pourquoi lui refuserait-on les

petits travaux que je demande? Si l'honorable ministre veut détruire l'industrie de la construction des navires qui a réussi jusqu'ici dans ce comté, le seul où elle ait réussi depuis dix ans ou plus, alors je comprends sa manière d'agir et son langage. Cette industrie augmente, grâce aux efforts constants de quelques personnes qui, malgré les circonstances défavorables, ont fait des sacrifices pour tenir l'industrie en existence, et la faire réussir. Aujourd'hui cette industrie donne de l'emploi indirectement à presque toute cette partie du pays, y compris le comté de Queen. L'honorable ministre des Travaux publics devrait être le premier à venir à mon secours, et nous dire qu'il fera tout ce qu'il sera possible de faire pour développer cette industrie. J'espère avoir l'appui de mon honorable ami le ministre des Finances qui représente le comté voisin. Il confirmera que tout ce que j'ai dit est dans l'intérêt du pays en général autant que de mon comté, et que l'appel que je fais au gouvernement devrait être écouté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député dit qu'un dragueur a travaillé dans le havre de Lunenburg il y a dix ans. Or nous ne sommes au pouvoir que depuis cinq ans ; conséquemment durant les cinq années précédentes, alors que mon honorable ami était membre de cette Chambre il n'a pu avoir un dragueur dans le havre de Lunenburg. Aujourd'hui il me blâme parce que j'emplois mes dragueurs ailleurs. Pourquoi n'a-t-il pas fait comprendre à ses amis, à cette époque, l'importance de ces travaux ? Je ne prétends pas dire que parce que le gouvernement conservateur a négligé ce havre, nous sommes justifiables de faire de même, mais je dis que l'honorable député n'a aucun droit de me blâmer comme il l'a fait. Je reconnais pleinement l'importance du havre de Lunenburg. Lorsque je suis allé en faire la visite, j'ai été favorablement impressionné.

M. KAULBACH : Je vous crois, mais j'en voudrais voir les preuves.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous les verrez lorsque le temps en sera arrivé. Le fait est que nous n'avons pas à notre disposition tous les instruments nécessaires pour les travaux que nous avons à faire. Mais je ferai faire une inspection complète de ce port. L'ingénieur en chef a reçu ordre d'en prendre note. On me dit qu'il faudra deux années pour faire l'ouvrage. Or je ne veux prendre aucun engagement que je ne pourrais pas remplir. Ce n'est pas mon habitude. Mais lorsque je dis : je ferai une chose, je la fais. Dans le cas actuel je ne dis pas que je ferai les travaux du port de Lunenburg, je dis seulement que je n'ai pas les instruments nécessaires pour les faire.

M. KAULBACH : L'honorable ministre peut-il m'indiquer des travaux de creusage plus importants que ceux du port de Lunenburg ? Ces travaux ne sont-ils pas plus importants que ceux du lac Porter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il y a ailleurs des travaux aussi importants en tout cas.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me souviens pas que l'on ait envoyé des dragueurs au lac Porter.

M. KAULBACH : En réponse au renseignement que je lui ai donné que le port de Lunenburg avait été dragué il y a dix ans, l'honorable ministre des Travaux publics a dit que cinq années se sont écoulées pendant lesquelles je tenais les rênes du gouvernement dans mes mains et que l'ouvrage n'a pas été fait. Mais il y a six ans maintenant que le gouvernement actuel est au pouvoir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cinq ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela peut vous paraître long, mais c'est cela.

M. KAULBACH : Eh bien! pour faire plaisir à l'honorable ministre, disons qu'il n'y a que cinq ans. Pendant cette période les rives voisines qui sont de terrain d'alluvion ont été continuellement lavées par la marée et le port en a été tellement comblé qu'il est devenu presqu'impossible aux vaisseaux de flotter. Je ne pourrais vous dire tous les inconvénients qui en résultent, surtout pour les gros navires. L'autre jour un vaisseau en destination de Buenos Ayres avait pris un chargement de madriers au quai du chemin de fer. Il nous a fallu guetter la plus haute marée pour pouvoir l'éloigner du quai. C'était un navire de 500 tonneaux.

L'industrie de la pêche est considérable chez nous, et pour cette industrie il faut du sel. Or, il y a présentement un navire chargé de sel en dehors du havre, et qui est incapable d'y entrer, parce qu'il n'y a pas assez d'eau. Ce fait seul suffit à démontrer au ministre qu'il nuit à l'industrie de la pêche en ne donnant pas aux navires assez d'eau pour entrer dans le port. Cette raison est suffisante pour montrer au ministre que je ne demande pas ces travaux pour gagner des suffrages. Ce n'est pas du tout mon but. Je demande seulement ce qui est nécessaire pour les pêcheurs et les commerçants qui visitent ce port. Je demande aussi que l'on fasse des travaux de dragage à la Have et à Bridgewater. Il faudrait là un dragueur à succion pour enlever la sciure de bois qui est dans un état presque liquide et la porter plus loin. Le fond de ce havre est surtout rempli de sciure de bois. Cet ouvrage est très important et devrait être fait au plus vite. J'espère que l'honorable ministre verra à ce qu'un dragueur soit envoyé à Bridgewater, et qu'il n'oubliera pas non plus Mahone. Le nombre et le tonnage des

vaisseaux à Mahone augmentent de jour en jour, et on y construit environ vingt vaisseaux présentement. Je demanderai à l'honorable ministre des Travaux publics de venir au secours de ces gens le plus tôt possible ; que ce soit cet été.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député nous demande de faire des travaux de dragage en trois endroits de son comté en même temps. Ces endroits, par ordre d'importance, sont, suivant moi, Bridgewater, Lunenburg et Mahone. Avant qu'il eût été connu que l'on demandait à faire draguer le port de Lunenburg, des ministres et des députés avaient parlé ensemble de faire creuser le havre de Bridgewater. J'ai demandé à l'honorable ministre des Travaux publics de donner à ce dernier endroit la priorité sur les autres, et je crois que c'est ce qu'il fera, et après qu'il en aura fini à Bridgewater, s'il peut servir Lunenburg et Mahone, j'en serai très heureux. Mais avant que la question du havre de Lunenburg eût été soulevée j'avais demandé à l'honorable ministre des Travaux publics de draguer le havre de LaHave en approchant du havre de Bridgewater. L'honorable ministre n'a soulevé aucune objection au sujet du dragage du havre de Lunenburg. On a voté un crédit à cette fin et l'honorable ministre des Travaux publics était prêt à entreprendre ces travaux, mais la difficulté était d'avoir des dragueurs. Nous avions espéré pouvoir louer des dragueurs comme on le fait sur les grands lacs, mais ce qui est possible là-bas ne l'est pas dans les provinces maritimes. Nous ne pouvons compter là que sur les petits dragueurs du gouvernement. L'honorable ministre des Travaux publics se propose de construire un grand dragueur qui servira à des travaux de ce genre. Je ferai remarquer à l'honorable député de Lunenburg que l'honorable ministre des Travaux publics avait fait voter deux crédits pour ces havres, mais la difficulté a été qu'il n'a pu avoir de dragueurs.

M. KAULBACH : L'honorable ministre sait alors que l'an dernier, juste au moment des élections, on a fait voter de l'argent pour des travaux de dragage à Bridgewater, à La Have, et Lunenburg ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. KAULBACH : Et que tout l'été s'est passé sans qu'aucun effort ait été fait pour exécuter l'ouvrage. Je ne voudrais pas dire que les membres du gouvernement avaient un but en agissant ainsi, mais cela est louche.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous voulez, alors, que ces crédits soient biffés ?

M. KAULBACH : Non ; mais je veux que les travaux soient faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons mis un crédit et vous n'êtes pas satisfait.

M. KAULBACH : Je veux voir les travaux se faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous aussi, mais nous ne pouvons pas avoir les dragueurs.

M. KAULBACH : Il n'y aurait pas de meilleur dépense à faire alors que celle pour la construction de dragueurs en nombre suffisant pour faire l'ouvrage qui est requis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'accorde avec vous sur ce point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous allons faire l'ouvrage.

M. KAULBACH : Oui, mais dire : " nous allons faire l'ouvrage", et le faire, sont deux choses différentes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On nous critique toujours parce que nous dépensons trop d'argent.

M. KENDALL : Au Cap-Breton nous avions besoin de dragueurs à deux endroits, mais nous n'avons pu les obtenir pour la même raison que vient de donner l'honorable ministre des Travaux publics, qu'il n'en avait pas de disponibles.

M. CLANCY : Quelle est la nature du trafic sur le lac Porter où l'on se propose de faire ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un endroit de peu d'importance, un havre de refuge pour les pêcheurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a quelques scieries sur le haut du lac.

M. CLANCY : Les bateaux se rendent-ils jusqu'à ces scieries ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui ; les bateaux s'y rendent. Le lac Porter est un lac navigable, mais pas pour les vaisseaux ayant un fort tirant d'eau. Vu que le chenal est bouché, le trafic est peu considérable. J'ai vu des bateaux transporter du bois des scieries du haut du lac.

M. CLANCY : Est-ce un district où l'on fait du bois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais pas si les scieries sont présentement en opération. J'ai représenté le comté autrefois dans la chambre provinciale, mais je n'y suis pas allé depuis quelques années.

M. MONK : L'honorable ministre des Travaux publics pourrait-il nous dire à quels endroits de la Nouvelle-Ecosse se trouvaient ces trois dragueurs l'été dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un était à la rivière Sainte-Marie ; l'autre à Yarmouth, et le troisième à la rivière Larry.

Scott's Bay—Réparations au quai, $2,030.

M. CLANCY : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour la construction d'une extension du brise-lames, et pour tenir ouverte l'entrée à la crique Jess.

M. CLANCY : Je n'ai pas saisi l'explication que l'honorable ministre a donnée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce travail comprend 29,000 pieds cubes de coffrage à 7 cents la verge. Après le 31 décembre 1900, la somme de $500 pour 1901 a été dépensée pour construire deux coffrages, un sur le côté est de la petite crique qui sort à cet endroit. Le coffrage du nord a 115 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur ; le coffrage du sud a 50 pieds de longueur, 10 de largeur, et de 6 à 9 pieds de hauteur. Ces deux coffrages ont été bien remplis de lest et le dessus en a été recouvert avec des pièces de bois rond bien clouées. Ces coffrages sont destinés à l'ancien brise-lames détruit il y a plusieurs années. C'est toute l'explication que je puis donner. Je ne suis pas allé là moi-même. Mon ingénieur me dit que c'est un ouvrage bien fait, et le parlement a voté l'argent.

Havre de Windsor—Barrage de dérivation, digue et approfondissement du chenal de la rivière Avon, $2,300.

M. CLANCY : Quels sont ces——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis un peu mieux renseigné sur cet ouvrage car je suis allé là moi-même, et j'en ai fait l'examen avec soin. Le havre se remplit de boue et nous avons construit des barrages de dérivation, pour créer un fort courant à cet endroit.

M. CLANCY : Voté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis très heureux que mon explication soit si claire que l'honorable député ait été immédiatement satisfait cette fois.

Résolutions rapportées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose l'ajournement de la Chambre.

M. MONK : Si la discussion sur la question de transport se termine à bonne heure demain, quelle besogne prendrons-nous ensuite.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suppose que nous continuerons à nous occuper des subsides.

M. CLANCY : On s'attendait que le comité des comptes publics s'assemblerait demain, mais j'apprends que pour certaines raisons il n'y aura pas d'assemblée. Quand se réunira-t-il et aurons-nous deux séances cette semaine comme on nous l'a promis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne voudrais pas faire de promesses en l'absence du président, mais j'espère que le comité pourra se réunir vendredi. La raison pour laquelle la séance de mercredi n'a pas lieu est commune aux deux côtés de la Chambre, et c'est une règle bien connue que dans ce cas là la séance est remise. J'espère que le comité siégera vendredi matin, mais avant d'avoir consulté le président, je ne veux pas faire de déclaration plus précise.

Motion adoptée et la séance est levée à 12.30 heures, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 17 avril 1901.

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

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'OUEST.

M. LEIGHTON G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je propose :

Que la requête de la Compagnie d'assurance de l'Ouest, présentée ce jour,—demandant à la Chambre de suspendre toutes règles et avis formels concernant un bill qui doit être présenté aux fins d'accorder à la dite compagnie le pouvoir de posséder, équiper, entretenir, exploiter et faire naviguer sur les lacs et rivières du Canada des brise-glace et des steamers pour secourir les navires naufragés, et autres appareils pour briser les glaces et secourir les navires naufragés, et de souscrire, acheter et détenir des actions ou parts dans aucune compagnie constituée légalement dans le seul but, ou entre autres choses, de posséder, équiper, entretenir, exploiter et faire naviguer sur les lacs et rivières du Canada, des brise-glace et des steamers pour secourir les navires naufragés ou autres appareils pour briser la glace et secourir les navires naufragés,—nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions en obtention de bills privés, soit lue, reçue et renvoyée au comité des Ordres Permanents.

Il a fallu présenter cette motion parce que la Chambre a déjà adopté un bill conférant à une autre compagnie d'assurance maritime le pouvoir de posséder, d'entretenir et de faire fonctionner des appareils pour le sauvetage des navires naufragés ou en détresse. Le ministre des Finances a fait remarquer, lors de la délibération de ce bill-là, qu'on accorderait le même privilège à la Compagnie d'Assurance de l'Ouest, et à la Compagnie d'Assurance de l'Amérique Britannique, si elles en faisaient la demande. On nous a dit alors que si personne n'y voyait d'objection, on pourrait, dès la présente session, prendre en considération les bills concernant ces compagnies. Je sais que le délai fixé pour la présentation des bills d'intérêt privé est expiré, mais si je n'ai pas présenté ma requête plus tôt, c'est pour le motif que je viens d'exposer.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Bien que, au cours

de la présente session, nous ayons appliqué plus rigoureusement que jamais le règlement qui interdit l'extension des délais relatifs à la présentation des bills d'intérêt privé, je crois, néanmoins, que les raisons que vient de donner mon honorable ami (M. McCarthy) me paraissent de nature à justifier une exception à la règle dans le cas actuel. Il invoque à son appui certaine mesure législative adoptée à cette session-ci et qui nous oblige de prendre son bill en considération, c'est-à-dire que nous allons probablement constituer en corporation une compagnie d'assurance à laquelle nous conférons le pouvoir de faire fonctionner des appareils de sauvetage, et que, si je ne me trompe, la présente requête nous demande d'accorder le même privilège à d'autres compagnies. Je ne vois pas la moindre objection à cela.

M. MACLEAN : Ce privilège, allez-vous l'étendre à toutes les compagnies ?

Le PREMIER MINISTRE : A celles qui en font la demande.

M. BORDEN (Halifax) : Il vaudrait peut-être mieux règler ce point au moyen d'une mesure générale qui conférerait à ces compagnies des pouvoirs semblables à ceux que nous avons accordés au Lloyd du Saint-Laurent.

Le PREMIER MINISTRE : L'avis est peut-être sage ; mais si le bill est renvoyé devant le comité, le conseil que vient de donner mon honorable ami (M. Borden) sera pris en considération, et peut-être aussi le suivra-t-on.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas l'intention de m'opposer à ce que le bill soit renvoyé au comité ; je voudrais cependant faire remarquer à mon très honorable ami que lorsque le bill concernant le Lloyd du Saint-Laurent a été soumis au comité, le ministre des Finances a fait une proposition en tous points semblable à celle que je viens de soumettre. Depuis, rien n'est survenu qui fût de nature à modifier mon opinion sur ce point.

Adopté.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE.

M. LEIGHTON McCARTHY (Simcoe-nord) : Je propose :

Que la requête de la Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique, présentée ce jour,—demandant à la Chambre de suspendre toutes règles et avis formels concernant un bill qui doit être présenté aux fins d'accorder à la dite compagnie le pouvoir de posséder, équiper, entretenir, exploiter et faire naviguer sur les lacs et rivières du Canada des brise-glace et des steamers, pour secourir les navires naufragés, et autres appareils pour briser les glaces et secourir les navires naufragés, et de souscrire, acheter et détenir des actions ou parts dans aucune compagnie constituée légalement dans le seul but, ou entre autres choses, de posséder, équiper, entretenir, exploiter, et faire naviguer sur les lacs et rivières du Canada des brise-glace et des steamers pour secourir les navires naufragés ou autres appareils pour briser la glace et secourir les navires naufragés,—nonobstant l'expiration du délai pour présenter des pétitions en obtention de bills privés, soit lue, reçue et renvoyée au comité des Ordres Permanents.

Adopté.

DIVISION ELECTORALE DE NIPISSING

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'apprendre à la Chambre que j'ai reçu de l'honorable sir J. A. Boyd et de l'honorable juge MacMahon, deux des juges nommés pour connaître des requêtes en invalidation d'élections, en vertu de l'Acte des élections contestées, un certificat concernant la division électorale de Nipissing et établissant que la requête en invalidation d'élection a été rejetée.

INTERPELLATIONS.

AFFAIRES JUDICIAIRES DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. LEMIEUX :

1. Combien de fois les juges des districts ruraux de la province de Québec, sont-ils venus siéger à Montréal, du 1er janvier 1900 au 1er janvier 1901 ?
2. Quel est le nombre de brefs émanés de la cour Supérieure à Montréal, du 1er janvier 1900 au 1er janvier 1901 ?
3. Quel est le nombre de brefs émanés de la cour Supérieure dans tous les autres districts da la province de Québec, durant la même période ?
4. Quel est le nombre de jugements rendus à la cour Supérieure à Montréal du 1er janvier 1900 au 1er janvier 1901 ?
5. Quel est le nombre de jugements rendus en cour Supérieure dans les autres districts de la province de Québec, durant la même période ?

Le PREMIER MINISTRE : Je prie mon honorable ami de vouloir bien retirer cette interpellation. Nous avons demandé des renseignements au sujet des divers districts, mais on ne peut pas les fournir tout de suite. Dès que nous les aurons reçus, nous les communiquerons à la Chambre.

M. LEMIEUX : J'apprends qu'on doit bientôt remédier au mal.

BILLS RESERVES.

M. BRUNEAU (par M. Britton) :

Depuis 1867, combien le Gouverneur général a-t-il réservé de bills pour être soumis à la sanction de Sa Majesté, conformément aux dispositions de l'article 55 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ?

Le PREMIER MINISTRE : Dix-huit.

DEPENSES DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL.

M. MONK :

1. Quel est le montant alloué aux commissaires du havre de Montréal pour leur présence aux assemblées ?
2. Quel montant total a été payé aux dits commissaires pour leur présence l'an dernier ?
3. Quel montant total a été dépensé l'an dernier par les dits commissaires en frais de voyage et autrement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable sir Louis Davies) : Nous avons demandé aux commissaires du havre de Montréal de nous communiquer ce renseignement, mais nous ne l'avons pas encore reçu.

BESOGNE DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

M. FORTIN (par M. Lemieux) :

1. Combien de causes ont été portées devant la cour de l'Echiquier en 1896, 1897, 1898, 1899 et 1900 ?
2. Combien de causes provenaient de la province de Québec ?
3. Combien de ces dernières ont été plaidés devant un arbitre ?

Le PREMIER MINISTRE :

1. 1896, 35 ; 1897, 49 ; 1898, 37 ; 1899, 46 ; 1900, 36.
2. 1896, 11 ; 1897, 15 ; 1898, 11 ; 1899, 26 ; 1900, 14.
3. 1896, 1 ; 1897, 1 ; 1898, 3 ; 1899, 2 ; 1900, 2.

En 1896, le greffier intérimaire de la cour, à Québec, a été chargé, dans une cause, de diriger une enquête et d'en faire rapport.

En 1897, dans une cause dont la cour avait été saisie, le greffier et deux experts ont été chargés de faire l'estimation des dommages.

En 1898, le greffier de la cour a été chargé, dans une cause, de diriger une enquête et d'en faire rapport. Une autre cause lui fut soumise ainsi qu'à deux autres arbitres, mais on en vint à une entente en dehors de la cour. Une troisième cause a été soumise à l'arbitrage du juge de la cour d'amirauté du district de Québec.

En 1899, deux causes ont été soumises à l'arbitrage, mais on ne les a pas encore entendues.

En 1900, une cause a été soumise à l'arbitrage du juge et une autre à celui du greffier de la cour, mais, dans les deux cas, les procédures ne sont pas encore terminées.

TRANSPORT DE LA MALLE ENTRE LES MINES DE COE-HILL ET APSLEY.

M. CARSCALLEN (par M. Taylor) :

Qui est chargé du transport de la malle entre les mines de Coe-Hill et Apsley ?
Quand l'entreprise a-t-elle été adjugée ?
A quelle date a-t-on fait la dernière soumission, et quand le ministère en a-t-il pris connaissance ?
Si l'entreprise n'est pas encore adjugée, qui est chargé du service, et à quelles conditions le fait-il ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND : J'ai répondu à une interpellation en tous points semblable à celle-ci, lundi dernier. L'honorable député trouvera tous ces renseignements dans les " Débats " de cette date-là.

SURINTENDANT DU CANAL DE WILLIAMSBURG.

M. BRODER (par M. Taylor) :

1. Quels sont les devoirs et le salaire du nouveau surintendant du canal de Williamsburg ?
2. Quelle sera l'étendue du district ou de la section qu'il aura à surveiller ?
3. Demeurera-t-il à Morrisburg ?
4. Quel est le nom du titulaire ?
5. Quelles étaient sa profession ou ses occupations antérieurement à sa nomination ?

Le MINISTRE DES FINANCES, en l'absence du ministre des Chemins de fer :

1. Les devoirs du surintendent Stewart consistent à surveiller le personnel que nous employons aux canaux du Saint-Laurent et à voir à ce qu'ils remplissent leurs devoirs d'une manière satisfaisante. Les appointements de ce fonctionnaire sont de $125 par mois.
2. Le district de surveillance comprend les canaux de Cornwall, de Farran's Point, du Rapide-Plat, des Galops et de Murray.
3. Il demeurera à Morrisburg.
4. W. A. Stewart.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL— M. G. R. JOUGHINS.

M. GAUVREAU :

1. Quel est le salaire de M. Joughins, surintendant du département des machines de l'Intercolonial, à Moncton ?
2. Ce monsieur a-t-il laissé son poste pour aller faire un voyage en Europe en 1899 et 1900?
3. Dans l'affirmative, avait-il obtenu un congé et pour combien de temps ?
4. Etait-il chargé d'une mission particulière ? Dans l'affirmative, en quoi consistait-elle ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) :

1. Les appointements de M. Joughins sont de $312.50 par mois.
2. Oui, il est allé en Europe en 1900.
3. Oui, il avait obtenu congé du 11 août au 1er octobre.
4. On a pensé qu'il importait beaucoup que ce fonctionnaire vît de ses yeux, sur les terrains de l'exposition, les plus récentes découvertes en matière de chemin de fer.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL— WILLIAM L. PRINCE.

M. MONK :

1. William L. Prince est-il employé par le ministère des Chemins de fer et Canaux à Montréal ?
2. Quel est son salaire ?

3. A quels travaux est-il employé ?
4. Combien de temps Prince s'est-il absenté de ses travaux pendant les derniers six mois ?
5. Retire-t-il régulièrement le plein montant de son salaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je prie l'honorable député de remarquer qu'on a déjà répondu à cette interpellation, il y a quelques jours. S'il trouvait les renseignements donnés insuffisants, je me ferais un plaisir de les compléter.

CONTRATS DU GOUVERNEMENT ET GAGES COURANTS.

M. PUTTEE :

1. Combien de réclamations faites par des ouvriers et basées sur la clause relative aux gages courants insérée dans les contrats, sont actuellement pendantes ?
2. A quelle date a été présentée la plus ancienne de ces réclamations ?
3. La décision à prendre au sujet de ces réclamations est-elle laissée aux fonctionnaires du département du Travail chargés de cette question des gages courants ?
4. Quelle ligne de conduite sera suivie à l'égard des entrepreneurs qui ne veulent pas se soumettre aux conditions de leurs contrats ? Le gouvernement paiera-t-il les réclamations fondées, et déduira-t-il le montant du prix stipulé au contrat ? Les contrats seront-ils annulés et empêchera-t-on ces entrepreneurs de soumissionner à l'avenir ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND :

1. Huit.
2. Le 17 octobre 1900.
3. C'est le ministre qui a signé le contrat qui devra rendre la décision relative à ces réclamations. Les fonctionnaires du département du Travail, qui s'occupent de la question des gages courants, font des recherches au sujet de ces réclamations et soumettent le rapport de leurs travaux au chef du ministère qui a adjugé l'entreprise.
4. " Lorsqu'il est dû quelque argent à aucun contremaître, ouvrier ou travailleur, employé aux dits travaux, et qu'une plainte est déposée à ce sujet dans le cabinet du ministre, et que cette plainte est accompagnée d'une preuve suffisante, le dit ministre peut faire droit à telle réclamation à même tous deniers en aucun temps payables par Sa Majesté en vertu du dit contrat, et tout paiement ainsi effectué sera censé avoir été fait à l'entrepreneur."

SUBSIDES—LA QUESTION DU TRANSPORT.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. ROBERT BICKERDIKE (Saint-Laurent, Montréal) : M. l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité, je veux lui demander de vouloir bien me pardonner si je ramène encore une fois sur le tapis la question du transport ; mais, si j'en agis ainsi, c'est que cette question intéresse au plus haut degré le monde commercial, c'est que, à mon sens, cette Chambre ne lui a pas donné toute l'attention dont elle est digne.

Je n'en aurais pas parlé si certains députés n'avaient laissé entendre que Montréal est un port du passé. On a prétendu que le Grand Tronc avait abandonné Montréal et tourné les yeux vers Portland comme port d'expédition. C'est vrai. A ce sujet, je dirai que j'ai inscrit sur le feuilleton de la Chambre une motion ; on ne traitera pas, cette session-ci, de la question à laquelle elle se rapporte, et, par conséquent, je dois attendre; mais lorsque le ministre des Travaux publics aura produit les documents que j'ai demandés, et je ne doute pas qu'il les produise, on aura la preuve que jamais le gouvernement n'a consacré un sou à l'amélioration du port de Montréal. Presque tous les ports du Canada, depuis Esquimalt jusqu'à la Pointe-Claire, et depuis Halifax jusqu'à Caughnawaga, ont reçu des faveurs, sous forme de subventions, et de ce gouvernement et de ceux qui l'ont précédé. Mais—et je défie qui que ce soit de me contredire—Montréal n'a jamais rien reçu. A la vérité, le gouvernement a déjà garanti des bons de la commission du havre de Montréal sur lesquels nous payons de l'intérêt, et le rapport de l'auditeur général est là pour établir que les commissaires du havre paient régulièrement ces intérêts ; mais la garantie dont je viens de parler est la seule faveur que Montréal ait jamais reçue du gouvernement.

M. l'Orateur, la raison alléguée par le Grand Tronc au sujet de l'abandon de Montréal en faveur d'un port étranger, c'est le manque d'accommodations de ce port comme port d'expédition. Cette raison n'est pas sérieuse ; si le Grand Tronc avait fait, pour se procurer cette accommodation à Montréal même, autant de dépenses qu'il en a faites à Portland, il se serait trouvé beaucoup mieux à Montréal que dans ce port étranger. Il est évident que l'on cherche à faire aujourd'hui de Portland le port du Canada. Après avoir reçu de différentes municipalités du pays des subventions et des gratifications considérables et s'être fait faire par Montréal d'immenses concessions, voici que, tout à coup, cette compagnie s'en va choisir Portland comme son port d'expédition. Il serait très intéressant de savoir combien d'argent le Canada a consacré indirectement à l'amélioration de ce port américain.

Je demande pardon à la Chambre de revenir sur ce sujet pour faire voir ce que les négociants du Canada pensent qu'il faut faire pour rendre la route du Saint-Laurent aussi sûre que n'importe quelle autre et l'accès de ce fleuve aussi facile que celui de n'importe quel port américain.

Cette question qu'on a déjà soumise à la considération de plusieurs ministres n'a rien de nouveau pour eux et, par conséquent, je

n'entends pas en exposer tous les détails ; mais je crois nécessaire de toucher à certains des principaux points qui s'y rattachent afin de démontrer pourquoi tous nos négociants sont unanimes à demander que le gouvernement actuel améliore d'une façon permanente notre route nationale, et qu'il le fasse sans retard, car si jamais ce pays doit occuper, parmi tous les autres, le rang auquel il a droit au point de vue du commerce, il faut protéger la route du Saint-Laurent assez bien pour que les steamers y puissent naviguer à des conditions aussi faciles et y trouver autant de sécurité que dans les routes rivales de celle-ci. Mais je ne retiendrai pas l'attention de la Chambre plus longtemps qu'il ne faut, car je sais que plusieurs autres députés désirent exprimer leurs vues sur ce même sujet.

Lorsque j'ai brigué les suffrages, je me suis engagé à soumettre la question du transport à l'examen de la députation et de fournir des preuves incontestables de l'urgence des améliorations qui s'imposent. Or, les corporations commerciales de Montréal, les compagnies de steamers et d'assurance maritime entreprirent de faire subir un examen aux différents capitaines et pilotes qui naviguent sur le Saint-Laurent ; il se présenta 33 capitaines venus des différents endroits de la côte où ils font le service, depuis la Pointe-au-Père jusqu'à Montréal, et il se présenta aussi des pilotes, attendu que toutes ces gens sont plus en état que n'importe qui de fournir des renseignements précis. Leur témoignage a été soumis à la considération de tous les membres du gouvernement et des deux chefs de l'opposition, et ce témoignage rendu devant la chambre de commerce de Montréal résume parfaitement toute la situation ; il est là, sur une carte dont chaque membre de cette Chambre a reçu copie et qui fait voir à quels endroits il est besoin de phares et où nous désirons que les anciens phares soient remplacés, où il faut aussi faire du dragage et enlever des récifs, depuis l'océan jusqu'à Montréal.

Que la Chambre me permette de lui dire comment s'est faite cette enquête : ceux qui s'intéressent le plus directement à la navigation du Saint-Laurent entreprirent une série d'examens au mois d'octobre dernier ; ils ne jetèrent pas les yeux sur tel ou tel capitaine ni sur les capitaines de telle ou telle ligne en particulier, mais ils les choisirent au hasard, ils les firent demander tour à tour et leur firent poser des questions par M. Meredith, un des principaux avocats de Montréal, et leurs réponses furent sténographiées.

Comme l'a dit le président de la première assemblée qui eut lieu au mois d'octobre, on voulait, par cette enquête, obtenir l'opinion des préposés de l'engagement au sujet de ce qu'il fallait faire pour améliorer la route du Saint-Laurent, et déterminer ensuite le gouvernement fédéral à faire exécuter ces améliorations en vue de la réduction des tarifs d'assurance maritime, réduction qui est aujourd'hui d'absolue nécessité. Ceux qui ont conçu l'idée de cette enquête et l'ont dirigée sont les plus intéressés à ce que ces améliorations se fassent, et à faire comprendre au gouvernement combien elles sont urgentes, non seulement au point de vue du commerce maritime, mais de celui du Canada tout entier.

Pour bien faire saisir toute l'importance de cette question, je dirai que le Manitoba exporte en Angleterre 56,000,000 de boisseaux de grain par année, et qu'il s'expédie par voie du Canada moins de 14 pour 100 de cette quantité-là, tout le reste passant par les canaux et les ports américains. Cela seul ne suffit-il pas à me justifier de soulever devant la Chambre la question du transport ?

Il ressort de l'enquête que nos phares, signaux et bouées et autres accessoires de la navigation sont tout à fait démodés et absolument loin d'être ce que les capitaines de navires voudraient qu'ils fussent. Dans ces circonstances, la vie et la propriété se trouvent en danger et cela représente autant de dommages non seulement pour les grandes compagnies de transatlantiques, mais pour tous ceux qui ont un intérêt quelconque dans notre commerce maritime. Les petits bateaux côtiers on tout autant besoin que les autres que le gouvernement améliore notre système de bouées, phares et signaux; on ne saurait donc exagérer l'importance de tous les remaniements désignés dans la carte produite avec le rapport de l'enquête, ni l'urgente nécessité de les opérer sans retard ; si, dans cette course vers la primauté, au point de vue commercial, le Canada ne veut pas se voir distancer, il faut qu'il se décroise les bras et se mette tout de suite à l'œuvre.

Je n'agite pas cette question dans le but de favoriser aucun intérêt particulier, je la traite à un point de vue élevé, comme l'a fait le " Board of Trade " de Montréal lorsqu'il a reconnu qu'elle concernait tout aussi bien Halifax, Saint-Jean et Sydney, que Montréal et les grands lacs. Les conditions climatologiques de ce pays abrégeant la saison de navigation par voie du Saint-Laurent, il s'ensuit que cette voie même doit être la plus sûre, la plus courte et la meilleure à tous les points de vue, et je pense bien qu'à cela, pas un seul député ne contredira.

Pour mettre le producteur canadien en état de concurrencer avantageusement l'étranger, il est indispensable que les frais de transport de nos produits soient des plus minimes ; à ces frais, dont il faut surtout tenir compte, s'ajoutent les frais d'assurance ; or, à l'heure qu'il est, ces derniers constituent un obstacle pour ainsi dire insurmontable ; ils sont plus élevés par rapport à la route du Saint-Laurent qu'à toute autre route américaine ; mais en facilitant l'accès et la navigation du fleuve, on ne pourra manquer de les faire diminuer et par rapport aux navires et par rapport à

leurs cargaisons ; ainsi, il passera par le Saint-Laurent de plus gros navires et il en résultera une augmentation de trafic, et le producteur canadien, ayant à sa disposition de meilleurs navires, pourra rendre ses produits sur le marché étranger beaucoup plus vite, à beaucoup moins de frais et d'une façon beaucoup plus sûre. Tout député qui connaît tant soit peu ce que c'est que l'exportation, reconnaîtra combien il est nécessaire que les envois parviennent à destination en temps opportun. L'augmentation de notre commerce maritime aura pour effet la réduction des tarifs d'assurance et celle du temps qu'il faut aujourd'hui pour rendre les cargaisons à destination, ce qui est d'une importance vitale surtout en ce qui concerne le bétail et les articles de nature périssable. Si l'on opère toutes ces améliorations et si elles ont tout l'effet qu'il est raisonnable d'en attendre, nous pouvons être sûrs que dans un avenir très rapproché il viendra ici beaucoup plus de gros steamers, qui mettront aussi moins de temps à faire leur voyage, et que les frais de transport et d'assurance sur les navires et leurs cargaisons diminueront dans une large mesure ; que les exportations du Canada augmenteront dans la même proportion, et que la route du Saint-Laurent et le trafic des lacs et de nos ports de l'ouest en profiteront immensément. Voilà, M. l'Orateur, ce qu'ont pensé le " Board of Trade " de Montréal et les compagnies d'assurance maritime.

Si l'on n'améliore pas tout de suite la route du Saint-Laurent conformément à toutes les exigences du progrès moderne, notre commerce maritime va subir une baisse extraordinaire, les armateurs qui envoient leurs navires à Montréal, Québec, Trois-Rivières ou Sorel et qui, pour la plupart, sont Anglais, les enverront dans les ports américains s'ils y ont plus d'avantages.

J'ai adressé aux députés une liste des navires qui ont cessé de fréquenter le port de Montréal : La ligne Dominion qui y envoyait autrefois, à elle seule, six ou sept steamers par mois, les dirige aujourd'hui vers Portland où elle opère un raccordement avec le Grand Tronc ; on peut en dire autant de la ligne Thompson et de la ligne Hambourg-American ; elles ont cessé, elles aussi, de faire prendre à plusieurs vaisseaux la route du Saint-Laurent. La ligne Donaldson dirige vers les Etats-Unis quelques-uns de ses plus gros navires ; la ligne Johnston, une des meilleures qui aient fait le service entre le Canada et Liverpool, nous a complètement abandonnés, et la ligne Leyland semble nous menacer d'en faire autant, car déjà elle a cessé de nous envoyer nombre de ses navires. Tout cela démontre que si nous ne nous mettons à l'œuvre sans retard, la route du Saint-Laurent va être de moins en moins fréquentée et qu'il va en résulter, pour nous, des dommages très considérables. Je n'entrerai pas dans les détails qui se rattachent à cette question, les délégués qui sont venus ici les ont déjà suffisamment exposés ; mais je parlerai de certains avis que nous ont donnés les capitaines et pilotes du Saint-Laurent ; d'après eux, il faudrait un bon phare et un signal de brume sur la partie nord-est de Belle-Isle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député cite-t-il le rapport ou les témoignages ?

M. BICKERDIKE : Je ne cite que certains points reconnus comme importants par les capitaines que le " Board of Trade " a interrogés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans ce cas, l'honorable député cite une partie de la déposition de quelque témoin.

M. BICKERDIKE : Je cite les points sur lesquels les capitaines interrogés comme témoins ont le plus insisté. Des 33 ou 34 capitaines que nous avons interrogés, 32 se sont accordés à dire que, là où il est situé, le phare actuel est utile, mais qu'il en faudrait certainement un autre à l'extrémité nord-est de Belle-Isle; il serait d'un avantage incalculable aux navires qui s'avancent loin vers le nord.

M. WRIGHT : L'honorable député fait-il allusion à quelque endroit situé entre Québec et Montréal?

M. BICKERDIKE : Non, à Belle-Isle ; je prie l'honorable député de vouloir bien partir avec moi de Belle-Isle et de remonter le fleuve.

Il s'agit ensuite de Flower-Ledge, à Terreneuve. Comme le savent tous les membres de cette Chambre, les phares installés à Terreneuve le sont par le ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada pour l'avantage du service canadien. Comme on peut le voir d'un coup d'œil sur la carte que je leur ai passée, les deux tiers des capitaines sont d'avis qu'un signal de brume à Flower-Ledge est nécessaire ; Flower-Ledge est situé à l'entrée du détroit, côté sud-ouest.

Plusieurs commandants de navires se plaignent aussi de l'insuffisance du signal de Cap-Norman, et, en vérité, il laisse beaucoup à désirer ; on peut le confondre avec celui de Cap-Bauld, et c'est là un inconvénient auquel il conviendrait de remédier ; on dit que le signal de Cap-Norman n'est pas assez puissant. Un des témoins prétend que le signal de Saint-Amour n'est pas assez bas, et un autre, que le phare situé à cet endroit, de même que celui de Flower-Cove ne projette pas une lumière assez vive. Enfin, du témoignage de tous les capitaines, on peut conclure qu'il faut améliorer les phares actuels, dont la plupart sont permanents, comme le sait l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce que nous demandons, ce sont des phares à éclat ; si l'éclat vert, blanc, etc., subsistait alternativement

vingt secondes, les capitaines de vaisseaux n'auraient qu'à consulter leur montre et leur carte pour savoir où ils sont rendus, si épaisses que fussent les ténèbres, et c'est précisément cette sorte de phares qu'ont demandée tous les capitaines sans exception.

Je demanderai maintenant à l'honorable député de redescendre avec moi jusq'à Cap-Race, qui, cependant, est peut-être moins important que d'autres endroits, attendu que plusieurs capitaines n'en ont pas fait mention. Quelques-uns seulement se sont déclarés satisfaits du phare et du signal qu'il y a là, et deux sont d'avis qu'il faudrait ajouter à la puissance et du signal et du phare—quant à ce dernier, d'après l'opinion générale, il faudrait le pourvoir d'une sirène—et quatre suggèrent que le phare de Cap-Race soit transporté à une faible distance, au sud-ouest. Voilà une modification qui serait excessivement utile, ce phare étant, à l'heure qu'il est, situé trop au nord-ouest pour l'orientation des vaisseaux qui viennent de l'ouest ; en quittant Cap-Pine, ils viennent à Cap-Ray. Il y a quinze ou seize capitaines qui s'accordent à dire que la lumière du phare actuel est insuffisante, et, naturellement, j'en conclus qu'il faudrait probablement ajouter à sa puissance.

On a émis une autre opinion au sujet de Cap-Ray : le phare de Port-Basque, situé à une faible distance à l'est, projette une lumière faible et inutile, tandis que celui de Cap-Ray, se trouvant trop à l'ouest, exige certaine modification. Il faudrait ou rendre la lumière de Port-Basque plus puissante, ou transporter le phare de Cap-Ray lui-même un peu plus au sud et l'installer sur l'Ile-aux-Canards, ou bien installer sur cette île un autre phare. Tous ces changements sembleraient répondre aux désirs de tous les navigateurs qui fréquentent cette côte. On prétend aussi que le signal de Cap-Ray est beaucoup trop faible ; il y faudrait donc installer sans délai une bonne sirène ou un bon sifflet.

Dans tous les cas, on recommande l'installation d'un sifflet de brume à Port-Basque ; rappelons-nous aussi que le phare à cet endroit est muni d'une lumière rouge, qui est tout à fait inutile. Comme je l'ai déjà dit, les lumières rouges sont, aujourd'hui, universellement condamnées. Ensuite viennent le Cap-Ray et le Rocher des Oiseaux. A ce dernier endroit, il y a une lumière fixe, bien faible. Pas moins de seize capitaines de navires ont fortement recommandé d'installer de meillures lumières sur l'île d'Anticosti. Le phare de Heath-Point, qui est la seule à l'extrémité est de l'île, est placé trop au sud-ouest. Il faut absolument améliorer le service à cet endroit pour permettre aux navigateurs de doubler ce cap plus facilement, en venant du nord. Quelques-uns conseillent un phare sur un point élevé dans la direction de l'Anse-aux-Renards ; mais la grande majorité préfèrent un phare flottant, au large de Heath-Point, à une profondeur de 20 à 40 brasses d'eau, ce qui le mettrait de 3 à 10 milles du rivage. Cela aiderait les marins à doubler le cap, en venant d'un côté ou de l'autre. Tous ceux qui ont parlé du phare de Heath-Point ont été unanimes à condamner celui qui existe actuellement. Le projet de lancer des bombes à toutes les 20 minutes est absurde et dangereux, parce qu'un navire aurait le temps de s'échouer dans l'intervalle. Tous les capitaines de navire sont opposés à ce projet de bombes à intervalles de vingt minutes. Ils disent que, dans bien des cas, il ne faudrait pas plus de deux minutes entre chaque détonation.

Nous arrivons ensuite à la rive sud du Saint-Laurent, de la Pointe-Fortune à la Pointe-au-Père. La Pointe-Fortune est un endroit très important, surtout pour les navires qui suivent les routes du sud. Actuellement, il n'y a pas de sifflet de brume à cet endroit, et tout le monde s'accorde à dire qu'il en faudrait un. En règle générale, on préfère une bonne sirène ou un siffiet aux canons. Il suffit de consulter les témoignages pour se rendre compte de cette préférence. A une ou deux exceptions près, tout le monde recommande aussi l'installation de sirènes sur chaque phare, mais à la condition expresse qu'il y ait un signal distinct à chaque endroit. C'est pour cette raison que deux ou trois témoins recommandent de conserver les canons, ici et là ; mais, en règle générale, les canons ou les bombes sont condamnés, en cas de brouillard. Une autre recommandation générale, c'est que toutes les lumières devraient être à éclat, tournantes ou intermittantes, pourvu qu'elles aient chacune un caractère distinctif. Il faudrait aussi que ces lumières fussent plus puissantes. Le rouge ne fait qu'affaiblir l'éclat de la lumière et la rend inutile. Les lumières fixes n'ont trouvé que deux ou trois partisans et seulement dans les cas où il est impossible de les confondre avec d'autres.

Au large de Matane, il y a une petite bouée qui est inutile ; il faudrait la remplacer par une forte bouée automatique en forme de baril. Les uns voudraient qu'elle fut éclairée au gaz, et les autres qu'elle fût munie d'un sifflet. Sur tout le long de cette côte, il est recommandé de mettre des lumières plus puissantes et intermittantes, et de munir les phares de sifflets de brume. C'est surtout à la Pointe-Fortune, au Cap-Chat, à Matane et à la Pointe-au-Père qu'il en faudrait.

Passons maintenant aux côtes du Cap-Breton, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard. Le sifflet de l'île Saint-Paul, ne se fait pas entendre distinctement. A Sydney Harbour, on n'entend pas le sifflet de Low-Point ; il est inutile et devrait être remplacé par un plus puissant, ayant un son différent. On déclare que la lumière de Flint-Island fait pitié, et celle du Cape North devrait être renforcée. Il faudrait remplacer aussi celle du Cap-Negro, à l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, qui est très mauvaise. C'est

une lumière blanche à éclat rouge et elle est inutile. On recommande de la transporter du côté sud-est de l'île où elle serait aperçue par les navires venant des deux côtés. La lumière du Cap-Sable est à deux milles et demi en deça des parages dangereux. A cet endroit il faudrait un phare flottant et un bon sifflet. Sur la batture de Lurcher, il n'y a qu'une bouée, où il faudrait un phare flottant et un sifflet. On peut en dire autant de South Reef et de Briar Island. A Musquash, à l'entrée de Saint-Jean, la lumière est très faible.

Les phares de l'Ile du Prince-Edouard sont munis de lumières fixes et rouges, et par conséquent, presqu'inutiles. Il faudrait toutes les remplacer par des lumières à éclat pouvant être distinguées les unes des autres. Il faudrait un sifflet à West-Point, I.P.-E. ; la bouée qu'on y voit ne vaut rien ; il faudrait une sirène pour mettre les navires en garde contre les récifs. La bouée actuelle qui est très lourde et très grosse est plutôt une source de danger qu'une protection quand la mer est grosse et qu'il y a du brouillard. Au Cap-Egmont il y a une lumière rouge inutile. Elle devrait être plus puissante et à éclat. C'est la même chose à Grande-Rivière. En approchant de cet endroit on aperçoit les lumières dans les maisons avant de voir le phare.

Ceci nous amène à la Point-au-Père. Pour ce qui concerne la navigation entre cet endroit et Québec, et Québec et Montréal, nous avons interrogé des pilotes qui sont, plus que tous autres, en état de parler en connaissance de cause. Les capitaines des navires qui remontent le fleuve, sont entièrement ou presqu'entièrement à la merci du pilote. Pour commencer par la Pointe-au-Père, il faudrait une bouée éclairée au gaz pour indiquer le récif au nord-ouest de Bicquette. Au Bic, la lumière et le sifflet devraient être changés. La lumière au Cap-à-l'Aigle devrait être transportée sur la pointe suivante, vers l'ouest. Le phare flottant de l'Ile Rouge devrait être ancré plus au sud, à 20 brasses d'eau. Le canon de l'Ile Verte ne vaut rien. Il devrait se faire entendre au moins à toutes les cinq minutes. Le sifflet du Cap-au-Saumon laisse à désirer et la lumière n'est pas assez puissante. A la Traverse, il faudrait de grandes améliorations. Presque tous les témoins parlent de cet endroit et sont d'accord dans leurs recommandations. Il faudrait une lumière sur pilotis et un sifflet, en aval du chenal, semblable à celui qui a été installé en amont, tout récemment. Beaucoup de témoins demandent aussi une ou plusieurs bouées éclairées au gaz, en plus de celles qui s'y trouvent déjà.

Au Pillier, il faut une bouée à gaz. A l'Ile Crane il n'y a que quatre brasses d'eau, et les navires sont obligés d'attendre la marée. Je vois avec plaisir que l'honorable ministre des Travaux publics est à son siège, car il comprendra toute l'importance de cette remarque. Entre Montréal et l'océan il devrait y avoir partout une profondeur de 30 pieds, et le ministre sans portefeuille (M. Dobell) sait mieux que qui que ce soit, les avantages que le commerce retirera de ces améliorations. Il faudrait creuser le chenal de Saint-Thomas à 30 pieds. Entre l'Ile Crane et Bellechasse il faudrait une bouée à gaz. Un témoin recommande de remplacer la lumière actuelle de Saint-Laurent par une lumière intermittente.

A la Pointe Lévis il faudrait une bouée à gaz, ancrée à une profondeur de 8 brasses, pour indiquer la côte sud.

Je ferai remarquer au ministre de la Marine que des expériences très réussies, avec la télégraphie sans fil, ont été faites pour signaler les navires en danger. Un système automatique de signaux transmis par la télégraphie sans fil pour avertir les navires, durant la tempête, du voisinage des récifs et des rochers, a été essayé sur les côtes du Pacifique et a été soumis aux experts de la marine allemande, d'après ce que nous enseigne le rapport du consul général Guenther, à Frankfort, Allemagne, au Secrétariat d'Etat. La partie automatique de l'appareil consiste dans une roue munie d'un certain nombre de palettes disposées à des intervalles déterminés et glissant sur un appareil de Morse. Ce dernier est relié à une échelle verticale installée sur un endroit élevé de la côte ou un fort. Des ondes électriques partent du sommet de l'échelle et vont frapper un récepteur installé sur les navires, dans un rayon de sept milles. Le courant électrique fait sonner une cloche et le récepteur enregistre l'endroit dangereux.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait s'enquérir de l'utilité de ce système de télégraphie sans fil, et je suis convaincu que s'il était installé à certains endroits dans le golfe il rendrait de grands services à la navigation.

Le fait le plus grave qui ressort de l'enquête c'est l'état de choses qui existe à Québec, où l'on devrait s'attendre à trouver les meilleures lumières qu'il fût possible de se procurer. L'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) a traversé l'océan assez souvent pour savoir combien cela est important. De toutes les améliorations qui sont recommandées, les plus urgentes devraient être faites à Québec même. Tous les témoins parlent de ce port. Ce qu'il faudrait d'abord à cet endroit, c'est une lumière indicatrice pour entrer dans le port et en sortir. Actuellement il y a deux feux d'alignement rouges sur le quai, mais ils sont fortement condamnés comme insuffisants en intensité et à peine perceptibles. Pour obvier à cet inconvénient il faudrait de puissants feux d'alignement sur l'extrémité ouest de l'Ile d'Orleans. Les témoins font d'autres recommandations spéciales à propos de cette partie du fleuve, mais je ne veux pas retenir la Chambre trop longtemps, et je me bornerai à dire que l'ensemble des témoignages recueillis démontre qu'entre Montréal et Québec il faut un chenal de 30 pieds de profondeur, 500 pieds de

M. BICKERDIKE.

largeur et bien muni de phares, non seulement entre Montréal et Québec, mais depuis Montréal jusqu'à la mer.

Nous n'envisageons pas la question à un point de vue étroit ; nous ne sommes pas jaloux des avantages que Québec peut en retirer. Nous sommes d'opinion que tout le trafic qui ira à Québec, Trois-Rivières, Sorel et Montréal contribuera à rendre populaire la voie du Saint-Laurent et profitera au Canada.

Je désire consacrer quelques instants à donner à la Chambre une idée de la somme de trafic que nous perdons, parce que la voie du Saint-Laurent n'est pas ce qu'elle devrait être : Les Etats-Unis exportent annuellement, en moyenne, en blé et en farine 200,000,000 de boisseaux et 200,000,000 de boisseaux de maïs. Les exportations de l'avoine, de l'orge, du lard fumé, du jambon, du lard et des autres produits se font à peu près dans les mêmes proportions. La plus forte exportation, par voie du Saint-Laurent, dans une année, a été de 40,000,000 de boisseaux de grain, et je prétends que lorsque la route du Saint-Laurent aura été mise sur un pied convenable, nous obtiendrons une très forte part de cet immense trafic.

Je mentionne ces chiffres pour faire comprendre l'importance de la question. Pour ma part, je ne vois aucune raison pour que toutes les exportations des Etats de l'ouest et de l'ouest du Canada ne se fassent pas par voie du Saint-Laurent. Tous ces produits doivent venir, par cette route naturelle et internationale, jusqu'à Montréal, et lorsque les travaux dont j'ai parlé auront été faits, les cargaisons pourront être expédiées en Europe à meilleur marché que par toute autre route, et les progrès commerciaux du Canada seront en proportion de la supériorité de la voie du Saint-Laurent sur toutes les autres.

Arrivons maintenant à Montréal. Cette ville, à mon point de vue, possède de grands avantages, comme centre de distribution, entre l'étranger et l'intérieur du pays, grâce à sa position et au réseau de chemins de de fer qu'elle possède.

Je comprends qu'il puisse y avoir divergence d'opinion sur ce point ; la mienne s'appuie sur l'expérience et une étude sérieuse de la situation pendant de longues années, car pendant plus de quarante ans j'ai été en contact continuel avec les intérêts du commerce maritime du Saint-Laurent. Si, comme je le crois, ma manière de voir est basée sur des faits certains et des données justes, on me pardonnera de l'exposer et de chercher à la faire partager par la Chambre et le pays, d'autant plus que j'éprouve la satisfaction de savoir que j'exprime les sentiments de la grande majorité des honorables membres de cette Chambre.

Il ne s'agit pas ici d'une question politique. Les députés des deux partis admettront qu'il faut faire quelque chose pour sauver la réputation commerciale du pays, et qu'il nous faut agir promptement.

De trop graves intérêts sont en jeu pour être traités à la légère. Je viens d'expliquer ce qu'il y a à faire pour faciliter la navigation entre Montréal et la mer. Il ne faut pas perdre de vue que dans tous les pays du monde les navires océaniques pénètrent aussi loin que possible à l'intérieur du pays. Tout le monde sait que Glasgow est aujourd'hui le port le plus important de l'Ecosse et peut-être son meilleur port, et cependant, autrefois le grand port écossais était Greenock. Au coût de millions de louis la petite rivière Clyde que les enfants traversaient autrefois à gué, a été creusée et maintenant les plus grands paquebots pénètrent dans le cœur de l'Ecosse, jour et nuit. Dans tous les pays, et de tout temps les navires océaniques se sont efforcés de pénétrer aussi avant que possible dans l'intérieur des terres ; j'ignore la raison de ce phénomène, et je suppose qu'on ne peut pas plus l'expliquer que celui qui veut que dans ce pays toutes les villes grandissent et progressent vers l'ouest. La même chose a eu lieu à Liverpool et à Manchester. Cette dernière ville a construit un des plus beaux canaux du monde, et sur ce point je crois que je puis invoquer le témoignage de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart.)

Quant au Saint-Laurent, il offre tant d'avantages qu'il nous donnerait une supériorité incontestable sur toutes les autres voies de communication entre l'ouest canadien et américain et l'Europe. Quand le chenal aura été amélioré et perfectionné de manière à rendre cette voie plus sûre, moins coûteuse et plus rapide que les autres, Montréal deviendra nécessairement le centre de distribution.

Certains députés, l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) entre autres, croient que c'est Québec qui est destiné à devenir le grand centre commercial du Canada. Je ne partage pas cette opinion; mais je dois dire qu'en provoquant ce débat, mon principal but était de faire connaître tous les faits et d'appeler l'attention sur la question. Je considère qu'elle n'est pas suffisamment connue à l'ouest de Montréal. Chez nous, il y a longtemps que c'est une question de grande actualité, mais je regrette que quelques-uns de nos grands orateurs ne se soient pas encore chargés de la faire connaître à la Chambre et au pays. Pour ma part, je dois me borner à exposer les faits en homme d'affaires, sans aucune prétention à l'éloquence. Et les faits sont là : pas un seul gouvernement n'a dépensé un sou dans le port de Montréal. Nous avons encore l'espérance que, dans le budget supplémentaire du ministre des Travaux publics et du ministre de la Marine et des Pêcheries, on demandera un crédit suffisant pour faire exécuter les travaux dont j'ai parlé, et j'espère aussi que la Chambre sera unanime à approuver la mise à exécution de ces améliora-

tions et à protester, si les crédits demandés ne sont pas suffisants.

Ce sont des travaux urgents et indispensables. Je n'ai pas d'objection à ce que les diverses prétentions que je viens d'émettre soient discutées et critiquées, car, plus elles le seront, plus la question sera appréciée comme elle le mérite. J'ai étudié toutes les voies de communication entre l'ouest et l'Europe, et, connaissant les avantages et les ressources des différents centres de distribution, je n'hésite pas à déclarer qu'il n'y en a aucun qui puisse être comparé à Montréal.

Je vais donner maintenant quelques explications sur les travaux qui se font actuellement dans le port de Montréal. Les commissaires du havre reconstruisent entièrement la partie centrale du port. Entre l'entrée du canal Lachine et le quai Victoria, une distance de trois-quarts de mille, tous les quais, y compris ceux occupés jusqu'à présent par les lignes Allan, Dominion et Elder-Dempster, sont démolis et remplacés par des quais modernes, très vastes, et aménagés pour le chargement et le déchargement rapide des cargaisons des plus grands navires. Il y aura 9,850 pieds, soit près de deux milles, de ces nouveaux quais, y compris trois grandes jetées, deux fois plus grandes que les nouvelles jetées construites récemment, à New-York, pour les lignes Cunard et White-Star. Tous ces quais sont assez élevés et suffisamment protégés contre les glaces du printemps pour qu'on puisse y construire des hangars permanents et y installer des voies ferrées pour permettre aux wagons de venir jusqu'aux navires et d'y transborder les marchandises à moins de frais possibles. La moitié des travaux est terminée, et les ouvriers seront à l'ouvrage jour et nuit jusqu'à la fin de la saison, pour terminer l'autre moitié.

Dans une autre partie du port, on a construit un quai spécialement aménagé pour le charbon, et d'ici à quelque temps la superficie de ce quai sera augmentée de 2,600 pieds, soit environ un demi-mille.

Dans la partie est du port, le ministère des Travaux publics fait construire un grand quai à niveau élevé, sur lequel on pourra aussi installer des hangars permanents et une voie ferrée. La plus grande partie des matériaux nécessaires à la construction de ce quai a été préparée durant l'hiver, et les travaux commenceront dès que le port sera libre de glace.

Ces différents travaux donneront un total d'environ 14,000 pieds, ou trois milles, de nouveaux quais, modernes et parfaitement outillés. L'état suivant des sommes dépensées dans le port de Montréal donnera une idée de ce que nous avons fait :

Etat approximatif des dépenses imputables sur le capital, dans le port de Montréal, jusqu'à la fin de 1900.

Port de Montréal	$1,483,912 67
Dragage du port	839,613 91
Quai de la Pointe du Moulin à Vent.	372,228 70
Bassin de la Pointe du Moulin à Vent	189,877 93
Construction à Hochelaga	679,439 68
Mouillages à eau profonde section 26	14,333 54
Quai de la Longue-Pointe	7,886 27
Chenal dans le port	12,832 20
Expérience de forage pour le bassin à cale sèche	5,468 06
Jetée de protection	275,587 57
Démolition de l'ancien quai, Pont Victoria	3,217 54
Agrandissement du port	406,928 03
Nouvelle entrée dans le port	13,298 35
Voie ferrée dans le port	109,485 09
Voie ferrée pour la Dominion Coal Co	26,949 47
Outillage	289,437 80
Terrains	96,845 01
	$4,827,341 82

La dette consolidée se répartit comme suit :

Au public	$2,222,000 00
Au gouvernement à 3½ pour cent.	2,000,000 00
	$4,222,000 00

La moyenne de l'intérêt est de 4 pour cent.

La contribution de Montréal aux travaux en cours	$631,317 85

Montréal est aujourd'hui la tête de la navigation océanique, et il est possible qu'un jour ce titre lui soit enlevé par Port-Arthur. Le jour n'est, peut-être, pas éloigné, où l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) aura à demander au parlement un crédit de $70,000,000 pour la canalisation de la rivière aux Français et de la baie Georgienne.

Une VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. BICKERDIKE : Un de mes collègues dit " écoutez, écoutez," mais j'espère que lui et moi vivrons assez vieux pour voir le canal de la baie Georgienne devenir un fait accompli. Quand les travaux dont j'ai parlé seront terminés, le Canada au lieu d'exporter 40,000,000 de boisseaux de grain en exportera 100,000,000 par année et 300,000,000 quand le canal de la baie Georgienne sera ouvert. J'ai ici les chiffres nécessaires pour prouver ce que j'avance.

M. ROSAMOND : L'honorable député me permettra de lui demander s'il serait d'avis de faire une route navigable de 20 pieds de profondeur.

M. BICKERDIKE : Il nous faut un chenal de pas moins de 20 pieds. Dans un avenir rapproché, nous verrons des navires d'un tirant de 33 pieds venir d'Europe à Québec où ils laisseront une partie de leur cargaison et monteront à Montréal, dans 30 pieds, et beaucoup de ces navires—je ne parle pas des plus grands—se rendront à Port-Arthur et à Fort-William, avec le restant de leurs cargaisons et reviendront chargés de grain et autres produits de l'ouest. Je crois aussi que les grands steamers des lacs, se rendront en Europe par voie du Saint-Laurent.

Oui, M. l'Orateur, je suis convaincu que lorsque le canal de la baie Georgienne sera construit—et il le sera—nous expédierons 200,000,000 de boisseaux de blé par voie du Saint-Laurent. J'ai de grandes espérances pour l'avenir du commerce de transport au Canada. Comme beaucoup de nos amis des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba, je pense que lorsque les vastes prairies entre les montagnes Rocheuses et Selkirk seront peuplées, nous aurons aussi la route de la Baie d'Hudson et que pendant cinq mois de l'année, au moins, le grain et le bétail de l'ouest seront expédiés par cette voie.

On a prétendu que l'Etat ne peut pas se charger de si vastes entreprises dans le moment. Je prétends de mon côté, et j'aurai en cela l'appui de tous ceux qui ont à cœur les intérêts du Canada, que nous ne pouvons pas rester inactifs plus longtemps, qu'il nous faut trouver l'argent nécessaire à la réalisation de ces projets dans le délai le plus court possible. Pour moi, cela ne fait aucun doute, le ministre des Finances sera obligé, avant longtemps, de trouver au moins $70,000,000 pour réunir les grands lacs au Saint-Laurent au moyen d'un canal par la Rivière-aux-Français et la baie Georgienne. Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec seront les grands ports d'été du Saint-Laurent et Saint-Jean, Halifax et Sydney, en seront les ports d'hiver.

Ceci m'amène à parler d'une autre question dont j'aimerais à dire quelques mots. Tous ceux qui me connaissent savent que sous le rapport de la loyauté, je ne le cède à personne.

Plusieurs VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. BICKERDIKE : Mais en dépit de toute ma loyauté, je suis forcé d'admettre que l'Angleterre ne nous traite pas avec la générosité et la libéralité qui caractérisent ses relations avec ses colonies et les pays étrangers. C'est un fait bien connu qu'elle a privé le Canada des avantages qu'il retirait du trafic des animaux, et les privilèges que nous avions sont maintenant réservés à l'Irlande. Ce qu'il y a de plus grave dans cette affaire, c'est que l'Angleterre nous a privé de ces avantages sous de faux prétextes. Cette accusation portée dans un parlement canadien peut sembler grave, mais je puis la prouver. Je crois que l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) admettra avec moi que l'Angleterre a mal agi à notre égard, dans cette affaire.

Il est démontré jusqu'à l'évidence que la pleuro-pneumonie n'existe pas parmi les bestiaux du Canada, comme le ministre de l'Agriculture peut le certifier.

J'ai ici le compte rendu d'un discours qu'il a prononcé à Dundee, le 17 août 1898, et j'y trouve le passage suivant :

Pour ce qui concerne le commerce des animaux, M. Fisher avoue qu'il n'a plus d'espoir de le voir revivre entre le Canada et l'Angleterre. Il est intimement convaincu que les animaux canadiens ont toujours été sains, qu'il n'y a pas de maladie parmi les troupeaux de ce pays, et il se rend compte des raisons qui ont mis fin à ce commerce et qui s'opposent à ce qu'il reprenne.

Tout cela est très joli et fort courtois, mais il faut encore espérer qu'il réussira à faire lever l'embargo qui pèse sur nos animaux. Dans tous les cas, j'espère qu'il continuera à travailler dans ce sens, car la question est très importante pour le Canada. Parmi la députation des deux partis, il y a des députés qui connaissent comme moi, sinon mieux, les détails de cette industrie, et tous admettront que sur les 100,000 têtes de bétail que nous expédions par année en Angleterre, nous perdons de $12 à $4, par le fait que nos animaux ne jouissent pas des mêmes privilèges que les animaux d'Irlande.

Je prends l'entière responsabilité de mes paroles, et au risque d'être taxé de déloyauté, je répète que l'Angleterre à eu recours à de faux fuyants pour exclure nos animaux de ses marchés. Si on nous avait dit qu'on adoptait ce moyen pour protéger les cultivateurs d'Angleterre, je n'aurais rien à dire ; mais lorsque l'on donne comme raison que nos animaux sont malades, quand c'est faux, l'Angleterre commet une injustice à notre égard. Qu'elle dise franchement que c'est de la protection, et non pas de la pleuro-pneumonie.

Je me permettrai maintenant de rappeler à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) qu'il ferait bien de mettre à exécution la recommandation de la chambre de commerce de Montréal et d'envoyer un bateau brise-glaces au Cap-Rouge, l'hiver prochain, si la chose est possible. Parmi ceux qui s'intéressent à la navigation et au commerce du pays, beaucoup partagent l'opinion de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) et croient qu'avec un bon bateau brise-glaces au Cap-Rouge, la navigation pourrait être tenue ouverte jusqu'à Montréal, au moins deux ou trois semaines plus à bonne heure, le printemps. Par ce moyen la navigation pourrait commencer à cet endroit, le 1er avril, ou dans la première semaine d'avril.

La statistique commerciale du Canada, donne un tableau fidèle des progrès que nous faisons et il est facile de constater que dans le commerce des animaux nous n'en faisons aucun. Je regrette d'avoir à le dire, mais sous ce rapport, nous sommes stationnaires et il est évident que le pays souffre de la manière dont nous sommes traités par l'Angleterre sous ce rapport.

Ceci m'amène à parler d'une autre question sur laquelle je me suis déjà rencontré avec l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) savoir, que si nous voulons être vraiment loyaux, nous devons faire preuve de loyauté envers le Canada d'abord. J'approuve entièrement la préférence commerciale accordée aux marchandises anglaises, mais j'espère voir bientôt le jour où cette

préférence ne sera accordée qu'aux marchandises entrant au Canada par les ports canadiens. Je ne fais pas de politique en ce moment, je parle d'une question sur laquelle les deux partis peuvent s'entendre, depuis que le Grand Tronc a choisi un port étranger pour son terminus. En présence de cette décision du Grand Tronc, je voudrais que le tarif différentiel ne fut appliqué qu'aux marchandises importées directement dans les ports du Canada ; si cela n'était pas possible je recommanderais d'accorder une nouvelle diminution de droits aux marchandises venant directement de l'Angleterre par les ports canadiens.

J'ai parlé de la route du Saint-Laurent depuis le détroit de Belle-Isle et de la Pointe-au-Père jusqu'à la tête du lac Supérieur, mais j'ai très peu parlé de notre grand port national, de la métropole commerciale du Canada et cela me remet en mémoire les prétentions émises par l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) l'autre jour, quand il cherchait à faire oublier son fameux discours de Delhi. Dans ses efforts pour faire cesser ce qu'il voudrait faire passer pour une simple querelle d'amoureux, il s'est mis en frais de diminuer l'importance de Montréal. Je n'ai pas le texte même de son discours, mais voici ce qu'en dit un des principaux journaux de la province de Québec :

M. Charlton souflette Montréal.

Au cours de ses remarques M. Charlton fit allusion aux paroles maintenant célèbres qu'il a prononcées durant la dernière campagne, au sujet d'une garnison à Québec. Il expliqua qu'il n'avait pas dit cela parce que Québec était déloyal mais parce qu'il considérait qu'il était de l'intérêt de tout le pays de fortifier un point stratégique aussi important et d'y mettre une garnison. Il voudrait en faire une citadelle imprenable où seraient réunies toutes les munitions de guerre et toutes les armes du Canada, sous la garde d'une garnison anglaise.

Jusqu'ici les citoyens de Montréal, n'ont rien à reprocher à l'honorable député, mais un peu plus loin, il dit :

M. Charlton croit aussi que c'est Québec qui devrait être le centre commercial du Canada, car il considère que c'est une dépense inutile de creuser un chenal à travers le lac Saint-Pierre quand il y a à 180 milles plus près de l'océan un port d'où le grain peut être expédié aussi facilement que de Montréal.

L'honorable député est libre de penser ce qu'il voudra du chenal du Lac Saint-Pierre ; je lui demanderai seulement depuis quand il s'est convaincu de son inutilité. Depuis des années et des années il vote sans protester des crédits pour le creusement de ce chenal et tout à coup il s'aperçoit que c'est de l'argent gaspillé. C'est ici que nous avons le droit de nous étonner.

Il (M. Charlton) voudrait faire de Québec le centre militaire, commercial et industriel du Canada, qui serait relié à la Baie James par un grand chemin de fer, où viendraient converger toutes les ressources et les grands intérêts du pays, pour en augmenter la population et la richesse. Il croit que cela hâterait la fusion des races et l'homogénéité du peuple canadien. M. Charlton parla longuement pour expliquer combien il aimait Québec, la ville royale, Québec, la magnifique, etc., etc., et tout l'intérêt qu'il portait à sa prospérité.

Cette citation m'amène à parler du port de Montréal, dont j'ai dit très peu de chose, parce que je considère que cette grande question ne doit pas être discutée à un point de vue de clocher. Je voudrais que toute la voie du Saint-Laurent fût traitée avec une égale justice et si on fait cela, sans nouveaux retards, tout le grain et les produits de l'ouest prendront cette direction. Si nous ne nous hâtons pas, ils prendront la route des ports américains et ceux qui auront permis cela en porteront la responsabilité.

En ce qui concerne Montréal, je ferai remarquer à l'honorable député de Norfolk-nord, que le chenal du lac Saint-Pierre—ce trou creusé dans la boue, comme il l'appelle —a rapporté quelque chose au pays. Citons seulement les chiffres de l'année 1900. Durant cette année les importations de Montréal ont été de $68,000,000, contre $5,000,000 à Québec ; $6,000,000 à Halifax ; $4,700,000 à Saint-Jean. Les exportations de Montréal, en 1900, ont été de $65,000,000 ; de Québec, $5,173,000 ; Halifax, $6,750,000 ; et Saint-Jean, $9,733,000. Ces chiffres doivent convaincre l'honorable député de Norfolk-nord qu'il faudra à Québec, un certain temps, pour devenir le centre commercial du pays.

Le SOLLICITEUR GENERAL : En quoi le pays en souffrirait-il si cela arrivait ?

M. BICKERDIKE : En rien ; nous sommes tous en faveur de cela. Mais mon principal but en prenant la parole aujourd'hui était de démontrer qu'il n'a jamais été dépensé un sou des deniers publics dans le port de Montréal, et je défie qui que ce soit de m'indiquer dans le rapport de l'auditeur général un seul item à cet effet. Cette déclaration étonnera peut-être, quand on voit tous les petits ports d'un bout à l'autre du pays recevoir des subventions considérables de l'Etat. Si le gouvernement continue à traiter Montréal injustement, cela n'en arrêtera pas les progrès, parce que je crois que ses citoyens sont assez entreprenants pour se tirer d'affaires d'eux-mêmes. Quand les rapports qui ont été demandés seront produits, on verra que non seulement le port de Montréal n'a rien reçu du gouvernement, mais que ce dernier, au contraire, doit un million et quart de dollars à la commission du havre ; et il faut espérer que le budget supplémentaire contiendra une somme suffisante pour acquitter la dette du gouvernement envers le port de Montréal.

Un mot maintenant des commissaires du port de Montréal. Ils sont à reconstruire entièrement toute la partie centrale du port et paient l'intérêt sur chaque sou qui y est dépensé. Un bon nombre de députés ont visité ce port l'an dernier et ont dû être émer-

veillés de la grandeur des travaux qui s'y font. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux disait, l'autre jour, que les steamers qui fréquentent Montréal sont des navires démodés. Il y a du vrai dans cela, mais le reproche ne s'adresse pas à Montréal ; nous construisons des quais à hauts niveaux et nous espérons amener sur les quais une voie ferrée qui sera sous la direction des commissaires, de manière à ce que les wagons puissent être amenés sur les quais et près des hangars. J'espère que lors de sa prochaine visite, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux sera surpris des facilités et des avantages de ce port.

Il y a une autre question dont je voudrais dire quelques mots. Tout en approuvant, comme je l'ai dit, la préférence commerciale accordée à l'Angleterre, j'espère que le gouvernement insistera pour faire lever l'embargo dont sont frappés les animaux canadiens, et je suis certain que le ministre de l'agriculture continuera à faire tout en son pouvoir pour les faire admettre sur les marchés d'Angleterre et d'Ecosse, aux mêmes conditions que les animaux de la Grande Bretagne.

Vu qu'il y a un certain nombre de députés qui désirent prendre la parole sur cette question, avec votre permission, M. l'Orateur, je réserverai pour la fin du débat les quelques arguments qui auraient pu m'échapper et je reprendrai mon siège en remerciant la Chambre de sa bienveillante attention et en répétant que si le Canada doit jamais devenir un grand pays commercial, c'est aujourd'hui le temps, plus que jamais.

M. RODDICK : M. l'Orateur, en prenant la parole sur cette question du transport et plus particulièrement en ce qu'elle se rapporte à Montréal, et à la navigation du Saint-Laurent entre Montréal et l'océan, je me félicite, comme l'honorable député de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) a dû se féliciter lui-même, de ce qu'on n'en ait pas fait une question politique ou de parti. Toute discussion concernant notre grande voie navigable et l'établissement d'un port national au Canada, doit être tenue au-dessus des querelles de parti et envisagée au point de vue purement patriotique et national.

Mon honorable collègue a traité la question si à fond qu'il me reste très peu de choses à ajouter. Notre intention n'est pas de nous plaindre du gouvernement, ni d'adresser des reproches au ministère de la Marine ou au ministère des Travaux publics, auxquels nous nous adressons plus particulièrement. Notre but est plutôt d'implorer, pour ainsi dire, le gouvernement de faire quelque chose pour améliorer la navigation du Saint-Laurent et donner un meilleur outillage et plus de facilités au port de Montréal.

Nous cherchons à obtenir, s'il est possible, une déclaration formelle du gouvernement, concernant le chiffre qu'il entend consacrer à faire de Montréal le port national du Canada, à en faire un port libre, à améliorer la navigation du Saint-Laurent de manière à lui ramener la confiance des intérêts commerciaux et maritimes. Cette confiance n'existe pour ainsi dire plus, non seulement en Canada, mais en Angleterre, en France et même en Allemagne.

Les taux exorbitants exigés par les compagnies d'assurances font un tort incalculable à notre commerce. Je me suis donné la peine de recueillir certains renseignements sur cette question et au risque de marcher sur les brisées de mon honorable ami, je considère que l'importance de la question m'autorise à communiquer à la Chambre le résultat de ces recherches.

Un ami d'une grande expérience et qui a toujours été allié politiquement aux honorables députés de la droite, m'a communiqué les renseignements suivants :

Les taux d'assurance sur le Saint-Laurent sont plus du double de ce qu'ils sont dans les ports américains ; par exemple, l'assurance qui est de 4½ pour cent à Baltimore est de neuf à dix pour cent et même onze pour cent sur les steamrrs qui naviguent sur le Saint-Laurent. Sur un navire qui coûterait $500,000 et ferait cinq voyages durant la saison, cette différence de taux équivaut à un surcroit de $5,000 par voyage, ou $25,000 par année.

Une grande compagnie de navigation sur le Saint-Laurent, en faisant assurer ses navires pour l'année courante a constaté (pour me servir de l'expression des propriétaires) " que la route du Saint-Laurent puait au nez des compagnies d'assurances." Quand on leur dit que le gouvernement doit faire améliorer le chenal dans le golfe et le fleuve, elles répondent " qu'elles attendront que ces améliorations soient faites."

Je n'exagère rien en indiquant cette différence dans les taux, car la compagnie dont je parle faisait assurer ses navires en même temps à Montréal, Baltimore et Newport News. Quant aux navires sans lignes régulières, nous pouvons en avoir autant qu'il nous en faut sur les côtes de l'Atlantique, mais il nous est presqu'impossible d'en avoir à Montréal, et dans des lettres reçues cette semaine même, les propriétaires de ces navires disent qu'ils ne peuvent pas affronter les taux d'assurance élevés que les compagnies exigent sur la route du Saint-Laurent.

Les trois quarts des compagnies affiliées au Lloyd refusent d'assurer tout navire ou cargaison sur le Saint-Laurent.

Cela démontre que nous chassons le commerce du pays tous les jours, et, quand il est prouvé, comme l'a dit l'honorable député qui m'a précédé, que des compagnies entières ont déserté nos rives, nous comprendrons la nécessité qu'il y a de réagir sans retard. Mon honorable ami a donné les noms des compagnies qui ont quitté Montréal, et je regrette d'apprendre que d'autres encore se proposent de suivre cet exemple. Cet état de choses fait voir l'urgence de la situation et nous autorise à exiger du gouvernement une déclaration formelle sur ce qu'il entend faire. Nous ne pouvons pas nous contenter du cliché banal dont les ministres abusent si souvent, en disant que la question est à l'étude. Il nous faut quelque chose de précis sur la ligne de conduite que le gouvernement entend suivre.

D'autres causes qui font déserter la route du Saint-Laurent, ce sont l'insécurité de la navigation, l'état déplorable du port de Montréal et l'élévation des droits de quaiage. On a parlé longuement de l'insuffisance des facilités et de l'outillage du port, mais je signalerai quelques points qui n'ont pas été mis en évidence. D'abord, nos quais sont presque tous trop bas, ce qui rend impossible la construction de hangars permanents, comme on en voit dans les autres ports.

Comme on le sait, chaque année, à l'automne, il faut enlever les hangars à marchandises, qui se trouvent sur les quais, de crainte qu'ils ne soient emportés au printemps par la glace. Les quais à haut niveau sont donc de la plus grande importance et doivent faire partie de tout projet soumis par le gouvernement ou par le ministre en charge de ce département.

La question du transport du bétail, que l'honorable député (M. Bickerdike) possède si bien, est aussi de la plus haute importance. Je tiens de sources autorisées que le fait d'obliger le bétail à traverser des rues étroites et à parcourir de longues distances avant d'atteindre les steamers, lui fait perdre de $2 à $5 par tête en valeur avant qu'il quitte le port de Montréal. Il s'agit donc là d'une question très importante, qui mérite notre plus sérieuse attention.

On a aussi attiré l'autre jour mon attention sur le fait que la farine expédiée à Montréal perd en valeur près de $4 par chargement de wagon, et cela uniquement parce que notre ville ne possède aucune facilité d'entreposage et que l'on est obligé de laisser la farine dans les wagons jusqu'au moment où elle est expédiée, et il en coûte alors $14 par chargement de wagon pour rendre cette farine aux steamers. Il ne devrait pas en coûter plus de $2 pour tous ces frais de transbordement.

Maintenant, je suis obligé de dire aux commerçants de bois que nous ne possédons pas l'espace voulu dans le port de Montréal pour y placer le bois. Et le résultat de cela, c'est que l'acheteur est obligé de payer de $10 à $12 de surestarie, pour chaque navire ou bateau plat servant à transporter le bois de service. Cela ne devrait pas exister. C'est certainement la question du transport du grain qui est la plus importante—je n'ai fait que toucher aux autres item que je viens de mentionner, espérant que d'autres orateurs traiteront à fond ces différentes questions. Après les conversations que j'ai eues avec des commerçants de mes amis, et en tenant compte du fait que le conseil de la chambre de commerce le recommande, je suis d'avis que le meilleur mode à adopter est de faire construire ces élévateurs par le gouvernement. Plusieurs autres projets ont été proposés, mais c'est ce dernier qui a fini par être adopté par le conseil de la chambre de commerce, après mûre délibération.

Ces élévateurs devraient être construits à un endroit propice, les wagons pouvant en approcher, si possible, au moyen d'un chemin de fer élevé, afin que le trafic des quais soit moins dérangé. On veut que le gouvernement se charge de la construction de ces élévateurs, afin d'empêcher, si possible, l'intervention des entrepreneurs et du capital étranger dans cette affaire.

Ceux dont je viens de parler sont d'avis que le gouvernement devrait entreprendre la construction de ces élévateurs, et abandonner les projets des syndicats Conners et Wolvin, dont le public commence à être fatigué. On pourrait commencer par construire un seul de ces élévateurs à la fois, ou deux en même temps. L'honoraire perçu devrait être suffisant pour couvrir l'intérêt de l'argent placé dans cette entreprise, ainsi que les frais d'entretien et rien de plus. Si, à la fin de l'année, on s'apercevait que le montant réclamé n'est pas suffisant, il pourrait être augmenté de manière à rencontrer ces deux points ; dans le cas contraire, on pourrait le réduire.

Si le gouvernement refusait de construire les élévateurs, je crois que ce qu'il pourrait faire de mieux, serait d'employer à cette fin l'argent qu'il a en mains appartenant à la cité de Montréal, comme l'a proposé l'honorable député de la division Saint-Laurent, ou bien d'adopter le plan proposé par l'honorable député (M. Crathern) et de permettre à la commisison du havre d'emprunter $1,000,000 du gouvernement et de construire elle-même les élévateurs. Mais, comme je ne suis pas un expert dans ces questions, je dois m'en rapporter à l'opinion émise par la chambre de commerce qu'il a étudié cette question très attentivement. Il est probable que c'est son projet qui donnera le plus de satisfaction. Une troisième raison pour laquelle les navires abandonnent le port de Montréal, c'est que la navigation est devenue tellement difficile entre ce dernier endroit et la mer, que les propriétaires de navires ne veulent pas encourir des risques aussi considérables qu'ils pourraient le faire s'ils adoptaient cette route.

M. CHARLTON : L'honorable député me permettrait-il de lui demander dans quelle partie de la rivière la navigation est aussi dangereuse—est-ce en amont ou en aval de Québec?

M. RODDICK : Je parlerai de ce point particulier dans un instant. Le chenal devrait avoir une profondeur de 30 pieds, mais il faudrait l'élargir de 100 pieds de plus, afin qu'il ait 600 pieds au lieu de 500 pieds, comme on l'a proposé. Il est bien connu que la crainte la plus sérieuse des capitaines et des pilotes en traversant ce chenal étroit est de frapper un côté ou l'autre, et si par hasard il vente un peu et que le courant soit rapide, ils sont presque certains que leur navire va s'échouer au beau milieu du chenal, entravant ainsi la navigation durant plusieurs heures et même durant plusieurs jours. On ne doit pas oublier que lorsque le chenal actuel a été creu-

sé, les navires étaient bien plus petits qu'ils ne le sont aujourd'hui. Il nous faut songer à l'avenir quand il s'agit de légiférer sur des questions de cette nature. Si l'on entreprend de modifier et d'améliorer ce chenal, il faut le creuser de manière à permettre le passage jusqu'à Montréal de navires comme le Celtic, qui est un steamer de 20,000 tonneaux. Et, à moins de faire les choses généreusement nous constaterons dans quelques années d'ici, peut-être dans dix ans, que nous avons commis une erreur, et que le chenal devrait avoir 600 pieds de largeur au lieu de 500 pieds.

C'est cette question du chenal qui est, à mon avis, le grand obstacle à la navigation entre Montréal et Québec. Il y a aussi la question des phares, qui mérite d'être prise en considération. En aval de Montréal les phares ne sont pas en nombre suffisant. Nous voyons des navires—il se peut que ce soit des steamers chargés de marchandises ou des steamers à passagers—se rendre jusqu'à deux ou trois milles de la ville et des quais, au pied du courant, puis passer la nuit à cet endroit, tandis que, si la rivière était convenablement pourvue de phares, ces steamers pourraient se rendre immédiatement à leurs quais et une bonne partie da la cargaison serait déchargée durant la nuit. Car les expéditeurs sont obligés, par suite de l'encombrement du havre, de travailler nuit et jour. La plus grande partie du travail se fait la nuit, de 7 heures du soir à 7 heures du matin. L'établissement d'un nouveau système de phares faciliterait beaucoup la tâche, et je me permets de soumettre la chose à la considération de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ce sont là les seules remarques que j'ai à faire quant à ce qui concerne la route fluviale jusqu'à Québec. L'honorable député (M. Bickerdike) a si bien expliqué la question des phares et sémaphores, que je ne reviendrai pas sur ce point. Il a fait comprendre que certains changements étaient nécessaires. Mais il y a un point important qui, je l'espère, a été bien compris de tous les membres de cette Chambre, c'est que l'on est unanime à reconnaître que là où il y a un phare il doit aussi y avoir un sifflet de brume. Il est bon que cette proposition soit bien comprise. Je sais que le ministre de la Marine et des Pêcheries se rend compte de l'importance de la chose, car il y a fait allusion l'autre jour, lorsque la délégation a eu une entrevue avec lui ; j'espère donc que ce projet va être mis à exécution, et que les sifflets de brume seront suffisamment puissants et variés dans leurs sons pour pouvoir permettre aux capitaines de découvrir exactement où ils se trouvent, même s'ils ne voient pas la lumière du phare.

Il y a une autre question à laquelle mon honorable ami n'a pas fait allusion, mais qui est, à mon avis, d'une grande importance. Je veux parler du levé hydrographique du Saint-Laurent, question que j'ai déjà mentionnée dans un discours prononcé dans cette Chambre durant le dernier parlement. Ce projet comprendrait une étude complète des courants et des marées, ainsi que de la profondeur de l'eau, le tout devant être mesuré, étudié et entré sur la carte. Cette question des marées et des courants a été ignorée dans certains quartiers. Je ne veux pas dire que le ministre de la Marine et des Pêcheries est tombé dans cette erreur, mais il ne s'en est pas assez occupé et n'en a pas compris la nécessité autant que d'autres. Quelques-uns de ses prédécesseurs ont commis la même faute, tandis que d'autres l'ont évitée. J'espère qu'il va étudier la question, et comprendre la nécessité qu'il y a d'avoir un levé hydrographique complet du bas du fleuve Saint-Laurent.

En étudiant le livre connu sous le nom de " Shipping Inquiry ", dont un exemplaire a été offert à chacun des membres de cette Chambre, et auquel mon honorable ami de la division Saint-Laurent a souvent fait allusion, j'ai constaté que vingt capitaines, sur les trente-deux qui ont été entendus comme témoins et dont les témoignages sont rapportés, vingt, dis-je, se sont occupés de cette question du levé hydrographique du Saint-Laurent. Quand on voit un aussi grand nombre de capitaines au long cours venir déclarer que cette question mérite la plus sérieuse attention, je crois qu'on a là une preuve de son importance.

Quelques-uns de ces témoignages sont bien précis. Ainsi, le capitaine Brodie, du steamer Sarmatian de la ligne Allan, croit que l'on devrait préparer une nouvelle carte marine du golfe et faire des sondages entre " Greenway Island " et le Cap-Ray. Le capitaine Farewell, qui fait partie du service depuis dix ans, est d'avis que l'on devrait faire un nouveau levé hydrographique du golfe, car les sondages qu'il a faits ne correspondent pas à ceux qui sont indiqués sur la carte marine. Voilà une assertion très grave. Le capitaine Baxter croit que l'on devrait faire de nouvelles études hydrographiques dans le golfe Saint-Laurent et en préparer une nouvelle carte marine. Il prétend que les sondages indiqués sur cette dernière diffèrent entièrement de ceux qu'il a faits sur la route du sud. Le capitaine Ferris croit que l'on devrait préparer une nouvelle carte hydrographique du golfe. Il a constaté que les sondages et les courants ne sont pas les mêmes que ceux indiqués sur la carte. Le capitaine Taylor croit que les cartes marines devraient contenir des renseignements sur un espace de 50 à 60 milles plus au nord que ceux indiqués sur la carte actuelle dans le cas où un navire, venant du nord, atteint le détroit de Belle-Isle par le côté nord, alors qu'il se trouve incapable de trouver aucun renseignement sur la carte.

On y trouve encore des témoignages dans le même sens de la part des capitaines Cole, Vipond, Dingle, Lander, Rollo, Evans, Chapman, Minister, Wallace et Fraser, qui sont en faveur d'un levé hydrographique de tout le golfe, ou de partie de ce dernier. Je répète que cette question est assez importante pour justifier tout ce qui peut avoir été fait jusqu'ici dans cette direction, et pour nous empêcher d'en rester là et nous forcer de continuer ces travaux. Il y a sept ou huit ans, la Chambre a voté un crédit de $15,000 à cette fin. Ce montant d'argent fut accordé sur une recommandation à cet effet de la part de l'Association britannique, qui s'était réunie à Montréal. Cette société fut d'opinion que cette question avait été considérablement négligée par le gouvernement fédéral, et, après de longs délais, un montant de $15,000 fut voté afin de procurer un steamer à M. Bell Dawson et à ses employés, lesquels firent un excellent travail. Je vois dans son rapport de 1900, qu'il a dû s'en rapporter, dans un grand nombre de cas, aux renseignements qui lui ont été fournis par les pêcheurs, ne pouvant se rendre lui-même sur les lieux, faute d'avoir un steamer à sa disposition. Voici ce qu'il dit des courants en général :

C'est dans le golfe Saint-Laurent que les courants produits par les marées sont le plus forts, atteignant, à certains endroits, une rapidité de cinq à six nœuds à l'heure. Le courant produit par la marée, dans le détroit de Canso, atteint une vitesse de 4 nœuds à l'heure ; et cette vitesse est de trois nœuds à l'heure dans les parties les plus étroites des détroits de Northumberland, au large du Cap Jourmain. Toutefois, les courants dans ces différentes localités n'ont pas été étudiés personnellement par les membres du corps des ingénieurs hydrographiques.

Un courant qui coule à une vitesse de six nœuds à l'heure est chose virtuellement inconnue au ministère de la Marine de ce pays. Un pareil état de choses est vraiment regrettable, et j'espère que le ministre de la Marine et des Pêcheries va voir à ce que l'on prenne les mesures nécessaires pour corriger ces erreurs. Si j'en avais le temps, je pourrais citer plusieurs autres passages de ce livre pour démontrer qu'il est nécessaire de faire des réformes importantes de ce côté, et j'espère que l'honorable ministre va trouver moyen de fournir à M. Bell Dawson un petit yacht pour exécuter ses travaux. Il n'a pas besoin d'un steamer ; tout ce qu'il lui faut, c'est un navire d'environ 80 tonneaux, et le temps nécessaire pour pouvoir faire disparaître ces défauts dans la carte marine. Je me rappelle avoir constaté moi-même la force de ces courants alors qu'étant jeune homme, j'avais l'habitude de courir la côte de Terreneuve dans un petit yacht. Nous placions notre bateau dans certains courants que nous connaissions, sur la côte sud de l'île ; puis, après avoir tendu nos filets, nous nous laissions aller à la dérive, et le lendemain matin on s'apercevait que le yacht avait parcouru plusieurs milles. On comprend donc facilement que l'ignorance des courants produits par la marée, dans le golfe Saint-Laurent, peut avoir été la cause de nombreux naufrages.

Le naufrage du Mariposa est attribué à cette cause, et il en a été de même, je crois, pour l'Algerian. Tous les experts dans ces questions de navigation sont d'avis que lorsqu'on ne peut expliquer comment il se fait qu'un navire a été entraîné sur les récifs, il faut conclure qu'il l'a été par les courants. Cette question est donc suffisamment importante pour amener l'honorable ministre à augmenter le crédit qu'il entend faire voter cette année afin de pouvoir entreprendre ces études.

Pour me résumer, M. l'Orateur, car je crains d'avoir abusé de la patience de la Chambre, notre intention, en soulevant cette discussion, est d'amener le gouvernement à faire de Montréal un port libre. Une des causes qui entravent le plus le développement de ce port, c'est que les droits de quaiage y sont très élevés, alors que les ports américains comme Portland, Boston, Newport-News et probablement Baltimore, sont des ports libres. J'espère que le gouvernement va prendre le port de Montréal sous sa juridiction afin d'en faire un port libre en même temps que le port national du Canada. Je demande que Montréal devienne le port national du Canada, non pas parce que je demeure dans cette dernière ville, mais bien pour deux autres raisons. La première, c'est qu'il se trouve à la tête de la navigation océanique. Ce point ne peut être contesté. Il est de 180 milles plus rapproché que le port de Québec, des grands centres d'où nous viennent le grain et les autres marchandises qui servent à alimenter le commerce. Je n'en veux nullement à Québec. Au contraire, rien ne me ferait plus plaisir que de voir cette dernière ville se développer comme devra le faire Montréal. Je suis même persuadé que quand le grand projet énoncé par l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Bickerdike), c'est-à-dire la construction du canal de la baie Georgienne, sera exécuté, non seulement Montréal, mais Québec, Toronto, Kingston et d'autres villes canadiennes feront des progrès remarquables. Maintenant, le moment est-il bien choisi pour parler de cette question, c'est là une autre affaire. Il est probable que d'autres orateurs mieux renseignés que moi sur ce sujet, le discuteront avant la fin du débat.

Je serais donc d'avis, M. l'Orateur, que le gouvernement construisît des élévateurs et en confiât l'administration aux commissaires du havre. Le chenal du Saint-Laurent devrait être creusé à 30 pieds et sa largeur portée à 600 pieds ; de grandes améliorations pourraient être faites au système de phares actuellement en usage dans le fleuve, près de Montréal. Avant de reprendre mon siège, je dois féliciter les deux ho-

norables ministres particulièrement intéressés dans cette question, sur l'intérêt qu'ils semblent porter à cette entreprise. Le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) est surtout désireux de faire de Montréal le port national du Canada, et il doit s'apercevoir que la Chambre et le pays tout entier approuvent sa manière de voir à ce sujet. Ce désir n'est pas limité à la ville de Montréal. C'est un député qui demeure bien loin de cette ville, dans un district essentiellement agricole, qui a prononcé il y a quelques semaines, l'un des meilleurs discours sur cette question. J'ai nommé l'Orateur suppléant (M. Macdonald). Cela démontre bien que même ceux qui demeurent loin de Montréal s'aperçoivent que leurs intérêts ne seront pas lésés et que leur orgueil ne sera pas blessé par la réalisation de cette grande entreprise nationale. Je vous remercie, M. l'Orateur, de la bienveillante attention que vous avez daigné m'accorder.

M. EDWARDS : J'ai écouté avec le plus grand plaisir les discours que viennent de prononcer les deux orateurs qui m'ont précédé. Sans partager toutes les idées émises par ces messieurs, je dois déclarer immédiatement que j'en approuve un certain nombre. et je vais, au cours de mes remarques, essayer d'expliquer mon attitude sur cette question. J'ai assisté plus d'une fois à des débats sur cette importante question sans jamais y prendre part. Cela ne m'empêchait pas d'avoir des idées bien arrêtées sur la question et il y a longtemps que je suis convaincu de ce que je vais dire ce soir. Il ne s'agit pas de savoir, dans le débat actuel, si Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax doit devenir le port national du Canada. Cette question n'est pas en jeu pour le moment. La grande question du transport offre un problème, dont la solution occupe tous les esprits sur ce continent, et c'est probablement un des sujets qui méritent le plus d'être pris en sérieuse considération par le parlement canadien. La lutte actuelle n'a pas lieu entre deux parties différentes du Canada, mais elle est engagée entre ce dernier pays et nos voisins du sud.

La grande question pour le Canada est la suivante : Quels moyens employer pour transporter, aux conditions les plus avantageuses les produits de nos terres, de nos forêts, de nos mines et de nos pêcheries sur les marchés des pays qui les achètent de nous. C'est là toute la question. Elle ne manque pas d'importance, et il ne peut y avoir le moindre doute que la lutte va être acharnée.

Depuis de longues années et encore à l'heure actuelle, tous les produits des états de l'ouest et une bonne partie des produits de l'ouest canadien, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, ont été expédiés par la voie des ports américains. Si cette voie était celle par laquelle nos produits peuvent et pourront être expédiés à des conditions plus avantageuses sur les marchés étrangers, je n'aurais rien à dire, mais le Canada possède la véritable route naturelle pour le transport des produits de l'ouest canadien comme pour celui des produits des états de l'ouest américain. C'est au Canada qu'il appartient de décider si tous ces produits de l'ouest doivent prendre la route du Saint-Laurent, ou bien s'ils doivent continuer de suivre la voie américaine. Je dois déclarer immédiatement que, dans la discussion de cette question, je n'ai aucun choix arrêté entre Montréal, Québec ou tout autre port canadien.

L'honorable député (M. Bickerdike) a déclaré que jusqu'à présent le gouvernement du Canada n'avait rien dépensé pour le port de Montréal. Cette prétention est peut-être exacte quant à ce qui concerne le port de Montréal, mais il ne peut nier que le gouvernement fédéral a dépensé des sommes considérables pour creuser le chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Je suis même porté à croire que cette dernière ville a dû avoir sa bonne part de l'argent public dépensé dans ce pays.

Cet honorable député a aussi prétendu que la route du Saint-Laurent était celle qui coûtait le meilleur marché de toutes pouvant servir à transporter les produits de l'ouest jusqu'à la mer, mais il a fini par admettre que la route du canal de la baie Georgienne lui était préférable. Or, si je comprends bien la question, le canal de la baie Georgienne n'est certainement pas la route du Saint-Laurent ; c'est une autre route entièrement différente ; ce sera la route d'Ottawa.

Il ne s'agit pas tant en ce moment du transport du grain jusqu'à Montréal, que des facilités que ce port offre pour la réception et le transbordement et l'expédition du grain en Europe une fois qu'il est rendu à Montréal. Les compagnies de chemins de fer et autres compagnies de transport qui apportent le grain de l'ouest jusqu'aux ports de mer, me disent qu'elles pourraient apporter à ces endroits des quantités beaucoup plus considérables de grains et d'autres produits qu'il n'y a de steamers pour les transporter des ports canadiens. Mais je reviendrai dans un instant sur cette question.

J'approuve en partie ce qui a été dit par les orateurs qui m'ont précédé, sur la nécessité qu'il y d'améliorer la route du Saint-Laurent afin de permettre à un plus grand nombre de navires océaniques de fréquenter nos ports. Il ne peut y avoir le moindre doute que le commerce d'exportation a été grandement retardé, dans les ports du fleuve Saint-Laurent, par suite des taux d'assurance exorbitants imposés sur les navires faisant le service du Saint-Laurent, ce qui a eu pour effet de causer un tort considérable au commerce canadien. On a essayé de remédier au mal en proposant d'établir de nouveaux modes d'assurance, mais je suis contre toute proposition de cette nature.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. EDWARDS : Il nous faut commencer par améliorer la navigation du Saint-Laurent par tous les moyens à notre disposition afin qu'elle puisse offrir toute la garantie possible aux navires qui fréquenteront cette route, et quand cela sera fait, la question des assuances se règlera d'elle-même.

J'en arrive maintenant à un point sur lequel je diffère entièrement d'opinion avec les honorables députés de Montréal. J'ai toujours prétendu, et je prétends encore, que Québec deviendrait un jour un grand port d'expédition. Il y a vingt ans que je suis de cet avis. Le cours naturel des choses veut que le tonnage des steamers océaniques aille toujours en augmentant. J'ai toujours soutenu que l'on gaspillait les deniers public en les employant à creuser le chenal du Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Je n'ai pas changé d'opinion sur ce point, bien qu'en parlant ainsi je veuille qu'il soit bien compris que je n'éprouve pas la moindre antipathie contre Montréal. Au contraire, Montréal est ma ville de prédilection, c'est là que je fais la plus grande partie de mes affaires, et j'espère qu'il en sera toujours ainsi. Je n'éprouve que de l'admiration et de l'amour pour cette grande ville. Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas l'avenir de Montréal seul qui est en jeu, c'est l'avenir du pays tout entier.

L'honorable député (M. Roddick) a fait allusion à l'orateur-suppléant (M. Macdonald), qui a prononcé un long discours sur cette question, et il nous a dit que cet honorable député demeurait dans un district éloigné de Montréal. En effet, il demeure si loin, que je crois qu'il n'a pas compris la question, car s'il l'avait comprise il n'aurait pas parlé comme il l'a fait. Maintenant tout ce que j'ai à dire de la ville de Québec, c'est que là se trouve le véritable port naturel pour la navigation océanique sur le Saint-Laurent. Montréal n'est pas et ne sera jamais ce port naturel. Le mode le plus économique pour transporter nos produits sur les marchés étrangers est d'utiliser les grands navires qui sont déjà construits et ceux d'un tonnage encore plus considérable qui seront construits à l'avenir.

Quand les mesures nécessaires auront été prises, ces grands navires pourront se rendre à toute vapeur et en toute sûreté jusqu'au port de Québec ; mais on pourra creuser le chenal du Saint-Laurent aussi profondément que l'on voudra, entre Québec et Montréal, sans que pour cela cette route devienne une voie sûre pour ces grands navires. Sans le vouloir, mon honorable ami (M. Roddick) en a donné la raison en disant que ces grands steamers ont besoin, pour se mouvoir à l'aise, d'un espace beaucoup plus considérable que les navires ordinaires, et cet espace, M. l'Orateur, ils ne peuvent le trouver dans le chenal artificiel qui existe entre Montréal et Québec. Pour ces raisons, je déclare encore une fois que tout l'argent dépensé jusqu'ici et que l'on dépensera à l'avenir pour approfondir le chenal, est de l'argent gaspillé.

Il existe un autre obstacle au développement du commerce d'exportation du Canada, et il est des plus sérieux. Je sais que mes opinions sur ce point ne rencontreront pas l'approbation d'un grand nombre de membres de cette Chambre, mais cela ne m'empêchera pas de dire ce que j'ai envie de dire à ce sujet. Une des principales raisons pour lesquelles un plus grand nombre de navires ne fréquentent pas les ports de Québec, de Montréal et d'autres ports canadien, c'est que depuis un grand nombre d'années notre pays a été soumis à un tarif douanier qui entrave le commerce d'exportation. Si le Canada doit chercher les moyens les plus économiques d'exporter ses produits, il faut que les navires trouvent des cargaisons pour les voyages d'aller et retour. S'il ne vient pas plus de navires dans les ports du Saint-Laurent, cela est dû à ce qu'ils ne peuvent trouver de cargaisons en venant ici ; et c'est aussi pour cette raison qu'une partie de notre grain et de nos autres produits doivent être dirigés vers des ports étrangers pour être expédiés en Europe.

M. MACLEAN : Dans ce cas, comment se fait-il que le port de New-York, situé dans un pays essentiellement protectionniste, possède un trafic immense?

M. EDWARDS : L'honorable député croit m'avoir posé une question très difficile à résoudre, mais il se trompe. Cependant, pour en arriver là il va me falloir m'occuper un peu plus longuement que je m'y attendais, d'une certaine question. S'il y a un pays au monde constitué de manière à supporter les iniquités de la protection, c'est bien les Etats-Unis. Mais s'il y a un pays au monde, qui, par sa position géographique, se trouve à souffrir des inquités de la protection, c'est bien le Canada.

M. MACLEAN : Notre situation est exactement semblable à celle des Etats-Unis.

M. EDWARDS: L'honorable député ignore que malgré leur tarif protecteur, les Etats-Unis achètent plus, proportionnellement, des pays étrangers, que le Canada ; et que par conséquent le commerce d'importation de nos voisins est plus considérable que le nôtre, si l'on tient compte de la différence de population. Mon honorable ami (M. Bickerdike) prétend que nous devrions accorder une préférence encore plus marquée aux marchandises anglaises ; mais quel moyen a-t-il suggéré pour en arriver à ce résultat? Il a dit que le gouvernement ne devrait accorder ce privilège qu'aux marchandises entrant dans le pays par la voie de ports canadiens.

M. BICKERDIKE : Ecoutez ! écoutez !

M. EDWARDS : Mon honorable ami dit "écoutez, écoutez." Nous sommes dans un pays libre, et chaque citoyen peut avoir les opinions qui lui conviennent ; mais, M. l'Orateur, ce n'est pas là ma manière de voir sur la question du commerce.

Je dis ceci : rendez le commerce libre, et alors il ne sera plus question de préférence d'aucun genre.

M. MACLEAN : Pourquoi ne le faites-vous pas ? Vous êtes au pouvoir ?

M. EDWARDS : M. l'Orateur, le parti auquel appartient l'honorable député a fait contracter au Canada la maladie la plus sérieuse qui puisse affliger un pays. Je suis libre-échangiste dans l'acception la plus complète du mot ; mais je n'ai jamais déclaré dans aucune circonstance que j'appliquerai le remède au malade de manière à le faire mourir. Le Canada a souffert durant de longues années sous le régime inique établi par les honorables membres de la gauche. Il faudra encore des années pour déraciner le mal, mais il finira par disparaître.

M. ROSAMOND : J'en appelle au règlement, M. l'Orateur. Je voudrais savoir si l'honorable député a le droit d'accuser l'opposition d'avoir commis des iniquités.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT (M. Fortin): J'ai compris que les remarques de l'honorable député s'appliquaient au système ou à la politique, mais non à aucun membre en particulier.

M. EDWARDS : Cela prendra des années, M. l'Orateur, et tout libre-échangiste que je sois, j'ai déclaré, il y a déjà longtemps, alors que les honorables membres de la gauche étaient au pouvoir, qu'il faudrait plus d'un jour et plus d'une année pour faire disparaître cette grande iniquité.

M. MACLEAN : Le ministre du Commerce avait promis de le faire.

M. EDWARDS : Je n'ai pas à m'occuper de ce que peut avoir dit le ministre du Commerce. Je n'ai jamais eu besoin de personne pour me dicter ma ligne de conduite sur cette question ; et je crois que ce serait une grande chose pour ce pays, si non seulement le peuple canadien, mais même les membres de cette Chambre voulaient étudier cette question comme je l'ai étudiée.

Il y en a qui croient que si nos importations augmentaient, les industries de ce pays auraient à en souffrir. Cette prétention est erronée. Accordons au Canada tous les avantages possibles, en diminuant les taux de transport, en permettant au cultivateur, qui est le facteur le plus important de la richesse de ce pays, d'acheter ce dont il a besoin aussi librement qu'il peut vendre ses produits, et le développement du Canada sera si étonnant que dans quelques années la production de nos fabriques sera dix fois plus considérable qu'elle ne l'est aujourd'hui. Si l'on veut que ce pays prospère, il ne faut pas que ceux qui produisent sa richesse et contribuent à sa prospérité soient en butte aux tracasseries auxquelles ils ont été soumis par le passé et encore aujourd'hui, quoique dans un degré moindre.

On me demandera, peut-être, si je suis satisfait de ce que le parti libéral a fait pour faire disparaître cette iniquité. A cette question je réponds dans l'affirmative, car je considère qu'il est allé aussi loin que lui permettaient les circonstances. Je n'ai rien à lui reprocher. Mais je dis aussi que la protection existe encore dans le pays, et, à titre de libre-échangiste, je ne serai entièrement satisfait que lorsqu'on aura fait complètement disparaître cette plaie imposée au pays par les conservateurs.

A quoi sert de perfectionner nos moyens de transport? Pourquoi multiplier et perfectionner nos chemins de fer et nos canaux si on doit continuer à mettre des entraves au commerce et empêcher ces chemins de fer et ces canaux de profiter de tout le trafic qu'ils pourraient avoir? Tout cela est ridicule. Il est parfaitement inutile d'améliorer la route du Saint-Laurent, si on continue à interdire l'entrée du pays aux navires qui nous apporteraient des produits de l'étranger et s'en retourneraient chargés des nôtres.

Je parle de cette question parce qu'elle se rattache incidemment à celle qui nous occupe, et je répète qu'il est inutile d'améliorer nos voies de communication, si nous n'avons pas une liberté de commerce qui nous permette de les utiliser.

Il a aussi été question du canal de la baie Georgienne. J'ai été étonné de voir l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Roddick) faire preuve d'une telle largeur de vues. Il prétend que plus loin les navires pourront pénétrer à l'intérieur du pays, le mieux ce sera pour nous. Mais, alors qu'adviendra-t-il de Montréal ? Je ne vois rien de nature à causer dans le pays une révolution commerciale aussi complète que la construction de ce canal de la baie Georgienne. Je suis convaincu que, si on donnait à ce canal une profondeur de 20 pieds, ce serait le plus grand instrument de progrès que le Canada ait jamais eu.

M. MACLEAN : Cela est-il possible?

M. EDWARDS : Je l'ignore. Si les ingénieurs et les capitaux peuvent obtenir ce résultat, ce canal sera l'entreprise la plus profitable que le Canada aura jamais exécutée. Mais, dans ce cas, les navires ne prendraient-ils pas une cargaison complète à la baie Georgienne pour l'Europe? Jusqu'à un certain point, peut-être, mais je crois que la majorité des grands navires des lacs iraient jusqu'à Montréal, Québec, ou autres ports de l'Atlantique, et transborderaient leurs cargaisons dans des navires d'un plus fort tonnage. Je crois aussi que cela nous procurerait une bonne partie du trafic des Etats de l'ouest et alors ces na-

vires seraient assurés d'une cargaison de retour.

Cela diminuerait-il l'importance de Montréal? Pas du tout. Pour que les villes canadiennes prospèrent et grandissent, il faut que le Canada devienne peuplé et riche, et rien ne peut contribuer plus rapidement à amener cet état de choses, que la construction de ce canal. C'est une absurdité de prétendre que Montréal perdra son importance. Je suis convaincu que Montréal conservera toujours au Canada la position qu'occupe New-York aux Etats-Unis. Montréal restera nécessairement le grand centre commercial du pays, Québec en sera la deuxième ville, Ottawa la troisième et Winnipeg la quatrième.

Une VOIX : Où mettez-vous Toronto?

M. EDWARDS : Nulle part. Je ne dirai rien contre la ville de Toronto, qui est la capitale de la province que j'habite.

Une VOIX : Et Halifax ?

M. EDWARDS : Halifax viendra à la suite. Mais je suis convaincu que le canal de la baie Georgienne sera construit et que sa construction aura les résultats que je viens d'indiquer. Je n'ai aucune préférence pour une ville ou pour une autre, mais, si j'avais à choisir un endroit pour y vivre, j'irais d'abord à Québec. Mon second choix se porterait sur Halifax.

Une VOIX : Et ensuite Toronto.

M. EDWARDS : Avant d'aller vivre à Toronto, j'aimerais voir ses citoyens faire preuve de plus de largeur de vues et exhiber moins de bigoterie. Je crois avoir dit tout ce que j'avais à dire sur cette question. Mon ambition est de voir le Canada progresser de toutes manières. Je voudrais que la route du Saint-Laurent fût ameliorée par tous les moyens possibles, mais je ne veux pas d'un chenal artificiel entre Québec et Montréal, parce que cela n'a jamais été nécessaire et ne l'est pas plus aujourd'hui.

M. DANIEL GALLERY (Montréal, Sainte-Anne) : L'honorable préopinant peut-il m'expliquer pourquoi on n'a jamais réussi à faire de Québec un port national, malgré tout l'argent, malgré les $5,000,000 ou $6,000,000 que le gouvernement a dépensés dans ce but ? Je ne puis comprendre la raison qui pousse l'honorable député de Russell à condamner le but que nous poursuivons, l'amélioration du chenal entre Montréal et Québec. Il me semble que la population de l'Ouest est tout aussi intéressée que celle de Montréal au creusement de cette route fluviale. Si je consulte les documents publics, je constate que, depuis 15 ou 20 ans, le gouvernement a dépensé près de $20,000,000 pour établir des canaux et des ports dans tout le pays. De ce montant considérable, Montréal n'a pas reçu un sou. L'heure est donc venue pour cette ville d'affirmer ses droits et de réclamer ce qui lui est dû. Comparons les recettes de la douane de ce port avec les revenus des autres ports de la confédération. L'an dernier, l'on a perçu, à Montréal, $9,000,000 en droits douaniers ; le montant des recettes, aux autres ports, se chiffre comme suit : Québec, $961,000 ; Halifax, $1,252,000 : Saint-Jean, N.-B., $897,000. Montréal l'emporte donc sur ce point, sur ces trois dernières villes réunies.

Je ne veux pas prolonger la discussion ; la Chambre a entendu les explications que lui ont fourni si habilement et si vigoureusement les deux députés de Montréal qui ont parlé avant moi. Il est bien évident que les chambres de commerce de cette ville veulent surtout avoir, maintenant, des élévateurs à grain. J'espère que le gouvernement reconnaîtra la justice des réclamations de ces associations d'industriels et d'hommes d'affaires, et qu'il se rendra aux désirs de tous ceux qui ont intérêt à assurer la suprématie de notre grande route nationale. Je regrette que l'honorable député (M. Edwards) ait cru devoir protester contre les travaux d'amélioration du chenal entre Montréal et Québec ; je suis convaincu que tous les autres membres de cette Chambre, ou au moins la plus grande partie, ne partagent pas les opinions de mon honorable ami. Je ne doute pas que le parlement et les ministres reconnaissent la nécessité, en vue de l'intérêt du pays, de consacrer tous leurs efforts à l'amélioration de notre grande route fluviale nationale.

L'honorable R. R. DOBELL (Québec-ouest) : Je croyais que nous avions discuté cette question à fond, lorsqu'il s'est agi des moyens de transport, il y a quelque temps. Je demande, cependant, l'indulgence de la Chambre pour répondre à certaines remarques de l'honorable député qui vient de reprendre son siège et de mon honorable ami, le représentant de la division Saint-Laurent (M. Roddick). Le premier a prétendu que le gouvernement n'avait rien fait pour le port de Montréal. Je remonterai de près de 30 ans en arrière ; à cette époque où l'on a chaudement discuté cette question, non devant le parlement, mais devant la Chambre de commerce de la confédération, lors d'une réunion à laquelle assistaient les honorables John Young et Thomas White, et MM. Hugh McLennan et Cramp. A mon sens, la cité de Montréal ne pouvait être mieux représentée, dans cette circonstance. Ces hommes habiles soutinrent la discussion contre les délégués de Québec et de Kingston. J'assistai à cette assemblée et j'ai proposé une résolution en faveur de Québec ; je vais la lire, parce qu'elle est courte et que, à mon avis, elle mérite la considération de cette Chambre, avant que celle-ci se prononce en faveur de la continuation de ce travail si extravagant et qui entraîne une dépense si considérable. Je veux parler du creusement et de l'élargissement du chenal du lac Saint-Pierre.

Voici cette résolution :

Que cette chambre de commerce insiste auprès du gouvernement pour engager ce dernier

à ne pas retarder d'un jour le travail d'amélioration de notre voie fluviale de l'ouest à l'océan ; que, avant d'adopter un projet se rapportant au creusement du lac Saint-Pierre, le gouvernement examine sérieusement si le port de Québec ne peut, si on y fait des améliorations relativement peu considérables, servir à la fin qu'on veut atteindre, fournir tous les avantages désirables aux expéditeurs d'Europe à nos villes de l'ouest, et à nos expéditeurs des produits et du grain de l'ouest en Europe ; cela coûterait moins cher que des travaux considérables et dispendieux comme celui du creusement du lac Saint-Pierre.

On a fait, dans le temps, une déclaration qui s'impose, aujourd'hui encore, à l'attention du parlement : on peut transporter à Québec le blé de l'ouest en payant par boisseau 1 cent de plus que si on l'expédiait à Montréal ; mais le coût de transport de Québec en Europe est, par boisseau, de 3 cents moins élevé que celui du transport de cette céréale de Montréal en Europe. Il y a donc une économie de 2 cents sur chaque boisseau. C'est M. McLennan qui a fait cette déclaration si précise.

Il demande à rectifier certaines affirmations des délégués de Québec et d'Hamilton ; il a déjà dit que Montréal ne désire pas, maintenant, qu'on dépense les deniers publics à creuser le lac Saint-Pierre.

Les honorables John Young et Thomas White ont pris la même attitude. Ce dernier :

—combattit l'idée de demander au gouvernement de creuser le chenal du lac Saint-Pierre ; il soutint que, si elle en obtenait le pouvoir du gouvernement, la ville de Montréal ferait ce travail elle-même.

M. MONK : En quelle année cela se passait-il ?

L'honorable M. DOBELL : En 1873. M. White a ajouté ce qui suit :

Que la ville de Québec offre des avantages au commerce de l'ouest, et elle obtiendra ce commerce ; si elle l'emporte sur Montréal, tant mieux pour elle. Mais ses représentants ne peuvent venir ici nous demander d'appuyer un mouvement qui est le même, en principe, et qu'ils ont dénoncé, quand d'autres ont voulu le prôner. Pourquoi demandent-ils au gouvernement de faire des relevés du port de Québec, s'ils ne veulent pas améliorer ce port ? Pourquoi la ville de Québec n'entretiendrait-elle pas son propre port et ne suivrait-elle pas l'exemple de Montréal ?

Je ne puis admettre cette dernière prétention, mais je prétends que, lorsque les représentants de Montréal viennent nous dire que le gouvernement n'a pas dépensé un seul sou pour cette ville—c'est là, si je ne me trompe, la déclaration faite par l'honorable député de la division Saint-Laurent——

M. BICKERDIKE : L'honorable député prétend-il qu'elle est erronée ?

L'honorable M. DOBELL : Positivement. Je rappelle ce que les délégués de Montréal proclamaient alors. Ils ne voulaient pas qu'on demandât au gouvernement de dépenser un seul sou pour le creusement du lac Saint-Pierre. Je ne prétends pas dire que je partage leur opinion jusqu'à cette limite extrême. J'ai affirmé, dans maintes occasions, que le pays doit creuser et élargir le chenal de notre grande artère fluviale, afin de permettre aux plus gros steamers de se rendre jusqu'à Montréal, si cela est nécessaire. Si le port de Québec offre au commerce de l'ouest, au commerce d'exportation, autant d'avantages que celui de Montréal n'en saurait présenter, après que nous aurions creusé ce chenal, pourquoi ne pas le choisir ? Dans le cas contraire, prenons le port de Montréal, parce que nous devons offrir à l'ouest tous les moyens possibles d'expédier ses produits par le Saint-Laurent.

M. MACLEAN : Dans quel état se trouve le port de Québec, aujourd'hui ?

L'honorable M. DOBELL : Dans un état qui fait honneur à cette ville.

M. MACLEAN : Est-il outillé pour ce commerce ?

L'honorable M. DOBELL : On y trouve tous les avantages possibles.

M. MACLEAN : Des élévateurs ?

L'honorable M. DOBELL : L'honorable représentant de la division Saint-Antoine, de Montréal (M. Roddick) prétend que le gouvernement devrait construire des élévateurs. C'est précisément ce que je demande instamment aux ministres de faire. Pourquoi ne pas construire un élévateur à grain à la Pointe-Lévis, quand cette navigation d'hiver sera établie, ce dont je ne doute aucunement, et un autre à Québec ?

Une VOIX : Il y en a déjà deux.

L'honorable M. DOBELL : Oui, mais il y en a un——

M. BICKERDIKE :——qui ne vaut rien.

L'honorable M. DOBELL : Non, c'est un très bon élévateur, mais on a mal choisi l'endroit où on l'a construit. Il nous en faudrait un autre dans un endroit plus convenable au commerce d'hiver. C'est alors que des navires pourront venir prendre des cargaisons à Québec.

Encore une ou deux remarques, et je termine. On me permettra de répéter ici ce que j'ai toujours prétendu, c'est-à-dire que la raison principale qui empêche nos expéditeurs de se servir de la grande route du Saint-Laurent, est le prix élevé des assurances maritimes, en ce qui se rapporte à cette voie fluviale. Je prétends que le gouvernement devra prendre, ainsi qu'on lui a demandé de le faire, tous les moyens d'empêcher les assurances de nuire ainsi à notre commerce. Je considère qu'il n'y a pas plus de danger à remonter le fleuve Saint-Laurent, qu'il n'en existe pour se rendre, par eau, à Boston ou à New-York. Nous devrions faire toutes les améliorations raisonnables. Il faut que la route du Saint-Lau-

rent ait tous les phares et tous les signaux nécessaires ; sur ce point, rien ne devrait laisser à désirer, surtout dans cette partie du fleuve qui s'étend de Québec au détroit de Belle-Isle. Je suis convaincu que le " Scotsman " n'aurait pas péri, s'il y avait eu un phare sur la rive nord-est de Belle-Isle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pourquoi l'honorable député affirme-t-il un fait contraire à la preuve qu'on a faite, lors de l'enquête sur cet accident ?

L'honorable M. DOBELL : Parce que je connais combien il est important d'avoir un phare à cet endroit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le " Scotsman " s'est perdu à cause de la brume qui couvrait alors le fleuve.

L'honorable M. DOBELL : Mais on peut percevoir, d'une certaine distance, à travers la brume, la lumière d'un phare.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A quelle distance ?

L'honorable M. DOBELL : A environ un demi-mille, je pourrais dire. Je ne veux pas, cependant, discuter ces questions avec mon honorable collègue. Je dis que, lorsqu'on approche de Belle-Isle, en passant par le chenal du nord, on ne peut apercevoir la lumière des phares de la côte ; voilà ce que j'ai constaté, à maintes reprises ; il existe donc réellement un danger pour les navires qui suivent cette route. Je ne veux pas diminuer l'importance des améliorations qu'on a faites, mais la Chambre devra prendre en considération le fait que les changements opérés, surtout en ce qui se rapporte aux phares, datent déjà de loin, alors que nous n'avions pas des navires d'une vitesse de dix à quinze nœuds par heure. Il est donc absolument nécessaire de dépenser un montant considérable pour établir des phares puissants munis de sirènes perfectionnées qui se feront entendre des navigateurs en temps de brume. De cette façon, la navigation sera sûre, nos navires ne seront pas exposés à plus de dangers que les steamers se rendant à Boston ou à Portland. Celui qui connaît l'entrée du havre de New-York, sait parfaitement que les navires sont exposés à se jeter sur les bas fonds ; c'est ce qui est arrivé, plusieurs fois. Je ne prétends pas dire que nous réussirons à éviter tous les périls qu'offre notre navigation fluviale. Le danger existe partout, et dans le sens que je viens d'indiquer, les autres rivières et les autres fleuves navigables du monde, présentent les mêmes périls. Si seulement, nous pouvions avoir une navigation d'hiver jusqu'à Québec, les compagnies d'assurance, au lieu d'élever leurs taux, le premier septembre de chaque année, attendront au mois de novembre ou à celui de décembre pour exiger cette augmentation. Elles comprendront les mois de septembre et d'octobre dans la saison d'été, pour les fins de leur tarif, parce que le Saint-Laurent est navigable jusqu'au mois de décembre. Je ne veux pas aller trop loin, en supposant que durant les mois de février et mars, les navires ordinaires ne pourront pas, sans s'exposer à des dangers, faire cette navigation d'hiver que nous n'établirons jamais, si, pour la faire, il nous faut d'autres steamers que nos navires de cabotage qu'on considère cependant, comme étant puissants et pouvant durer au moins vingt ans, parce qu'ils sont solidement construits.

L'honorable M. HAGGART : Je ne comprends pas bien ce que veut dire l'honorable ministre. Prétend-il que cette navigation d'hiver est possible pour les navires ordinaires ou pour les steamers munis de certains appareils?

L'honorable M. DOBELL : Pour les navires ordinaires, car, à mon avis, nous n'aurons pas de navigation d'hiver, s'il faut des navires spéciaux. Je suggérerai à mes collègues, lorsque le moment sera venu de le faire, de ne payer ces taux supplémentaires d'assurance que pour quatre ou cinq steamers qui pourront prendre des cargaisons complètes à Québec et sortir du port de cette ville. La Compagnie du Pacifigue nous dit que, si nous pouvons établir cette navigation d'hiver, elle enverra 380,000 tonnes de marchandises par la voie du Saint-Laurent, de décembre à mai.

Une VOIX : L'honorable ministre prétend-il que nous pouvons faire concurrence à Portland et à New-York, durant l'hiver?

L'honorable M. DOBELL : Oui. J'ajouterai, cependant, que nous ne devons pas agir à la légère et qu'il nous faut prendre des précautions. L'honorable représentant de la division Saint-Laurent de Montréal nous a parlé du quai permanent établi à la Traverse. Pourtant, grâce à cet ouvrage la navigation est devenue facile et sûre. Il y a trois ans à peine, un capitaine de navire, en constatant qu'il n'y avait pas de phare flottant à cet endroit, parce que, à cause de la glace, on avait dû enlever les phares, a tourné le cap vers Halifax, pour y décharger sa cargaison. Ce printemps, trois navires ont remonté le fleuve, avant que ces phares flottants pussent être mis en place ; n'eût été cette jetée permanente construite l'an dernier, par le ministre de la Marine et des Pêcheries, ces steamers auraient rebroussé chemin. Quant à moi, si ces travaux n'avaient pas été faits, je n'aurais pas songe un instant à soulever cette question et à faire connaître mes opinions, comme je l'ai fait dans une occasion précédente.

Je voudrais faire une remarque à nos amis de Montréal. Les citoyens de Québec ne veulent pas voir diminuer tant soit peu le progrès de Montréal. Je prétends qu'il y a plus de trafic qu'on n'en saurait faire, d'après les avantages qu'on y rencontre, à

Montréal, à Trois-Rivières, à Sorel, et aux autres ports de cette partie du Saint-Laurent, Nous n'avons eu à Québec qu'une bien faible partie du commerce de transport. Nous n'avons jamais eu plus que 7 pour 100 de tout le commerce de l'ouest. Que Montréal devienne port national, nous en serons très heureux ; mais nous prétendons que Québec est un port international. Par ces deux ports devraient passer, non seulement les exportations et les importations du pays, mais encore le grain des Etats de l'ouest, du Minnesota et des Illinois. Jusqu'à présent, la province de Québec se contentait de son commerce de bois ; aujourd'hui, le déboisement de nos forêts ne lui permet plus de compter sur cette resource ; il lui faut trouver autre chose. Nous avons besoin du commerce de grain et nous devrions offrir à tous les expéditeurs les avantages de transport dont ils ont besoin.

M. MACLEAN : Que dites-vous des taux de transport des chemins de fer ?

L'honorable M. DOBELL : Je crois que, sous ce rapport, nous n'avons pas raison de nous plaindre ; nous améliorons notre position tous les jours, et Québec deviendra bientôt un port de distribution.

M. GOURLEY : Qu'avez-vous à dire au sujet de la construction d'une double voie sur le parcours de l'Intercolonial et d'Halifax comme port national. Quant à moi, je crois que nous devrions améliorer notre chemin de fer. Ce n'est pas de Québec ou de Montréal qu'il faut s'occuper, en vue de la solution de cette question ; il faut construire une double voie sur le parcours de l'Intercolonial, diminuer les taux de transport et attirer le commerce à Halifax.

L'honorable M. DOBELL : Je ne m'opposerai à aucune mesure de nature à favoriser Halifax, Sydney, un ou deux autres ports de la Nouvelle-Ecosse, si elle est à l'avantage de tout le pays. Je l'ai déclaré déjà, je trouve que mes collègues n'ont pas assez depensé dans ce sens.

Je veux dire un mot maintenant du pont de glace. L'honorable représentant de la division Saint-Laurent a exprimé l'espoir que le gouvernement recherchera les moyens d'empêcher que la glace prenne à Cap-Rouge. Je suis certain que, lorsqu'on aura construit les piliers du pont de Québec, le pont de place se formera, dès le commencement de l'hiver. Bien loin d'être un inconvénient, cela nous permettra d'avoir plus tôt, au printemps, une navigation libre jusqu'à Montréal. Pourquoi ? Si nous n'avons pas un pont de glace en temps opportun, il se forme ce qu'on appelle un pont de fond. Le pont de glace à Cap-Rouge est un amoncellement des glaces qui descendent le fleuve, depuis Trois-Rivières, à toutes les marées. Ces glaces descendent ou remontent le courant, durant tout l'hiver ; elles ne s'amoncellent à Cap-Rouge que lorsque la marée est suffisamment basse. Ce pont de glace a une épaisseur de 80 pieds. Je crois avoir déjà parlé de 60 pieds ; en effet, il y a des gens qui prétendent que cette épaisseur varie de 40 à 60 pieds. C'est à peu près comme dans l'histoire des queues de renards. Mais, comme il est près de six heures, je remettrai à plus tard les détails de cette histoire.

Je termine en disant que le pont de glace qui se forme, en temps opportun, n'a pas plus de quatre à cinq pieds d'épaisseur ; il empêche les glaces de descendre et de remonter continuellement le fleuve. Quand il se forme au commencement de l'hiver, nous n'avons pas de glace dans le port de Québec, ni dans le chenal. La glace prend le long des quais. Voilà qui est très important pour nous, car, autrement, la glace qui descend la rivière avec une grande rapidité, emporterait ces quais. Des deux côtés du chenal, la glace présente une surface unie à partir de Cap-Rouge jusqu'à l'Ile d'Orleans. Le pont de glace formé de bonne heure, empêche ce va et vient des glaces du fleuve. J'aurais voulu compléter ces détails, mais il est six heures, et je remettrai à plus tard mes autres observations sur cette importante question.

La séance est suspendue à six heures.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

M. HEYD : M. l'Orateur, je voudrais demander à la Chambre la permision de proposer que le bill (n° 120) concernant la haute cour subsidiaire de l'ancien Ordre des Forestiers du Dominion, soit lu une deuxième fois. C'est le seul projet de loi qui se trouve sur l'ordre du jour ; mais je crois qu'on ne pourra le prendre en considération, ce soir. Il me faudrait attendre huit jours, avant que ce bill soit renvoyé au comité. Si la Chambre voulait se rendre à ma demande, je lui en serais très reconnaissant.

M. l'ORATEUR : Il faut le consentement unanime de la Chambre.

M. HEYD : Je propose donc :

Que le bill (n° 120) concernant la haute cour subsédiaire de l'ancien Ordre des Forestiers du Dominion, soit lu une deuxième fois.

La motion est adoptée.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Les bills suivants sont lus une troisième fois :

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et de l'Ouest.—(M. LaRivière).

Bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de l'Ile Lulu. —(M. Maxwell.)

Bill (n° 56) concernant la Compagnie du chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay.—(M. Galliher.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'OTTAWA ET DE LA GATINEAU.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, et à l'effet d'en changer le nom en celui de "Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, de la Gatineau et de l'Ouest."—(M. Champagne.)

Article 6.

M. EDWARDS : Je veux répéter ce que j'ai dit en comité, au sujet de cet article. Je ne crois pas qu'une compagnie de chemin de fer doive acquérir des mines, des concessions forestières et d'autres propriétés de ce genre ; je veux connaître le sentiment de la Chambre sur cette question. Voici un chemin de fer qui, actuellement, s'étend à soixante milles en amont de la rivière Gatineau, et on se propose de le prolonger jusqu'à la baie James. Je crois qu'on a déjà accordé à la compagnie une charte à cet effet. A deux ou trois reprises différentes, les directeurs de cette compagnie ont voulu modifier leur charte de manière à pouvoir acquérir des pouvoirs hydrauliques, des concessions forestières, des mines, afin de les exploiter. Je ne trouve pas à redire à ce qu'une compagnie de chemin de fer acquère ces bois ou ces mines pour la construction de sa voie ferrée ; en effet, il est nécessaire que ces compagnies reçoivent du parlement des pouvoirs étendus en ce qui regarde les expropriations ; cependant, je prétends qu'elles n'ont aucun droit de faire concurrence aux compagnies qui exploitent certaines industries. Voilà le principe qui m'engage à combattre ce projet de loi. En accordant à une compagnie de chemin de fer le droit de couper et de préparer le bois qu'il faut pour la construction de sa voie, on ne l'autorise pas nécessairement à exploiter des concessions forestières. Je ne vois aucune raison de lui permettre de se livrer à l'exploitation de mines. Je demande au comité d'étudier cette question et de décider si le parlement doit accorder à la compagnie intéressée les pouvoirs qu'elle demande.

L'honorable M. HAGGART : Ce projet de loi ne limite-t-il pas, dans le sens indiqué par l'honorable député, les droits de la compagnie ?

M. EDWARDS : Non, pas à mon sens. L'article dit que pour les fins de cette compagnie, celle-ci pourra acquérir des concessions forestières, des mines, et d'autres propriétés dont elle pourra disposer à sa guise. Il peut arriver que pour les fins qu'elle a réellement en vue, cette compagnie exploite telles concessions et telles mines ; dans ce cas, il faudra s'adresser aux tribunaux pour savoir exactement si elle n'outrepasse pas ses pouvoirs.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais connaître sur ce point l'opinion du président du comité des chemins de fer.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député de Lanark a raison. On a enlevé tous les pouvoirs dont a parlé l'honorable représentant de Russell et que la compagnie demandait d'abord ; les privilèges accordés par l'article 6 sont restreints, dans ce sens que la compagnie n'en jouira qu'en vue de la construction et de l'entretien de son chemin de fer. Mon honorable ami (M. Edwards) semble croire que les mots "affaires de la compagnie" permettront à cette dernière d'exploiter les concessions forestières autrement que pour les fins de construction de ce chemin de fer. Quant à moi, je prétends que c'est donner une fausse interprétation à cette stipulation. Si l'honorable député trouve à redire au terme "affaires", on pourrait employer le mot "entreprise". D'après les amendements apportés à ce projet de loi et les explications qu'on nous a fournies, il n'y a pas le moindre doute quant à la restriction des pouvoirs stipulés dans l'article 6. Il y a plus : comme on prétendait que la compagnie pouvait avoir, pour les fins mentionnées dans cet article, les pouvoirs concernant les expropriations dont fait mention la loi relative aux chemins de fer, nous avons voulu faire disparaître toute ambiguité à ce sujet, et l'on peut trouver, maintenant, dans ce bill, une stipulation précise limitant les privilèges de la compagnie.

M. EDWARDS : Je demanderais au président de lire cet article.

Le président (M. Flint) lit l'article.

M. EDWARDS : Le but des auteurs de ce projet de loi est d'obtenir du gouvernement certaines concessions forestières, comme subventions pour la construction de ce chemin de fer ; l'article 6 est rédigé de façon à leur permettre d'exploiter ces concessions, d'établir des usines où l'on fabriquera la pulpe, de faire l'exploitation des mines. Il est facile de saisir l'intention des auteurs de ce bill, si on lit entre les lignes, et quant à moi, c'est là ce que je comprends.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mais cette stipulation a été retranchée.

M. EDWARDS : Pardonnez ; on accorde à la compagnie le droit d'acquérir des terres à bois.

Le PRESIDENT : En effet.

M. DAVIS : A mon sens, nous pourrions insérer une stipulation que l'honorable député de Russell trouverait satisfainte.

M. COCHRANE : Nous ne sommes pas ici pour faire plaisir à celui-ci ou celui-là, mais pour légiférer.

M. BRITTON : Je crois que l'honorable représentant de Russell se montre trop méticuleux dans une affaire semblable. Sans doute, lorsque nous accordons des chartes à des compagnies de chemin de fer, nous devons tenir compte de la distinction qui existe entre ces dernières et les compagnies industrielles ; dans le cas actuel, les privilèges de cette compagnie sont limités, et il semble que les mots " du droit de les utiliser en correspondance avec ses travaux et son entreprise " contiennent une stipulation qui protège suffisamment ceux qui se livrent aux industries en question.

Ce n'est pas tout : on a cru qu'il était nécessaire d'accorder à des compagnies de chemins de fer le droit d'exproprier certains terrains, du moment qu'elle ne commettait aucune injustice envers les intéressés ; cependant, ce privilège n'est pas accordé à la compagnie dont il s'agit maintenant. Comme elle ne peut exproprier, mais seulement acquérir, en les achetant, certaines propriétés, je ne vois pas la raison de l'objection soulevée par mon honorable ami de Russell. Je pourrais ajouter qu'on a accordé à d'autres compagnies des pouvoirs plus étendus. J'espère donc que l'honorable député retirera son objection.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois qu'il y a peut-être une raison qui nous engage à considérer l'objection soulevée par l'honorable député de Russell. A mon avis, le but dont a parlé mon honorable ami, le président du comité, quand il a dit que la stipulation contenue dans la loi relative aux chemins de fer ne s'appliquait à cette compagnie, n'est pas atteint. Je considère qu'on ne doit pas employer le mot " affaires " à un endroit, et celui de " entreprise " dans une autre phrase. Je suggérerais aussi qu'au lieu de se lire comme suit : " Rien dans cet article ne peut laisser entendre qu'on accorde à la compagnie les droits d'expropriation dont fait mention la loi relative aux chemins de fer," cet article se lût comme suit : " Rien dans cet article ne peut laisser entendre qu'on accorde à la compagnie le droit d'exproprier un terrain pour toute autre fin que celles mentionnées dans cet article."

L'amendement est adopté.

L'honorable M. SUTHERLAND : A mon sens, la loi concernant les expropriations ne peut s'appliquer ici, si nous examinons le texte même du bill. On comprend clairement que le comité a voulu refuser à la compagnie les privilèges se rapportant à ces expropriations. Qu'on accepte l'une ou l'autre rédaction, elle sera satisfaisante, à mon point de vue.

Les amendements sont adoptés, le comité fait rapport de ses délibérations, le projet de loi est lu une troisième fois et adopté.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE KOOTENAY A ARROWHEAD.

La Chambre a délibéré en comité sur le bill (n° 58) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead (M. Galliher).

Article 13 :

La compagnie pourra posséder et exploiter des entrepôts, mines, fonderies, usines de réduction, terres à bois, quais, chemins, bassins, chemins, droits et pouvoirs hydrauliques, digues, dalles, et tous appareils s'y rattachant qu'elle jugera à propos ; et elle pourra produire et transmettre de l'électricité et de la force électrique, et en tirer profit.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le comité a ordonné à son secrétaire de rédiger cet article que l'on trouve, dans presque toutes les chartes de compagnies de chemins de fer ; il y a exception, cependant, quant au pouvoir de posséder et d'exploiter de hauts fourneaux et des usines de réduction. Après avoir discuté cette question, le comité a semblé croire que cette stipulation n'était pas contraire aux intérêts du pays.

M. DAVIS : A mon avis, les compagnies de chemins de fer ne devraient pas avoir le pouvoir d'exploiter des fonderies ; qu'elles limitent leur besogne au transport des voyageurs et des marchandises. Si on accorde à la compagnie dont il est question, le pouvoir d'établir des fonderies dans la Colombie Anglaise, on constatera que les capitalistes étrangers ne voudront plus mettre de fonds dans cette industrie. Je demande que cet article soit biffé du bill.

M. MAXWELL : Ceux qui connaissent l'état de choses qui existe en Colombie Anglaise, comprendront combien il est difficile d'obtenir des capitaux pour l'exploitation de cette industrie dont vient de parler mon honorable ami. C'est en exploitant ces fonderies, que le Pacifique a rendu surtout service à la population de cette province. Du moment que la Compagnie du Pacifique est devenue propriétaire des hauts fourneaux de Trail, les prix ont diminué, au grand avantage des propriétaires de mines. Si on lui permettait d'établir de nouvelles usines, on rendrait service à la population de la Colombie Anglaise.

M. CHARLTON : Je crains que nous ne contractions l'habitude d'accorder des pouvoirs illimités aux compagnies de chemins de fer qui nous demandent de les constituer civilement. Cela pourrait nous créer des difficultés pour l'avenir. Je dirai, avec l'honorable représentant de Saskatchewan (M. Davis), qu'un chemin de fer doit servir au transport des voyageurs et des marchandises ; je crois sincèrement qu'on devrait limiter à cette seule fin les pouvoirs des différentes compagnies. Si ces dernières doivent obtenir des concessions ferestières, éta-

blir des scieries, exploiter des mines et des fonderies, elles se serviront des privilèges que nous leur accordons, non pas pour transporter simplement les voyageurs et les marchandises, mais pour se livrer spécialement à ces différentes exploitations. Il peut se présenter des cas où une compagnie de chemin de fer se trouve dans la nécessité d'établir ces hauts fourneaux ou ces usines, pour le plus grand avantage d'une partie du pays. On trouverait difficilement des capitalistes pour se livrer à ces exploitations dans le territoire ou une compagnie de chemin de fer jouit de tant de privilèges. Cela nuirait au pays tout entier et spécialement au district concerné.

L'honorable M. HAGGART : Le pouvoir d'exproprier s'applique-t-il seulement aux mines ou aux autres propriétés de ce genre?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne le crois pas. Il est évident que ces compagnies peuvent acquérir des mines tout comme un simple particulier peut le faire

L'honorable M. HAGGART : Le dernier projet de loi de ce genre que nous avons adopté, contenait une stipulation spéciale n'accordant à la compagnie intéressée que le droit d'exproprier les seules propriétés dont elle avait besoin pour mener à bonne fin son entreprise. Je ne sache pas que le bill actuel contienne semblable stipulation.

M. DAVIS : Le bill tel qu'amendé ne fait pas mention de mines.

L'honorable M. HAGGART : Ce détail est insignifiant. Nous constituons civilement une compagnie de chemin de fer, il nous faut savoir surtout si le pouvoir d'exproprier permettra à cette compagnie d'exploiter des industries ne se rapportant pas aux fins de son entreprise, c'est-à-dire au transport des voyageurs et des marchandises.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Nous avons discuté brièvement cet article, en comité. J'ai eu l'occasion alors d'exprimer mon opinion qui n'a pas changé depuis. On a invoqué à l'appui de ce projet de loi, les motifs que vient d'énoncer l'honorable représentant du Burrard (M. Maxwell). On a dit qu'il fallait encourager cette industrie et que, seules, les compagnies de chemins de fer pouvaient nous rendre service sur ce point. Ce n'est pas une raison satisfaisante, à mon point de vue. Pourquoi ces compagnies ne se formeraient-elles pas en syndicat pour se livrer à cette exploitation ? Je ne veux aucunement nuire aux compagnies de chemins de fer, dans ce sens ; cependant, je crois qu'il n'est pas opportun de leur fournir l'occasion de transporter le minerai extrait de leurs propres mines, et de faire concurence aux particuliers qui se livrent à la même industrie.

Je me range à l'opinion des représentants de Saskatchewan (M. Davis) et de Norfolk-nord (M. Charlton), et je conseille fortement de biffer cet article.

M. COCHRANE : Si je comprends bien, le bill ne les autorise pas à se livrer à l'exploitation minière.

L'honorable M. HAGGART : S'il en est ainsi, je n'ai pas saisi la portée du bill.

L'honorable M. TISDALE : Il est incontestable que cette compagnie n'a pas le pouvoir d'exproprier, si ce n'est pour les fins de sa voie ferrée. Le représentant de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a donné comme exemple, un cas où la compagnie requérante avait obtenu plusieurs modifications à son acte constitutif, pendant une suite d'années. Quand on demanda au procureur de cette compagnie, si le pouvoir d'expropriation qu'elle possédait s'appliquait à ses autres entreprises, il ne voulut pas se prononcer. En conséquence, le comité exigea l'insertion d'un article spécial, pour élucider la loi. La compagnie dont nous nous occupons présentement, n'a pas demandé de pouvoir d'expropriation, en rapport avec l'établissement d'un fondeur, et nous ne lui en avons pas donné.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable sir Louis Davies) : Je ne voudrais pas me prononcer, dans un sens ou dans l'autre, n'ayant jeté qu'un coup d'œil à la hâte sur la mesure. Mais cette compagnie de voies ferrées est instituée civilement et elle est autorisée à construire un chemin de fer entre deux points déterminés et à faire tous les travaux qui relèvent de cette entreprise. Si cette autorisation est donnée en termes généraux et si ces travaux secondaires ne sont pas exceptés, l'autorisation ne s'applique-t-elle pas également à ces derniers? Je ne donne pas mon opinion personnelle.

L'honorable M. TISDALE : Non. En examinant l'acte relatif aux chemins de fer, l'honorable ministre verra que le pouvoir d'exproprier, est restreint à certains actes y dénommés, tels que l'acquisition d'un droit de passage, de l'emplacement des stations et autres.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député est plus versé que moi dans la loi des chemins de fer, et je ne voudrais pas opposer mon opinion à la sienne. Cependant, cette nouvelle compagnie obtient des privilèges et l'objet de sa création est en partie l'acquisition de fondeurs et d'autres propriétés. Le droit d'expropriation ne s'appliquerait-il pas à ces entreprises si elles étaient exploitées?

L'honorable M. TISDALE : Non ; je le répète, le pouvoir d'exproprier est rigoureusement restreint. Sous l'empire des anciennes lois des chemins de fer, une compagnie ne pouvait même pas exproprier une sablonnière, mais la loi a été modifiée, parce qu'on a cru que cette expropriation était nécessaire pour permettre à une compagnie de

construire sa voie ferrée. En ce qui concerne les fondeurs, cette compagnie n'aura que le pouvoir que possède tout particulier, celui de les acheter.

M. DAVIS : Mon honorable ami, le représentant de Vancouver (M. Smith), étant de la Colombie Anglaise doit être plus au courant de cette industrie, que ceux qui habitent loin de la zone des mines. S'il y a dans la Colombie Anglaise un fondeur indépendant, il me semble que par l'insertion de cet article dans la charte de cette compagnie ce fondeur deviendra à la merci de la Compagnie du Pacifique Canadien. Celle-ci est pour ainsi dire, la seule compagnie de voituriers du pays, et, ayant la haute main sur le commerce de transport, elle pourra construire ses propres fondeurs et tellement abaisser les prix, qu'un fondeur indépendant ne pourra plus se maintenir.

M. MAXWELL : Nous avons un fondeur à Grand-Forks et un autre à Nelson ; ce sont deux entreprises particulières indépendantes. Je n'ai pas encore entendu dans la Colombie Anglaise, une seule objection à l'acquisition par la Compagnie du Pacifique Canadien, du fondeur de Trail. De l'avis unanime de tous les citoyens, l'acquisition de ce fondeur par le Pacifique Canadien a été des plus utiles à la Colombie Anglaise.

M. DAVIS : Je ne dis pas que la compagnie a suivi cette ligne de conduite dans le passé, mais je prétends que, si plus tard elle veut faire usage des pouvoirs que lui confère cet article, elle pourra étouffer toute compagnie indépendante de hauts-fourneaux dans la Colombie Anglaise.

M. MONK : J'appelle l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries, sur ce qui me semble être une ambiguïté dans l'article 11, qui stipule que la compagnie est autorisée à exproprier des terrains.

L'honorable M. TISDALE : Tous les articles concernant le droit d'expropriation ont été biffés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: La difficulté que j'entrevoyais ne provenait pas de l'absence de ces mots ; mais je me demandais, si le pouvoir d'exproprier ne s'appliquerait pas, sans qu'il fût besoin d'une disposition formelle, à des entreprises que vous avez rattachées à la construction de la voie ferrée.

L'honorable M. TISDALE : C'était dans le dessein de leur accorder ces pouvoirs, que nous avions inséré cet article relatif à l'expropriation. Mais le comité l'a rayé et il fut entendu, que les dispositions générales concernant la loi des chemins de fer, laquelle n'accorde que des pouvoirs déterminés, s'appliqueraient à la compagnie. Or, aucun de ces pouvoirs n'est mentionné dans la loi des chemins de fer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me rends aux explication de l'honorable député. Je faisais allusion à la remarque du représentant de Lanark, qui a déclaré que la Chambre était tellement dans le doute qu'elle avait inséré cette défense, et stipulé que ces pouvoirs ne s'appliqueraient pas aux fins de l'entreprise.

L'honorable M. SUTHERLAND : Quelques députés se sont demandés si ces actes n'autorisaient pas la compagnie, à exproprier pour les fins mentionnées dans cet article. Je ne crois pas que celui qui est versé dans la loi des chemins de fer, ait aucun doute que la compagnie puisse exercer ses pouvoirs d'expropriation, sous l'empire de cet article. Selon moi, un membre du comité qu'il soit avocat ou non, au courant de la loi des chemins de fer, ne peut pas penser un seul instant que cette compagnie particulière aurait, en vertu de la présente loi, le droit d'exproprier, pour les fins mentionnées, comme l'a si clairement démontré le représentant de Norfolk (l'honorable M. Tisdale).

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

LA COMPAGNIE W. C. EDWARDS.

La Chambre se forme en comité général pour examiner le bill (n° 61) concernant la Compagnie W. C. Edwards (à responsabilité limitée).

Préambule.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois qu'il convient de signaler l'innovation que le présent bill et le suivant introduisent dans la coutume qui a prévalu jusqu'ici. Elle peut avoir sa raison d'être, et il se peut que le comité l'approuve ; mais je crois de mon devoir de la signaler. La charte primitive de la Compagnie W. C. Edwards (à responsabilité limitée), lui permettait d'acquérir et de garder des actions dans toute compagnie d'estacades ou d'amélioration des rivières et de les vendre ou d'en disposer autrement. La modification à la loi qui nous est maintenant soumise, stipule que la compagnie n'aura pas seulement ce privilège, mais aussi les mêmes pouvoirs de vendre, garder des actions dans toute autre compagnie et de les vendre et d'en disposer autrement. Les bills soumis au comité des bills privés, ne contiennent aucune restriction, limitant les pouvoirs accordés aux compagnies. Les sociétés industrielles ont des pouvoirs généraux, et la portée de la mesure qui nous est maintenant soumise, est d'autoriser la présente compagnie, ou toute autre, à acquérir ou vendre des actions de toute compagnie industrielle quelle qu'elle soit. Que cette mesure soit sage ou non, elle constitue une innovation introduite dans la politique suivie jusqu'ici. Quelques-uns se sont opposés au bill devant le comité des bills d'intérêt particulier et une restriction a été adoptée, stipulant que ces pouvoirs ne seraient pas

exercés, à moins d'une autorisation donnée par les actionnaires lors d'une réunion spéciale.

L'honorable M. HAGGART : Je crois que l'administration devrait se prononcer sur une question semblable et indiquer à la Chambre, la ligne de conduite à suivre en ce qui concerne la législation privée. Si cette disposition est aussi répréhensible que le ministre le déclare, il devrait laisser connaître quelle est l'attitude du gouvernement à cet égard. Les articles du présent bill sont les mêmes que nous avons incorporés dans d'autres bills et ils ne confèrent pas de pouvoirs plus étendus. Le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait être en mesure de diriger la Chambre, si ces pouvoirs prêtent à objection, et je crois que le ministre a eu raison dans les déclarations qu'il nous a faites.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député me demande d'aller plus loin qu'aucun ministre n'a jamais tenté de le faire. Voici une loi d'intérêt particulier. J'ai parlé en ma qualité de membre du comité chargé d'examiner ces lois. Quant à moi, j'ai cru qu'on avait tort d'adopter cette innovation, mais la majorité du comité a pensé autrement et elle a passé outre. L'administration ne se prononce pas dans cette affaire que la Chambre devra régler à sa guise. Cependant, je me suis cru tenu de lui signaler l'innovation recommandée par le comité des bills d'intérêt particulier. L'ayant fait, j'ai accompli mon devoir. Je n'ai pas soulevé d'objection grave. Devant le comité, j'ai fait remarquer que, si nous adoptions cette législation nouvelle, une compagnie pourrait être instituée civilement dans le but de faire le commerce de bois de charpente et acquérir la majorité des parts dans toutes les sociétés industrielles du Canada. C'est l'objection que j'ai présentée ; elle n'a pas prévalu devant le comité des bills d'intérêt particulier. Celui-ci, à une forte majorité des voix, a cru que j'avais tort. Cependant, l'administration ne s'était pas prononcée dans cette affaire. J'énonçais simplement mon opinion individuelle.

M. MACLEAN : C'est un nouveau principe que pose le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies). Le gouvernement du jour est responsable de toutes les lois adoptées par la Chambre. Et, lorsqu'un bill préjudiciable à l'intérêt public est soumis à celle-ci, le devoir incombe au gouvernement de protéger la population. Pourtant l'administration libérale, n'a pas foi en cette doctrine. Les libéraux se désintéressent de la protection du public, non seulement dans cette enceinte, mais encore à Toronto et dans toutes les chambres d'assemblée où ils sont en majorité. Nous nous proposons d'en tenir le gouvernement responsable. Quant à la présente mesure, mon opinion n'est pas fixée. Néanmoins, la doctrine énoncée par le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui déclare que l'administration n'est pas responsable des lois d'intérêt particulier apportées devant la Chambre, et qu'elle n'est pas tenue de protéger l'intérêt public, est une doctrine pernicieuse que n'aurait pas dû formuler une administration qui a fait les déclarations que le gouvernement du jour a faites.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami se trompe entièrement, je n'ai pas énoncé la doctrine que l'administration n'était pas tenue de protéger l'intérêt public.

M. MACLEAN : L'honorable ministre a déclaré que son opinion n'était pas arrêtée en ce qui concerne l'intérêt public.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai cru accomplir mon devoir en signalant à l'attention du comité, l'innovation introduite dans la coutume suivie jusqu'ici, dans le comité des bills d'intérêt particulier. Je n'approuvais pas cette innovation. La grande majorité des membres du comité l'a autorisée et le gouvernement n'est pas intervenu dans l'affaire.

M. MACLEAN : Il aurait dû intervenir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'administration n'entend pas s'immiscer dans tous les détails des lois d'intérêt particulier soumis à la Chambre.

M. MACLEAN : Elle doit protéger l'intérêt public.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je me suis tû, lorsqu'un amendement a été adopté stipulant qu'une compagnie ne ferait pas usage de ces privilèges, à moins d'y être autorisée par les deux tiers des actionnaires.

M. MONK : Je crois qu'il y va de l'intérêt public que nous modifiions entièrement la direction imprimée à la législation particulière. Cette question n'est pas sans importance. Il s'agit de décider si les compagnies industrielles peuvent s'occuper d'affaires se rattachant tant soit peu à leur entreprise primitive, et nous avons déjà résolu que les compagnies de chemins de fer pouvaient se livrer à l'exploitation minière et à la coupe du bois pour les besoins de leur entreprise. Personnellement, je suis favorable à la présente mesure, mais je crois que l'administration devrait faire connaître son sentiment sur la question qui nous occupe. L'innovation est très grave. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) l'a dit, c'est une orientation toute nouvelle. Elle intéresse l'administration publique, et nous avons droit de connaître ce qu'en pense le cabinet, en cas que de nouvelles questions semblables surgissent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'administration est d'avis de ne pas intervenir dans ce que fera la Chambre, concernant une pareille mesure, et de laisser le comité général adopter ou repousser l'amendement à son gré. La question n'a pas tant d'importance qu'elle nécessite l'adoption, par le gouvernement, d'une ligne de conduite définie. Il n'y a ici qu'une innovation introduite dans la coutume suivie par le comité des bills d'intérêt particulier. Celui-ci n'a jamais autorisé les compagnies industrielles à trafiquer des parts des autres compagnies. Les lois du pays sont l'expression du sentiment populaire sous ce rapport. Les compagnies de prêts n'ont pas droit de trafiquer des parts d'autres compagnies ; il est défendu aux banques de faire des opérations dans les actions d'autres banques et aux sociétés industrielles d'acquérir et de vendre des parts d'autres compagnies, à moins que l'acte particulier les constituant en corporation ne les y autorise. Dans le présent cas, la loi instituant civilement la compagnie lui confère ce pouvoir, pourvu néanmoins que les deux tiers des actionnaires donnent leur approbation.

M. MACLEAN : Dernièrement, à Québec, une compagnie puissante a dépouillé la ville de Montréal de nombreux privilèges. Le premier ministre de Québec, sommé de s'expliquer, s'est contenté de dire : J'ignorais la présentation de cette mesure, mais lors de la prochaine session, j'abrogerai cette loi, ou je convoquerai une session spéciale dans ce but. Il n'a pas eu cure de l'intérêt public. Il était là pour sauvegarder les privilèges de la municipalité de Montréal, dont la protection est confiée à l'administration provinciale. Ne l'ayant pas fait, elle a donné une preuve de sa faiblesse. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a énoncé ce soir la même doctrine, ici.

M. BRITTON : Je ne vois aucun danger—

M. le PRESIDENT (M. Flint) : L'heure est expirée.

Le comité rend compte de ses délibérations.

SUBSIDES.—MOYENS DE TRANSPORT.

Le débat continue sur la motion de l'honorable M. Fielding, demandant que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, la question dont la Chambre est aujourd'hui saisie a souvent fait l'objet de ses délibérations. A plusieurs reprises, je l'ai entendu débattre, depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette enceinte, et j'ai observé chaque fois que l'étude de cette question provoquait une recrudescence d'intérêt parmi la députation. Il est de bon augure, je crois, de voir dans le moment actuel ce problème mis sur le tapis pendant cette première session, par mon honorable ami, le représentant de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike), intimement lié à tout ce qui concerne la marine marchande, versé dans la connaissance du sujet qu'il a approfondi, et à même de s'en rendre maître, et qui, selon moi, l'a traité de manière à intéresser vivement la Chambre et le public.

J'ajouterai qu'il est heureux que le député de la division Saint-Antoine (M. Roddick), qui représente une des plus importantes, sinon la plus importante de toutes les circonscriptions électorales que ce problème des moyens de transport intéresse, ait abondé dans ce sens. Je puis dire également que j'ai écouté, ainsi que l'ont fait les autres membres de la députation, j'en suis certain, avec un plaisir tout particulier pendant ce passage de son discours où il a traité des levés hydrographiques avec toute l'autorité que lui donne sa science approfondie.

Mais, ayant entendu ces deux discours, nous eûmes ensuite la preuve des divergences d'opinion qui règnent au sein de cette Chambre. Un député siégeant sur les premières banquettes de l'opposition a déclaré qu'il ne partageait pas les sentiments et les doctrines des deux orateurs qui l'avaient précédé. Un ministre de la Couronne, le représentant de Québec-ouest (l'honorable M. Dobell), a désapprouvé en termes formels l'idée de dépenser davantage pour approfondir et, si j'ai bien compris, améliorer le chenal du Saint-Laurent, en amont de la ville de Québec. Avant la clôture du débat, nous entendrons, je n'en doute pas, exprimer de nouvelles opinions venant en conflit avec celles que je viens de mentionner. Pourtant, M. l'Orateur, nous devrions comprendre que, pendant que nous discutions ce problème sans en accélérer la solution, pendant les cinq ou six dernières années, l'ennemi était à nos portes. Il y a du côté du midi des populations dont la concurrence est très redoutable, des hommes d'une grande habileté en affaires, d'une ambition qui ne se dément jamais, qui possèdent d'immenses richesses, qui ont à leur disposition des ressources financières inconnues et qui agissent pendant que nous délibérons. Je ne crains pas de dire que notre part du commerce de l'ouest, à laquelle nous tenons tant et qui a été si faible jusqu'ici, diminuera graduellement et se fondra entièrement, si nous ne cessons de parler pour agir, et si nous ne prenons au plus tôt des mesures énergiques pour obtenir une part beaucoup plus grande de ce trafic. Je suis d'opinion que, étant donnés les rivaux qui nous font la concurrence, la lutte à laquelle nous a conviés l'honorable député (M. Bickerdike) serait pour ainsi dire inutile, si nous n'avions pas en notre faveur les avantages du terrain. Ce n'est pas aux Etats-Unis seulement, mais dans tout l'univers que nous rencontrons des rivaux qui, tous, ont résolu le problème des moyens de transport plus intelligemment, en ont fait l'application d'une manière plus pratique, et ont obtenu des résultats beaucoup plus heureux que le Canada.

Portez vos regards sur la République Argentine. Considérez les progrès admirables qu'elle a réalisés dans la solution de ce problème. Nos cousins des Antipodes, les Néo-Zélandais et les Australiens, ne sont-ils pas plus près que nous du règlement de cette question ? Il y a à peine un jour ou deux le ministre de l'Agriculture, qui nous demandait un crédit de $140,000 pour l'emmagasinage à froid, déclarait avec emphase et ostentation —ce que j'observe sans tenir compte d'aucune considération politique car le sujet n'est pas du domaine de la politique de parti— déclarait, dis-je, que cette question était dans un état satisfaisant. Cet honorable ministre (l'honorable M. Fisher), qui refusait dernièrement de rien classer, ne fût-ce qu'une tomate, semble ne rien connaître de ce que font les pays dont je parle. Et quand je demandai au ministre de l'Agriculture si, dans les contrats signés avec les armateurs il avait obtenu que la température des compartiments frigorifiques fût abaissée jusqu'à zéro, ce ministre aux mains calleuses me répondit que j'ignorais le premier mot de la question, et il osa affirmer, ce qui, évidemment, était sans fondement, qu'une température de 29 ou 30 degrés suffisait pour le transport des viandes. Que l'honorable ministre consulte l'annuaire de la Nouvelle-Zélande, déposé sur le bureau de la Chambre par l'honorable représentant de Victoria (M. Ross), qu'il y prenne connaissance d'un article concernant le transport des moutons congelés, et il constatera qu'on ne souffre pas pour ce commerce une température supérieure à huit degrés au-dessous de zéro. Le ministre (l'honorable M. Fisher) était dans une erreur complète, et, quand le Néo-Zélandais dont parle Macaulay traversera l'océan, je crains qu'il n'ait autre chose à esquisser que les arches en ruines du pont de Londres.

Revenant au sujet que je veux discuter aussi brièvement possible, je me fais fort d'affirmer que nous devons, sans retard aucun, nous efforcer de régler cette question, si nous voulons être pratiques et obtenir la part de l'immense trafic de l'ouest à laquelle nous avons droit. Tout d'abord, il faut rendre nos canaux libres. Cela impliquera de lourds sacrifices de notre part et occasionnera une diminution de notre revenu se chiffrant par $200,000 par année. Mais nous n'obtiendrons le succès qu'au prix d'études incessantes et en déliant les cordons de notre bourse et en faisant des sacrifices pécuniaires considérables. Il faut que nos canaux soient libres. Quant à moi, je crois, et en ceci je suis, il me semble, de l'opinion de plusieurs membres de la députation, que le projet de creuser le canal de la baie Georgienne, si souvent débattu et pour la réalisation duquel si peu d'efforts ont été faits, présente de nombreux avantages. Ce canal contribuerait, dans une grande mesure, à assurer le progrès de cette partie du pays, connue sous le nom de Nouvel-Ontario, et qui renferme des ressources naturelles incalculables. Il diminuerait de trois cents milles la distance entre l'ouest et le littoral.

L'honorable M. HAGGART : De trois cent quatre-vingt-sept milles.

M. MONK : De trois cent quatre-vingt-sept milles, comme le fait observer mon honorable ami (l'honorable M. Haggart). Je crois qu'à l'avenir il y aura assez de trafic pour alimenter cette voie navigable sans nuire aux canaux existants.

Après les canaux, le port de Montréal s'impose à notre attention. Il me semble que nous devrions outiller convenablement ce port, sans plus tarder. J'ai compris que, du temps de l'ancien parlement, la Chambre était d'opinion que Montréal devait être considéré, à juste titre, comme notre port national. Rien dans les discours de mes honorables amis, représentant les divisions Saint-Laurent (M. Bickerdike) et Saint-Antoine (M. Roddick), n'indiquait l'intention de nuire à Québec. Comme l'honorable député de Québec-ouest (l'honorable M. Dobell), je crois qu'un avenir brillant est réservé au port de Québec. Cette ville a un port magnifique, la campagne qui l'environne est luxuriante, et le sol de la rive sud est fertile en richesses agricoles. Je ne doute pas que l'importance de ce port ne fasse que grandir. Du moins, celui-ci conservera son importance, si Québec devient une ville de garnison, comme le souhaite ardemment l'honorable représentant de Norfolk-nord (M. Charlton). Nous ne devons pas perdre de vue, cependant, que Montréal est le terminus de la navigation océanique, que sa marine marchande est aujourd'hui considérable, la plus forte du pays, et, sans attacher trop d'importance au principe généralement admis, que le transport coûte moins cher quand les vaisseaux pénètrent plus à l'intérieur d'un pays, nous avons toujours reconnu que Montréal avait droit aux faveurs de l'Etat, à titre de port national d'exportation des produits domestiques. A l'heure présente, les travaux d'améliorations du port sont trop lents. Quelle est la cause de ces nombreux retards? Dernièrement, j'émettais l'opinion que le problème des moyens de transport avait trop d'importance pour en laisser la solution aux calculs d'un seul homme, quelque bien pourvu d'intelligence qu'il fût. A Montréal, une difficulté se présente. Il nous faut traiter avec les commissaires du port, avec le ministre des Travaux publics, avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, en ce qui a trait à l'éclairage et au balisage du fleuve, tenir compte du ministère des Douanes et de celui des Chemins de fer et Canaux. Je déclare que, si les améliorations du port de Montréal n'ont pas été accomplies avec plus de célérité, cela provient en grande partie de la division des pouvoirs entre ces différents corps. J'ajoute, sans crainte, que les retards, dans une grande mesure, ont été la conséquence de tiraillements au sein du ca-

binet, peut-être entre le ministre des Travaux publics et quelques-uns de ses collègues, et de conflits avec la commission du havre de Montréal. Le ministre des Travaux publics ne le niera pas, la commission et lui n'ont pas été d'accord concernant la nature de ces améliorations et la manière de les exécuter. Non, le ministre ne le nie pas, et il est prouvé, par ailleurs, que le cabinet n'est pas d'accord sur cette question. Comment pouvons-nous espérer faire du port de Montréal, ce qu'il doit être, un port pouvant rivaliser avec les grands ports américains, si des conflits existent entre ceux qui sont chargés d'exécuter ces améliorations et de mettre ce port sur un pied d'efficacité?

Je ne crains pas de dire que, si le ministre des Travaux publics seul avait eu à s'occuper de ces travaux, quoi qu'on puisse dire de certaines de ses opinions et de quelques-uns des plans qu'il a approuvés, ce port ne serait pas dans l'état peu satisfaisant où il se trouve aujourd'hui, et nous ne verrions pas le Grand Tronc déserter Montréal et prendre la route de Portland, situation qui, en dépit de sa gravité, n'est qu'une indication de l'état de choses qui règne partout.

Je ne blâme pas la compagnie. Nous avons favorisé le Grand Tronc d'une manière extraordinaire. Lors du prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, nous lui avons accordé de grandes faveurs ; mais nous n'avons pas prévu ce qui pouvait arriver, et, par suite de notre imprévoyance, les directeurs de cette compagnie, tenus pardessus tout à protéger les intérêts des actionnaires, voyant le port de Montréal dans un état impossible, ont cru nécessaire de chercher dans un pays voisin des avantages plus grands. Je vous citerai un exemple. Il est notoire, car l'expérience l'a démontré, qu'à Montréal on ne peut transborder le grain qu'à raison d'environ 4,000 boisseaux à l'heure, tandis qu'à Duluth on l'emmagasine à raison de 195,000 boisseaux en 155 minutes, et nous ne pouvons pas douter que, dans les ports maritimes des Etats-Unis, les mêmes avantages ne se rencontrent. Si l'on tient compte de ce qui se passe à Montréal, des dangers qu'offre la navigation et des prix élevés qu'il faut payer pour les assurances et le transport de Montréal à la mer, il n'y a pas lieu de s'étonner quand nous voyons les produits prendre la route du pays voisin. Et pour prouver qu'à la solution de cette importante question s'applique le dicton en vogue dans les ménages, que trop de cuisiniers gâtent la sauce, et que ce problème est confié à trop de personnes—dont les unes n'ont pas les connaissances et les autres les loisirs nécessaires—je dirai que l'un des principaux reproches faits par l'organe du ministre des Travaux publics est ce conflit entre les projets du ministre et ceux des autres personnes chargées d'administrer les affaires du port. Voici ce que disait La Patrie, dans un article publié le 2 avril :

Quand le parti libéral monta au pouvoir en 1896-7, M. Laurier et ses collègues se mirent aussitôt à l'œuvre pour étudier la question de l'amélioration du port de Montréal, et M. Tarte surtout apporta à la solution de ce problème, le zèle, l'énergie et l'intelligence que chacun lui reconnaît. Néanmoins, depuis quatre ans les efforts du ministre des Travaux publics ont invariablement été entravés par les torys de la commission du havre et par certains journaux de l'opposition.

J'ignore quels sont ces journaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai été étranger à la publication de cet article.

M. MONK : L'honorable ministre désapprouve-t-il cet exposé de la situation ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois du moins qu'il renferme beaucoup d'exagérations.

M. MONK : Peut-être ; pourtant les paroles mêmes du ministre corroborent ce que j'avance quand je dis que trop de personnes sont intéressées à la solution de cette question. L'article ajoute :

Nous aurions maintenant de vastes élévateurs à grain à Montréal si l'opposition, appuyée par une partie de la commission du havre——

Je puis dire que, à ma connaissance, dans ce corps assez nombreux, il n'y a que deux conservateurs au plus.

—et appuyée par certains journaux, n'avait pas profité du voyage de M. Tarte en France pour faire retrancher du budget la somme d'un demi-million qu'il désirait faire voter pour construire, à Montréal, un élévateur qui aurait suffi, sans plus de retards, à tous les besoins de l'endroit.

Je me rappelle très distinctement que cet article a été retranché du budget, à la recommandation du ministre des Finances lui-même, et sans sollicitation d'aucune sorte—probablement par suite de l'absence du ministre des Travaux publics.

Ceci tend à prouver—soit dit sans reproche pour aucun de ceux qui sont chargés du règlement de cette affaire—que la solution de cette question aurait dû être confiée à une seule personne, entièrement indépendante de toute influence politique. Quant à moi, je crois qu'elle est tellement urgente et importante qu'elle devrait être laissée entre les mains d'une commission composée de trois membres ou plus, très entendus et convenablement rétribués, qui en feraient leur unique occupation, et qui étudieraient cette question des moyens de transport, non seulement dans le port de Montréal, mais en amont et en aval de cette ville, et même en aval de Québec. Cette commission qui serait analogue aux commissions qui existent dans d'autres pays, entre autres aux Etats-Unis, où elle porte le même nom et est revêtue des mêmes pouvoirs, ferait au gouvernement des recommandations qui lui serviraient à adopter une ligne de conduite, en ce qui a trait aux moyens de transport entre les grands lacs et l'océan.

Il a été fait allusion à la construction d'un élévateur. Désirant être court, je dirai sim-

plement que je ne puis approuver entièrement les remarques tombées des lèvres de mon honorable ami, représentant la division Saint-Antoine, et que, ne partageant pas sa manière de voir, je crains fort de me tromper. A vrai dire, l'idéal du député d'York-est (M. Maclean) est aussi le mien : la nationalisation de toutes ces entreprises. J'avoue cependant que je ne crois pas que notre pays soit assez avancé pour s'aventurer dans cette voie et une autre raison m'arrête. Je crois qu'un élévateur convenable, au milieu du port de Montréal, suffirait à la manutention du grain apporté par terre et par eau, et qu'il serait préférable de confier à des particuliers ou à une compagnie la construction de cet élévateur. L'adoption de ce plan serait une source d'économie—considération majeure—pour l'administration qui aura à dépenser de fortes sommes, qui devraient lui être octroyées de bon cœur, pour améliorer nos voies navigables. Il importe donc de dépenser le moins possible à Montréal.

De plus, je crois que, si nous pouvions intéresser les voituriers canadiens des grands lacs à la construction d'un élévateur, nous attirerions beaucoup de trafic que nous n'aurions pas autrement, et nous augmenterions considérablement, sans frais inutiles, les affaires de notre port. Il faudrait pour cela accorder une garantie quelconque, mais les dépenses à faire seraient moins fortes, et nos chances de grossir le volume de notre commerce seraient plus grandes, que si l'Etat entreprenait de construire lui-même ces élévateurs.

Il y a autre chose que je désire signaler à l'attention de la Chambre : ces grands ports des Etats-Unis sont des ports libres. Il nous faut non seulement des canaux libres, mais un port libre à Montréal. Les droits de port, à Montréal, sont un obstacle puissant ; tant qu'ils ne seront pas abolis, nous serons sur un pied d'infériorité, comparativement aux grands ports des Etats-Unis. L'année dernière, les frais d'administration, de réparation et d'entretien du port de Montréal se sont élevés à $90,716.25, je crois, et le service de la dette et du fonds d'amortissement à $152,952.84, total $243,-690.09. C'est la marine marchande qui doit défrayer ces dépenses et, tant qu'il en sera ainsi, Montréal sera sur un pied d'infériorité. Il nous faut trancher la difficulté. Pour outiller convenablement le port de Montréal, quatre ou cinq millions, ou une dépense annuelle d'un demi-million seront nécessaires. Nous avons beaucoup dépensé, plus de $60,000,000, pour l'Intercolonial, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et le creusement des canaux. Il ne me semble pas que le montant que j'ai mentionné, quatre ou cinq millions, soit une somme excessive pour outiller le grand port maritime de Montréal, ainsi qu'un port d'hiver en territoire canadien, n'importe où, si nous désirons mettre la dernière main à la réalisation du plan que nous avions formé lorsque ces autres dépenses furent faites.

Dans tous les cas, à moins que nous ne soyons prêts à faire ce sacrifice en argent, nous devons nous attendre à voir le trafic des grands lacs prendre la direction des Etats-Unis à notre grand détriment. L'augmentation du revenu et des frets nous rembourseront de cette dépense dans une grande mesure. Je ne crois pas, comme l'honorable député de Russell (M. Edwards), que la solution de cette question soit intimement liée à celle de la protection ou du libre-échange. Je suis convaincu que du moment que nous donnerons au problème de transport la solution qu'il convient de lui donner, sans nous occuper de la politique fiscale du gouvernement, nous aurons du fret européen en abondance, aller et retour. La navigation du fleuve en aval de Montréal est dans un état tel que non seulement nous pouvons espérer augmenter notre trafic, mais qu'au contraire nous pouvons nous attendre à le voir diminuer, à moins que nous n'y apportions remède immédiatement. J'ai ici le rapport d'une enquête faite par les expéditeurs de Montréal. Ce rapport mérite d'être lu, comme je l'ai lu, de la première à la dernière page. Nous devrions être reconnaissants à ceux qui ont entrepris cette enquête sans aide du gouvernement. Nul doute qu'elle aurait coûté une somme considérable si elle avait été conduite par le gouvernement. L'enquête a été bien faite, elle est complète, complète, et il n'en a pas coûté un sou au pays. Ceux qui la liront verront qu'en bas de Montréal les sujets de plainte sont nombreux. Les témoignages contenus dans ce rapport sont donnés par des personnes parfaitement désintéressées, par des marins et des pilotes expérimentés et habiles, qui n'ont d'autre intérêt que l'intérêt du pays.

Et que disent ces témoins ? Tous se plaignent beaucoup du mauvais état du chenal non seulement entre Montréal et Québec, mais encore en bas de Québec. Ils disent que presque toutes les lumières et les phares depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'à Montréal, sur les côtes de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, de même que dans le golfe, sont inefficaces. Non seulement ils condamnent les lumières et phares de chaque côté du fleuve, mais le système même. Il est impossible de lire ces témoignages sans arriver à la conclusion que le système est suranné défectueux et inférieur à tous égards à celui des Etats-Unis ou autre pays civilisé. Et je suis très modéré en disant que les voyageurs qui liront ces témoignages ou verront les choses de leurs yeux viendront à la conclusion que personne ne contrôle ce service, bien que nous sachions tous que nous avons à la tête du ministère de la Marine et des Pêcheries un homme très capable de résoudre cette question s'il voulait y dévouer ses efforts.

Non seulement notre système de lumières est-il condamné dans ce rapport et toute la navigation trouvée défectueuse ; non seule-

ment y fait-on voir clairement pourquoi les taux d'assurance sont tellement élevés qu'ils sont absolument prohibitifs comparativement à ceux des Etats-Unis, mais on y démontre que les levers hydrographiques, question que mon honorable ami le député de Saint-Antoine a si bien traitée, n'ont pas reçu de la part du gouvernement l'attention qu'il aurait fallu leur donner. Il n'y a pas un seul des experts qui ont rendu témoignage qui ne dise que le lever hydrographique fait par l'amiral Berthier, en 1820, est d'une autre époque, et si cela n'était pas suffisant, mon honorable ami de Saint-Antoine m'a remis un document de grande importance dont je ne veux pas donner lecture parce qu'elle occuperait trop de temps, mais avec sa permission, je le déposerai sur le bureau de la Chambre. Dans ce document il y a des choses que personne ne peut nier. Le capitaine Maxwell, de l'armée anglaise, dit :

Je suis d'opinion qu'il est extrêmement important dans les intérêts de la navigation, qu'un lever aussi complet que possible de la force et de la durée des marées et courants soit fait dans les endroits en question. Un lever de ce genre permettrait aux capitaines de juger, avec une exactitude presque parfaite de la position de leurs navires ; les probabilités de courants anormaux pourraient être prévues, et des naufrages, comme ceux du St. Shotts (Baie Ste-Marie, Terreneuve) et du Moravian, seraient évités.

Ce document fait aussi mention du rapport d'un comité spécial de l'association anglaise pour l'avancement de la science—qui n'est pas une petite autorité—dans lequel on dit ce qui suit :

1. Que la connaissance des marées dans les eaux canadiennes est présentement incomplète et constitue un danger. En quelques cas les renseignements fournis sont, ainsi que les membres du comité en sont informés, décevants et conséquemment plus dangereux qu'utiles. A l'appui de ces déclarations, ils offrent——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quand cela a-t-il été imprimé ?

M. MONK : Je trouve cela dans la Gazette de Montréal du 7 mai 1885.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mais l'honorable député ne sait-il pas que depuis cette époque un lever hydrographique complet a été fait ?

M. MONK : Je ne sache pas qu'aucun lever hydrographique d'importance ait jamais été fait. Les témoins qui ont comparu à cette enquête n'en connaissent aucun, si l'on en juge par leurs réponses, lesquelles confirment assez exactement ce qui est dit dans le rapport. Ce rapport signé par M. Johnson, le secrétaire du comité, et plus tard président, mentionne les autres points suivants :—

(a) Le tableau des naufrages, publié annuellement par le ministère de la Marine, appelle l'attention, sur les pertes, sous le titre "marées" et "courants inconnus" (ces derniers étant tout probablement des courants de marée, parce que l'on n'a jamais fait d'étude complète des courants qui changent avec la marée....

(b) Les témoignages de navigateurs pratiques relativement à la côte de l'Atlantique, accompagnant ce mémoire.....

2. La lourde perte que subit annuellement le commerce du Canada.....

3. Qu'il est possible d'obtenir la connaissance requise, et que l'état de la navigation ici est sous ce rapport bien inférieur à ce qui existe ailleurs.....

4. Le coût sera très minime en proportion des gains considérables qui résulteront de la diminution des naufrages.....

5. On trouvera un encouragement additionnel dans le fait que le Canada tout en agissant directement dans son propre intérêt en faisant ce qui est simplement nécessaire pour faciliter la navigation des eaux canadiennes, contribuera avec les autres nations civilisées du monde pour sa quote-part dans l'avancement de la science.

Tous les membres de cette Chambre qui portent intérêt à cette question devraient lire ce document. Lors d'une entrevue avec les agents d'assurance, entrevue à laquelle j'ai eu l'honneur d'assister, le gouvernement a déclaré que si les améliorations demandées par la délégation étaient faites—et le coût en serait peu élevé—les taux d'assurance tomberaient inévitablement.

Encore un mot et j'ai fini. Il n'y a aucun doute que si nous entreprenons de régler cette question de transport, nous devons nous attendre à ce qu'il nous en coûte de l'argent. Je crois cependant d'après l'expérience que j'ai acquise en cette Chambre, que nous pourrions pratiquer plus l'économie dans nos dépenses ordinaires annuelles, et éviter plusieurs dépenses inutiles. Nous avons voté, hier soir, si je ne me trompe, $125,000 pour l'entretien des édifices où nous sommes. J'ai dit alors et je prétends encore que c'est là une dépense beaucoup trop forte, et si l'on adoptait un système rationnel pour ces réparations, nous pourrions en réduire le coût de moitié et l'on peut en dire autant de plusieurs autres dépenses qui reviennent tous les ans. Nous avons aussi, hier soir, voté beaucoup d'argent pour des améliorations d'un caractère local, telles que brise-lames et quais, dont la plupart sont des travaux entrepris principalement pour contenter des amis dans certains comtés. Je ne suis pas prêt à dire que ces travaux n'ont pas leur utilité, mais je doute fort que dans la plupart des cas cette utilité soit en proportion de la somme votée. Mais tout importants que ces travaux puissent être, il nous faudrait, vu l'urgence de la question du transport, diminuer ces dépenses. Nous devons faire l'éducation de peuple et l'amener à comprendre que la construction d'un édifice public peut être retardée, et que nous devons être prêts à voter plus d'argent pour la solution d'une question qui intéresse tout le pays. Dans mon propre comté, et sans doute c'est la même chose dans d'autres comtés, il y au-

rait plusieurs travaux publics utiles à faire. Mais tout utiles qu'ils puissent être au point de vue local, ils ne sont rien en comparaison de l'immense bien qui résulterait pour tout le pays, de la dépense d'une grosse somme ou au moins d'une somme suffisante pour la solution de cette question. Je crois, M. l'Orateur, que si l'on examine cette question comme elle mérite de l'être, et si les propositions que le gouvernement fera au parlement pour la résoudre sont ce qu'elles doivent être, nous, de ce côté-ci de la Chambre, ne ferons d'opposition à aucune mesure qui mettra le pays en état de faire une concurrence efficace à nos voisins américains. Je crois que l'honorable ministre sans portefeuille (M. Dobell) devrait faire un peu plus qu'il ne nous a dit avoir fait cette après-midi. Nous ne devons pas seulement nous occuper de créer un grand système de transport par voie du Canada, mais il est temps et grand temps que le gouvernement s'occupe de nous donner un service de steamers transatlantiques rapides. Car, quoi que l'on en puisse dire, et malgré tout le développement que nous pouvons donner à nos moyens de transport entre l'ouest et la mer, tant que cette question du service transatlantique rapide n'aura pas reçu de la part du gouvernement une solution prompte et réelle, nous resterons toujours en arrière de nos voisins des Etats-Unis et de nos autres concurrents.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Je me joins très cordialement à mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier (M. Monk), pour dire que la question en débat a une très grande importance pour le Canada. Le choix du port maritime le meilleur est une affaire qui se rattache très intimement à notre succès dans le commerce de transport; et les avantages relatifs de Québec, de Montréal et d'autres ports méritent la plus sérieuse considération. La décision à laquelle nous devrons en venir aura une extrême gravité pour la Confédération tout entière.

A l'exception d'un seul, tous les orateurs qui ont pris part à la discussion jusqu'ici, sont ce que je pourrais appeler des avocats spéciaux de deux grands ports maritimes. Les titres de Montréal ont été très habilement exposés par mon honorable ami de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike), l'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Roddick) et par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Ceux de Québec ont été présentés par un membre du Conseil privé (l'honorable M. Dobell).

A mon tour, observateur impartial, sans prévention, ni sentiment de préférence préconçue à l'égard de telle ou telle ville, je prends la parole pour offrir sur cette question quelques considérations qui me frappent par leur justesse et leur à propos.

Il est vrai que, si Montréal est le port maritime national du Canada, nous devons lui voter des crédits considérables. Il est vrai que le caractère de ce port, les moyens d'augmenter le trafic doivent être rendus plus efficaces ; s'il doit être le grand entrepôt du commerce canadien, nous ne devons pas perdre de temps à en faire ce que mon honorable ami de Jacques-Cartier dit qu'il doit être. Si, au contraire, Montréal n'est pas l'endroit le plus favorable, le plus avantageux pour y concentrer le commerce maritime du Canada, alors, quel que soit l'endroit choisi, il devra recevoir l'attention pratique du gouvernement.

J'ai été frappé, en écoutant attentivement le débat, d'entendre les champions des titres de Montréal exposer, inconsciemment peut-être, mais puissamment, les désavantages de ce port, et les difficultés qu'il offre. Je n'ai entendu personne préconiser les avantages de Québec ; mais ces avantages, pour ce qui est du port lui-même, sautent aux yeux. A proprement parler, le port de Québec est à la tête de la navigation océanique ; la ville de Québec offre des facilités illimitées pour la transaction des affaires : elle possède un mouillage magnifique ; elle a de la place pour les flottes du monde entier ; elle a de l'espace pour des quais, des docks et des entrepôts qui peuvent, au besoin, répondre aux besoins du commerce de tout notre continent. J'ai toujours été surpris que les avantages naturels de Québec n'aient pas valu à son port plus de considération qu'il n'en a eu.

Je ne désire nullement me constituer ici le champion de l'un ou de l'autre de ces grands ports maritimes ; mes sentiments sont exactement les mêmes pour l'un que pour l'autre. Ces deux villes sont splendides, leurs traits caractéristiques sont superbes, ce sont deux des plus beaux endroits de ce continent. Mes meilleurs vœux sont pour chacune d'elles ; mais, comme Canadien, je veux examiner ce qui, dans l'intérêt de tout le pays, doit nous guider dans le choix du port qui sera le port du Canada.

Mon honorable ami de la division Saint-Laurent nous a dit cette après-midi que lorsque les canaux du Saint-Laurent seront terminés, Montréal manutentionnera 100,000,000 de boisseaux de grain américain, et 300,000,000 quand le projet du canal de la baie Georgienne sera devenu un fait accompli. Il m'a remis en mémoire une estimation très optimiste faite en cette Chambre, il y a quelques années, par sir Charles Tupper qui calculait que vers le temps où nous sommes aujourd'hui le Nord-ouest canadien produirait 640,000,000 de boisseaux de blé. Ces prévisions du développement que peuvent prendre les affaires sont toujours incertaines, et il n'est pas bon de leur prêter une trop grande attention.

Nous avons à examiner, en premier lieu, les avantages et les désavantages relatifs des différentes routes qui cherchent à obtenir le commerce de l'ouest. Ainsi que le disait mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), la concurrence, sous ce rapport, est excessivement vive, et il a mis en évi-

dence le fait que nos voisins du sud possèdent des capitaux illimités, qu'ils sont doués d'une grande énergie industrielle et qu'ils mettent tous les efforts dont ils sont capables à la conquête de ce commerce. La vérité est qu'ils jouissent, et depuis plusieurs années, de la masse de ce commerce. Montréal, je crois, n'a jamais reçu plus de 15 pour 100 du commerce de l'ouest, et la question qui s'impose maintenant à nous est celle de savoir comment nous pourrons l'entamer sérieusement, comment nous pourrons détourner des voies américaines une proportion du commerce dont elles profitent aujourd hui.

Pour commencer, si nous voulons bien étudier la question, nous verrons que les avantages des routes américaines sont très grands. Tout d'abord elles aboutissent toutes à des ports maritimes qui sont ouverts en été et en hiver, dans lesquels les voies de communication sont libres pendant une plus longue période que ne le sont nos communications fluviales. Buffalo, au pied des grands lacs, reçoit tout le grain de l'immense côte de six grandes mers de l'intérieur, et à des taux de fret qui, règle générale, ne dépassent pas 2 cents par boisseau. De Buffalo, le grain peut être transporté à New-York à très bas prix : on affirme que le chemin de fer New-York Central peut transporter le grain de Buffalo à New-York moyennant 50 cents la tonne, ou 2½ cents par 100, et réaliser un assez joli profit.

Si c'est le cas, avec des taux de 1¼ cent et 1½ cent, rarement plus de 1¾ cent par boisseau, de Duluth ou de Chicago à Buffalo, avec ces taux minimes jusqu'à New-York où le grain arrive à un port qui est ouvert l'hiver comme l'été, où il y a toujours nombre de bâtiments disponibles, où le fret maritime est plus bas que celui de Montréal, où les assurances sont moins coûteuses, où toutes choses sont à l'avantage de ce port,—je dis que, dans ces conditions, nous avons à faire un travail herculéen pour obtenir une partie considérable de ce commerce. Il devient donc d'autant plus nécessaire pour nous d'étudier sérieusement les moyens les plus efficaces à prendre, de choisir le meilleur port pour nous assurer du commerce que nous désirons avoir.

On nous dit que nous avons besoin du canal de la baie Georgienne. Eh bien ! le canal de la baie Georgienne serait une chose désirable, il servirait à plusieurs fins utiles ; mais je doute fort qu'il ferait réduire, dans une mesure considérable, le prix du fret sur le grain depuis les lacs de l'ouest jusqu'aux ports maritimes canadiens. Il y a un an le chemin Booth transporta 11,000,000 de boisseaux de blé de Depot-Harbour à Montréal pour 3¾ cents le boisseau. Or, jusqu'à quel chiffre réduirez-vous les frais de transport par la construction du canal de la baie Georgienne ? Le chemin Booth pourrait transporter ce blé à Québec pour un peu moins peut-être, un quart ou un demi-cent de plus que le taux exigé pour son transport à Montréal, c'est-à-dire 3¾ cents. Vous ne pouvez réduire sensiblement le prix du transport, en construisant le canal de la baie Georgienne.

En établissant nos calculs et en étudiant les avantages que nous retirerons probablement de la construction de ce canal, il serait bon que nous profitions des recherches qu'on a faites de l'autre côté de la frontière. Depuis plusieurs années on y discute la question de savoir quelle espèce de voie d'eau conviendrait le mieux au transport du grain depuis les grands lacs jusqu'au bord de la mer. Il y a eu les zélateurs d'un chenal de 25 pieds, il y a eu les zélateurs d'un chenal de 21 pieds, et d'un chenal de 20 pieds. Le major Symons, du corps de génie de l'armée des Etats-Unis, qui a étudié la question à fond, a fait un rapport et il en est arrivé à la conclusion que le moyen le moins dispendieux possible de communication et de transport de fret entre les grands lacs et le bord de la mer était par un canal de Buffalo à New-York, de 10 pieds de profondeur, avec des barges de 1,000 à 1,200 tonneaux. Il a fait remarquer que par un canal de 21 pieds de profondeur, un navire qui transporterait un chargement en bas des lacs, devrait nécessairement passer par ce canal très lentement et devrait conserver à bord tout son équipage de mécaniciens, de chauffeurs, et ainsi de suite ; qu'il se rendrait à New-York, prendrait son chargement et reviendrait avec une égale lenteur par le canal et ne pourrait pas marcher plus vite que trois ou quatre milles à l'heure. Le résultat de ses soigneux calculs a été que le coût de transport du grain par les barges serait moins élevé que par des navires de 21 pieds de tirant qui feraient le voyage de Chicago à Duluth avec cargaison complète. L'Etat de New-York, après avoir étudié toutes les données possibles sur la question, prend des mesures pour affecter $26,000,000 à la construction d'un canal de dix pieds de profondeur pour les barges entre Buffalo et Albany avec un embranchement jusqu'à Oswego, et avec de grandes écluses capables de recevoir des barges de 1,000 tonneaux. On croit, à tort ou à raison, que c'est le mode de transport le moins dispendieux pour le grain entre les lacs et le bord de la mer, et qu'il répondra mieux aux exigences qu'un canal pour navires.

Or, si tel est le cas, le canal de la Baie Georgienne répondrait à peine à ce que nous en attendons. Il y a une autre chose dont il faut tenir compte. Dans les vingt dernières années les frais de transport par chemin de fer ont été réduits de deux tiers grâce à l'introduction des gros rails d'acier, des joints éclissés, des rampes moins raides, et des locomotives qui peuvent traîner quarante wagons portant cinquante tonnes chacun, au lieu de traîner vingt wagons avec un chargement de 10 tonnes par wagon, comme ci devant. Cette amélioration dans

le mode de transport par chemin de fer se continue. Nous n'en avons pas encore vu la fin. Nous ne sommes pas arrivés au point d'avoir obtenu tout ce que nous pouvons espérer du transport par chemin de fer. J'ose dire qu'aujourd'hui le canal de la Baie Georgienne ne pourrait pas entrer en concurrence avec le réseau de chemin de fer Booth pour le transport du grain depuis les lacs jusqu'à Montréal ou Québec, et que dans dix ans la ligne Booth et les autres lignes de chemin de fer, grâce aux améliorations en cours, auront réduit les frais de transport du fret sur leurs lignes, d'une moitié des frais d'aujourd'hui. Je crois que nous pouvons chasser l'idée de dépenser $100,000,000 pour le canal de la Baie Georgienne, pour le présent, du moins, et que nous pouvons continuer l'usage des moyens que nous avons maintenant, soit par notre réseau de chemins de fer soit par nos canaux, de déposer le grain au bord de la mer. Maintenant il nous faut étudier qu'elle est la meilleure méthode pour détourner ce trafic américain ? Comment allons-nous l'obtenir, et où allons-nous le placer pour le transborder sur les navires océaniques ?

L'honorable député de la divison Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike) m'a demandé cette après-midi, quand j'avais découvert pour la première fois que Québec possédait des avantages supérieurs à ceux de Montréal. Il a dit que j'étais député dans cette Chambre depuis un grand nombre d'années et que je n'avais découvert ce'a que tout récemment, et il paraissait soupçonner que j'avais exprimé cette opinion pour faire ma paix avec Québec parce que, dans le cours de l'été dernier, j'aurais dit que ce serait une bonne idée pour les raisons ethniques et sociales, d'amener les deux races en contact en y plaçant une garnison et en y créant une grande ville. Lorsque les canaux du Saint-Laurent ont été approfondis jusqu'à 14 pieds, le problème tout entier a été changé. Avant l'approfondissement de ces canaux, il fallait décharger une partie de la cargaison à Kingston et envoyer le grain du lac Ontario à Montréal dans des barges de 9 pieds de tirant d'eau. Lorsque les canaux furent achevés jusqu'à une profondeur de 14 pieds, vous avez eu, entre Port-Colborne sur le lac Erié et Montréal, la navigation pour les navires de 14 pieds de tirant d'eau et la nécessité du transbordement à Kingston, et l'augmentation des frais de transport résultant du placement du grain dans de petites barges, ont disparu. Maintenant, depuis l'agrandissement de ces canaux, vous faites une invitation à une classe de navires des lacs supérieurs qui n'a plus rien à faire, à une classe de navires tirant 14 pieds d'eau, qui sont capables de faire la concurrence à la nouvelle classe de navires de 5,000 à 6,000 tonneaux qui descendent le grain de Chicago et de Duluth à Buffalo pour un cent et quart le boisseau, vous tendez une invitation à ces navires qui encombreront ce commerce et qui, lorsque les améliorations de Port Colborne seront terminées de manière à permettre aux grands navires des lacs supérieurs de passer, prendront leurs cargaisons dans ce port et les transporteront directement jusqu'au Saint-Laurent. On se demande : où devraient-ils les délivrer ? Vous avez une somme de tonnage illimitée.

Il y a des centaines de ces navires qui ne peuvent naviguer avec profit entre Duluth ou Chicago et Buffalo, qui seraient heureux d'entreprendre ce commerce, et voici la question qui se pose : Ces navires transborderont-ils ce grain sur les vaisseaux océaniques à Montréal ou à Québec, et quel serait l'avantage d'opérer ce transbordement à Québec plutôt qu'à Montréal ? Or, ces navires peuvent descendre jusqu'à Québec sans avoir un chenal de 30 pieds de profondeur et de 600 pieds de largeur. Ils peuvent y descendre dans le chenal actuel. Ils peuvent descendre même si le chenal se remplissait et s'ils n'avaient que la profondeur moyenne de l'eau du lac Saint-Pierre. Ils peuvent aller à Québec et délivrer le grain à une très petite fraction d'un cent de plus que le coût de le décharger à Montréal, et à Québec, ils peuvent rencontrer n'importe quel vaisseau qui navigue sur les mers. Un steamer de 20,000 tonneaux peut y venir, jeter l'ancre en plein courant et y rester à l'ancre en sûreté. Il pourrait se rendre aux quais et avoir cinquante pieds d'eau. Il y a des commodités illimitées pour faire ces opérations et les affaires peuvent se rencontrer à Québec. Les frais de transport depuis les lacs jusqu'à Québec seront virtuellement les mêmes que jusqu'à Montréal, et bien que la navigation ne soit pas ouverte toute l'année, des navires de n'importe quelle capacité peuvent se rendre à Québec un mois plus tôt qu'à Montréal, et peuvent en partir deux mois plus tard dans la saison. Voilà les avantages. Il n'est nullement besoin de dépenser $4,000,000 pour draguer le fond du lac Saint-Pierre, de dépenser de l'argent pour exhausser les quais afin que les hangars ne soient pas emportés lorsque se produit la débâcle des glaces, de dépenser de l'argent pour obtenir des endroits où vous aurez de la place pour empiler le bois, de dépenser de l'argent pour des aménagements afin que le beurre, le fromage et la farine ne se détérioreront pas, et que le bétail ne perde pas une valeur de $4 ou $5 par tête. Vous avez tout cela à Québec. Vous avez des avantages pour faire le commerce sans frais, ou relativement sans frais, et vous pourrez économiser l'énorme dépense d'argent qu'il faudra faire pour améliorer le port de Montréal. Vous avez aussi de meilleurs aménagements et un meilleur port que vous n'en puissiez avoir à Montréal en dépensant n'importe quelle somme qu'il vous plaira. Tout le long du rivage depuis le Cap-Diamant jusqu'à cinq milles en amont de Québec se trouvent les anciennes anses des foulons ; cinq milles sur lesquels vous pouvez avoir des docks sur toute la lon-

gueur, si vous le désirez, pour la manutention du bois de construction pour laquelle vous n'avez aucune place à Montréal, des docks de l'autre côté du fleuve, des docks en aval sur le fleuve sur une distance de cinq ou dix milles si vous voulez, et un mouillage sûr partout en plein courant. Et finalement vous avez un port comme il n'y en a pas de meilleur au monde. Aucun autre port au monde ne possède de plus grands avantages naturels. Vous pouvez atteindre ce port à aussi bon marché que le port de Montréal, nous pouvons y arriver sans grandes dépenses d'argent, nous pouvons tenir ce port ouvert deux ou trois mois de plus que vous ne pouvez tenir ouvert le port de Montréal, et pour toutes ces raisons il me semble qu'il serait de l'intérêt général du Canada de faire ou d'essayer de faire de la ville de Québec le grand centre commercial de la Confédération. Il a des commodités naturelles. Il a accès à l'océan. La nature l'a destiné aux fins que j'expose à la Chambre, tandis que Montréal est un endroit, où, si vous essayez d'en faire un port océanique, vous aurez toujours à faire face à des difficultés. Si vous avez un chenal de 30 pieds de profondeur et de 600 pieds de largeur, vous attirerez l'eau d'amont et vous créerez des dangers à raison du courant, et lorsque vous aurez fait cela, vous aurez un chenal étroit qu'il sera dangereux, pour les grands transatlantiques, d'essayer de naviguer. Avec un fort vent soufflant en travers du fleuve, il faudra un très bon matelotage pour empêcher un vaisseau d'aller s'échouer dans la vase. Les difficultés de la navigation entre Montréal et Québec sont principalement la raison des tarifs élevés des assurances sur les frets ; elles devront inévitablement les augmenter encore, et entraver le commerce. Voilà mon opinion sur cette question.

Je crois que nous travaillons contre nature en passant devant un des plus beaux ports de mer du monde, un port de mer qui a 100 pieds d'eau en plein courant et de 40 à 50 pieds aux docks tout près du rivage, un port de mer capable d'offrir un mouillage à toutes les flottes du monde, et qui a accès à la mer pendant trois mois de plus que Montréal. Je crois que nous travaillons contre nature en tentant de forcer le commerce à passer devant ce port naturel pour remonter le fleuve par un fossé creusé à travers le lac Saint-Pierre jusqu'à la ville de Montréal, à 180 milles plus haut. Je crois que nous ferions mieux de laisser ces navires des lacs qui transporteront le grain depuis Port-Colborne avec un tirant de 21 pieds d'eau, transborder leur cargaison à ce port, sur des barges qui descendront leurs chargements jusqu'à Québec pour environ un dixième de cent de plus par boisseau qu'à Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne les arrêterons pas à Montréal s'ils veulent se rendre à Québec.

M. CHARLTON : Vous ne pouvez pas les arrêter à Montréal lorsque les conditions naturelles s'y opposent, et Québec va s'affirmer. On ne peut méconnaître les avantages naturels de Québec. Nous allons y avoir une garnison, et une population anglaise, aussi ; cette ville deviendra le centre du commerce du pays, et nous y verrons des conditions ethniques et sociales qui opéreront une révolution complète et feront de Québec le grand port d'exportation de cette Confédération.

M. BICKERDIKE : Et nous rendrons la population loyale.

M. CHARLTON : Elle l'est déjà, mais nous la ferons riche et commerciale.

M. MONK : Je crains fort que la garnison ne vienne à Montréal.

M. CHARLTON : Je crois que peut-être le commerce arrivera à Québec avant la garnison, et j'aimerais mieux cela. J'approuve quelques-unes des prétentions de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Nous voulons la liberté des canaux ; nous voulons des ports libres. Nous voulons un port libre à Montréal et un port libre à Québec. Nous ne voulons pas avoir sur le commerce de ce pays des fardeaux qui ne sont pas nécessaires, et il nous faut les faire disparaître si nous voulons soutenir la concurrence de nos voisins américains. Cela est clair. Enlevons donc les fardeaux. Abolissons les droits sur nos canaux et à nos ports et que les deux soient libres. Et quant à l'exploration hydrographique, que le ministre de la Marine dépense l'argent nécessaire pour explorer chaque pied du fleuve entre Montréal et le golfe——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'exploration se poursuit présentement entre Montréal et Québec.

M. CHARLTON : Très bien ; qu'on la continue. Faisons une exploration hydrographique complète de la route par le détroit de Belle-Isle et de l'autre route et que l'on n'entende plus de plaintes comme celles que mon honorable ami (M. Roddick) a fait entendre à la Chambre, venant d'officiers de marine et de capitaines anglais, au sujet du manque de renseignements et quelquefois du caractère erroné de quelques-uns des renseignements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons aujourd'hui une exploration hydrographique parfaite du détroit de Belle-Isle, et les plaintes des officiers anglais dont l'on parle, ont été faites il y a plusieurs années. Le gouvernement anglais travaille depuis des années à compléter cette exploration hydrographique.

M. CHARLTON : Je suis très satisfait d'apprendre cela et s'il y a quelque chose qui manque à cette exploration, qu'on y supplée immédiatement. Mon honorable

ami, le député de Russell (M. Edwards), nous a dit que nous ne sommes pas en état de faire le commerce avec succès parce que nous ne faisons pas d'importations, et l'honorable député d'York-est (M. Maclean) lui a demandé comment nous étions sous ce rapport, comparativement aux Etats-Unis. J'avais conclu de la déclaration de l'honorable député de Russell que les importations du Canada étaient moindres par tête, que celles des Etats-Unis. Or, je trouve dans les tableaux du commerce et de la navigation que nos importations se sont élevées, l'an dernier à $189,000,000, ce qui représente $32 par tête de la population. Je n'ai pas les statistiques des Etats-Unis sous la main, mais ce chiffre multiplié par celui de leur population, 75,000,000 donnerait $2,400,000,000, ce qui est probablement $400,000,000 de plus que le chiffre total de leurs exportations. Si je ne me trompe pas notre commerce d'exportation par tête est deux fois et demie plus grand que celui des Etats-Unis. Quels que soient nos avantages ou désavantages au sujet du manque de fret de retour, je ne crois pas que nous en recevions aussi peu proportionnellement que les Etats-Unis. Je veux de nouveau déclarer que je n'ai aucune intention ni désir de prêcher en faveur d'un endroit au détriment d'un autre. Je me suis efforcé dans cette question de n'avoir en vue que le bien général du Canada. Nous avons de grands intérêts à protéger ; l'avenir qui s'ouvre devant nous est immense et nous devons prendre les meilleurs moyens de protéger et avancer nos intérêts. Bien que pour le moment de grands intérêts soient réunis à Montréal et continueront à s'y concentrer, je crois que les vues que j'ai exprimées au sujet des avantages commerciaux supérieurs de Québec sont bien fondées. Bien que je ne songe pas un instant à conseiller l'adoption d'une politique qui laisserait Montréal de côté ou sans moyens de maintenir son port en bon état, je crois cependant que nous devons tenir compte de l'à-propos et de la nécessité de faire du port naturel du Canada le point où notre commerce de l'ouest devra se centraliser. Nous devrions amener quelque grand chemin de fer à Québec. Québec serait presqu'aussi rapproché que Montréal des champs de blé de l'ouest si l'on choisit un bon tracé de chemin de fer. Québec est le point naturel d'où il faut atteindre la baie de James. La province de Québec a à l'intérieur de vastes étendues de terres cultivables, pour nourrir des millions d'habitants, et j'ai confiance, M. l'Orateur, que les prédictions que je fais au sujet de la grandeur future de Québec s'accompliront ; que ses avantages naturels lui apporteront la prospérité à laquelle elle a droit et qu'elle recevra sûrement. J'en suis venu à cette conclusion, parce que j'ai visité les lieux, que j'ai étudié la question et que j'ai pu constater personnellement les avantages que cette ville possède.

M. MACLEAN : Cher vieux Québec !

M. CHARLTON : Très belle vieille cité en effet. Une ville historique ! Une ville qui avait déjà son histoire lorsqu'il n'y avait pas encore un seul blanc dans cette vaste région des grands lacs ni dans la vallée du Mississipi. Québec était alors une ville d'importance, je crois qu'elle est destinée à prendre de nouveau le premier rang.

Je crois, M. l'Orateur, que nous devrions chasser de notre esprit les préjugés qui naissent des différends et des rivalités de clocher ; je crois que nous devrions considérer cette question au point de vue national et comprendre que si nous devons nous assurer de la part du commerce de transport de l'ouest que nous désirons avoir ; si nous devons enlever à ces lignes américaines un peu plus que la misérable proportion de 10 ou 12 pour 100 de commerce, proportion que nous avons aujourd'hui, il nous faut faire diligence et employer énergiquement tous les moyens et tous les avantages que la nature a mis à notre disposition, et parmi ces avantages, dont nous devrions tirer parti, il y a le port de Québec, un des meilleurs ports de mer du monde.

M. RAYMOND PREFONTAINE (Maisonneuve et Terrebonne) : Etant au nombre de ceux qui représentent la ville de Montréal, en ce parlement, je crois de mon devoir de faire quelques observations sur la question maintenant soumise à la Chambre. Il me faudra répondre sur certains points à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), et m'occuper aussi de quelques-uns des énoncés que l'honorable député de Russell (M. Edwards) et l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) ont faits ici. Chaque député du district de Montréal, si je ne me trompe, qu'il représente la ville même ou une circonscription voisine, est disposé à traiter cette question commerciale au point de vue national, et non pas au point de vue des intérêts de la ville de Montréal seule. Dans cette discussion, il s'agira pour moi d'une question qui concerne la route nationale du Saint-Laurent et le commerce du pays en général.

Mais avant de discuter la question même, qu'il me soit permis de parler de l'attitude prise par les commissaires du havre de Montréal, attitude que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a attaquée. La commission du havre de Montréal n'est pas une institution nouvelle de ce gouvernement. Elle est très ancienne ; elle remonte à quarante ans, environ, et les gouvernements qui se sont succédé pendant cette période, l'ont maintenue. Elle a été maintenue en dépit des attaques dont elle a été l'objet, et en dépit des demandes que l'on a faites périodiquement pour l'abolir et la remplacer par l'administration du ministère des Travaux publics. Je ne veux pas me prononcer sur cette question-là, bien que j'aie mes opinions à ce sujet ; mais cette question est trop générale pour que je veuille imposer mes idées personnelles. Quelques honorables députés

ne savent peut-être pas que la commission du havre de Montréal est composée de onze membres, dont six sont choisis par l'exécutif et cinq par les cinq corps publics les plus importants de la ville de Montréal : un par les exportateurs, un par la halle aux blés, un par le Board of Trade, un par la chambre de commerce, un par le conseil de ville. De cette façon, les différents corps publics, ceux qui connaissent quelque chose du commerce du port, sont censés représentés dans la commission du havre.

Ce n'est pas la première fois que l'on a attaqué la commission du havre, non seulemen en cette Chambre, mais ailleurs ; toutefois, mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, admettra, je crois, qu'on l'a attaquée beaucoup plus il y a quelques années qu'on ne l'a fait depuis 1896.

M. MONK : Je ne l'ai pas attaquée. J'ai dit que l'autorité était partagée entre la commission du havre, le ministre des Travaux publics et le ministre de la Marine et des Pêcheries, et j'ai suggéré la nomination d'une commission. Mais jamais je n'ai songé à attaquer la commission du havre, et je ne l'ai pas fait.

M. PREFONTAINE : Si j'ai bien compris les paroles de mon honorable ami, elles signifiaient que la commission du havre de Montréal était un peu lente, qu'elle allait bien trop lentement ; et en l'entendant parler ainsi, j'ai cru qu'il attaquait la commission actuelle du havre.

Je désire répondre à cette partie du discours de mon honorable ami. La commission actuelle du havre de Montréal existe depuis la fin de l'année 1897. En réalité, elle est entrée en fonctions en 1898. Voyons ce qui a été accompli depuis cette époque. Depuis 1899, les anciens commissaires du havre de Montréal avaient discuté un projet d'améliorations du port. En 1889, la ville de Montréal avait voté $1,000,000 pour aider à cette commission à exécuter certains travaux regardés comme absolument nécessaires pour protéger la ville contre l'inondation, et pour fournir des commodités pour le commerce d'exportation de tout le Canada. De 1889 à 1898, les commissaires avaient discuté entre eux ; ils ne s'étaient accordés sur aucun plan pour faire les améliorations réellement nécessaires; et l'on n'avait complété qu'une partie des travaux : la jetée de protection au milieu du Saint-Laurent. En 1898, dès que les commissaires actuels furent à la tête des affaires du port, ils se mirent à l'œuvre pour faire adopter ces projets ; ils les adoptèrent en juin de cette année-là, puis le ministère des Travaux publics les approuva. Ils n'eurent pas besoin de neuf ou dix ans pour cela. En cinq mois, ils firent adopter les projets et commencèrent immédiatement les travaux. Après avoir commencé les travaux d'après ces plans, que découvrirent-ils? Ils découvrirent que les estimations préparées par l'ingénieur étaient au-dessous du montant nécessaire à l'exécution des améliorations. Ils s'adressèrent sur le champ à ce gouvernement et demandèrent l'adoption d'une loi qui leur permît d'emprunter assez de capitaux pour continuer les travaux d'amélioration conformément aux plans approuvés. Ce gouvernement n'a pas hésité un seul instant.

Pendant la session de 1898, on adopta la loi nécessaire, laquelle autorisait les commissaires du havre de Montréal à emprunter $3,000,000 pour poursuivre ces améliorations. Bien entendu, l'on n'avait pas adjugé beaucoup d'entreprises avant la saison de 1898, et j'admettrai que pendant cette saison, les travaux ne furent pas poussés aussi rapidement que les commissaires l'auraient fait s'ils avaient tout connu d'avance. Mais dans l'automne de 1898, ils prirent tous les moyens en leur pouvoir pour continuer les travaux aussi rapidement qu'il était humainement possible de le faire, et des entreprises furent adjugées pour toute la saison de 1899, et pendant cette dernière saison, tous les travaux furent exécutés conformément aux devis et aux contrats.

En 1899, surgit une nouvelle question. Les commissaires du havre, ne pouvant s'accorder entre eux, relativement à certaines améliorations à faire dans la partie est du port, s'adressèrent de nouveau au gouvernement, qui se chargea des travaux en aval du courant Sainte-Marie, et ces travaux se font aujourd'hui sous la surveillance du ministre des Travaux publics, de sorte que l'on a obtenu une partie de ce que l'on demandait : mettre ces travaux sous la direction absolue du ministre des Travaux publics. Des projets adoptés en 1898, reste à exécuter celui de la jetée centrale, qui sera terminée le 1er juin prochain. Les autres travaux seront aussi comp'étés dans le cours de l'été ; de sorte que d'ici à 1902, il restera très peu de chose à faire, excepté des entrepôts permanents et autres améliorations de cette nature.

On ne devrait donc pas blâmer les commissaires actuels du havre de Montréal, ni dire qu'ils ont été trop lentement. Ce n'est pas le cas. Le fait est qu'au lieu de suivre les vieilles méthodes et d'aller lentement, comme l'avaient fait leurs prédécesseurs pendant dix ans, les commissaires actuels du havre se sont mis à l'œuvre, et qu'au lieu de travailler seulement dix heures par jour, ils ont travaillé jour et nuit, ayant deux équipes d'hommes, des ouvriers expérimentés et des ouvriers inexpérimentés afin de hâter les travaux, qu'ils faisaient exécuter à la journée. Le bordereau de paye démontre qu'environ 1,200 hommes travaillaient pendant l'été. L'hiver, on occupait un certain nombre de ces hommes à préparer des matériaux pour la saison suivante. Voilà ce que les commissaires du havre ont fait depuis 1898, et dire qu'ils sont restés inactifs, c'est réellement leur faire une insulte, si vous considérez que, pendant sept ans, les autres ont à peine travaillé, et qu'on ne leur a jamais reproché leur inactivité.

Après en avoir fini avec la question des commissaires du havre de Montréal, question d'intérêt tout à fait local, mais que j'ai cru de mon devoir d'expliquer, à titre de membre de la commission, afin de faire voir exactement dans quelle situation nous nous trouvons à Montréal relativement aux travaux, permettez-moi de dire que les commissaires du havre ont aussi considéré cette entreprise comme entreprise nationale. Nous n'avons jamais fait de destitution en ce qui concerne les hommes qui ont été employés à ces travaux. Nous avons indistinctement engagé des hommes venant de toutes les parties du pays, car nous savions que nous dépensions des fonds publics pour l'avantage du public en général, et non pour des améliorations locales.

J'aimerais aussi faire observer à la Chambre que, tout en exécutant ces travaux considérables et tout en dépensant près de $1,000,000 à chaque saison, les commissaires du havre ont pu diminuer, pour la prochaine saison, les droits de port, de 40 ou 50 pour cent. Nous avons administré les affaires de façon à justifier la réduction des droits de port de 40 ou 50 pour 100, et ainsi, nous avons répondu aux exigences du commerce, qui demandait cette réduction. De sorte, que pendant la prochaine saison, les droits de port à Montréal seront de 40 à 50 pour cent de moins qu'ils n'étaient en 1896, alors qu'ils furent réduits de 20 pour cent. Mais je dois admettre que si Montréal était un port libre, cela contribuerait beaucoup à y amener le commerce. Mais tant que le gouvernement ne sera pas disposé à se charger de la dette du port de Montréal et à payer l'intérêt sur cette dette, l'on comprend facilement qu'il ne peut pas être un port libre. La même remarque s'applique aux canaux. Nous avons demandé pendant un grand nombre d'années que les canaux fussent libres. Mais quand je parle ainsi, on ne doit pas comprendre que nous ne faisons ces demandes que pour Montréal seul. Si le port de Montréal est outillé comme il doit l'être, si l'on creuse le chenal à une profondeur convenable et qu'on lui donne la largeur qu'il doit avoir, s'il est balisé convenablement, si l'on accorde les demandes des exportateurs, ce sont là des choses qui intéressent non seulement le port de Montréal, mais toute la confédération. Elles intéressent plus particulièrement les populations de l'ouest, en ce que le Saint-Laurent est la route naturelle qui conduit aux ports européens, non seulement pour l'ouest canadien, mais pour huit ou dix des Etats de l'ouest qui sont tributaires des grands lacs et qui préféreraient certainement envoyer leurs produits par la route du Saint-Laurent si nous avions l'avantage d'un huitième de cent par boisseau sur Buffalo.

En ce qui concerne la tête de la navigation océanique, qu'elle soit à Montréal, à Québec, à Halifax ou à Saint-Jean, personne ne conteste que le commerce ira toujours à la tête de la navigation. C'est un principe reconnu, admis partout. Et si la tête de la navigation océanique est avantageusement fixée à Montréal, à qui la réduction des frais d'exportation peut-elle nuire ? Ne serait-elle pas, au contraire, à l'avantage du pays en général ?

Il ne m'est pas nécessaire de discuter longuement cette question, bien que je diffère d'opinion avec l'honorable député de Russell (M. Edwards) et celui de Norfolk-nord (M. Charlton). On admet que Québec est un port océanique, et il ne saurait y avoir d'objection à ce qu'il eût tout le commerce possible. Nous ne jalousons pas du tout Québec, et personne ne devrait avoir lieu d'être jaloux de Montréal, qui est purement et simplement la tête naturelle de la route nationale du Saint-Laurent.

Il y a de nombreuses raisons qui expliquent pourquoi le commerce de transport par la route du Saint-Laurent ne réussit pas mieux, mais il y a deux de ces causes d'insuccès que l'on peut faire disparaître immédiatement, en faisant très peu de dépenses. La première, c'est qu'aujourd'hui, le port de Montréal n'est pas convenablement outillé mais il le sera dans le cours des deux années prochaines. Puis, il y a l'autre cause : le taux des assurances. Nous avons compris cet inconvénient à Montréal, et nous avons fait des observations au gouvernement et aux compagnies d'assurance. Nous avons dit au gouvernement que nous ne pouvions pas comprendre pourquoi les taux d'assurances sur la route du Saint-Laurent sont presque le double de ce qu'ils sont pour les vaisseaux qui partent des ports américains, et si seulement, les compagnies d'assurance nous disaient exactement ce qu'elles veulent, le gouvernement s'occuperait sans aucun doute de la chose. Nous avons demandé au gouvernement de nommer une commission pour examiner cette question. Les exportateurs ont fait une enquête *ex parte*, qui a produit quelque bien, mais elle en aurait produit beaucoup plus si les différents corps publics avaient été consultés et s'il leur avait été donné d'examiner les témoins. Toutefois, le résultat de l'enquête est aujourd'hui entre les mains du gouvernement, et ce dernier devra examiner la question à fond et voir si les plaintes mentionnées dans le rapport sont bien fondées ; et, s'il en est ainsi, je ne doute pas que le gouvernement ne s'occupe de ces griefs et ne mette les compagnies d'assurance en mesure de réduire leurs taux actuels qui sont excessivement élevés.

Il s'est élevé une autre question en ce qui concerne le port de Montréal, je veux parler des élévateurs. On a beaucoup parlé de ces élévateurs, et au cours d'une discussion qui a eu lieu il y a seulement deux semaines, à une assemblée des commissaires du havre de Montréal, quelqu'un a examiné les vieux documents relatifs à cette même discussion qui se poursuit depuis les trente dernières années, savoir, si les élévateurs devraient être construits et exploités par des compagnies privées, ou par les commissaires du

havre, ou par le gouvernement. On a toujours différé d'opinions. Les journaux ont discuté certains projets, et celui qui est connu sous le nom de projet Connors a été accepté par la commission après huit mois de discussion. Le résultat de ces huit mois de discussion, est que M. Connors a été obligé de consentir à passer avec les commissaires un contrat renfermant tant de conditions onéreuses, qu'il lui a été impossible de mettre son projet sur le marché. Ce projet était vaste. Il s'agissait de la construction, au bassin de la Pointe-au-Moulin-à-Vent, de deux élévateurs à grain pouvant contenir un million de boisseaux, et d'entrepôts nécessaires pour la manutention des colis ; il s'agissait, en outre, de la construction d'un autre élévateur dans la partie du port, le tout entraînant une dépense de plus de $3,000,000. Les conditions qu'on lui a imposées étaient si onéreuses,—bien que l'on ait accusé les commissaires du havre de n'avoir pas été assez sévères—qu'il a été impossible à M. Connors de mettre son projet sur le marché, comme je l'ai dit. Il avait déposé $50,000 entre les mains des commissaires ; cet argent, qui est sujet à confiscation, ils l'ont encore.

Depuis, on nous a soumis d'autres projets. Nous sommes à examiner un projet du capitaine Woolvin, de Duluth, qui offre de construire des élévateurs sur l'emplacement que nous avons concédé à M. Connors, à condition que les commissaires soient autorisés à lui garantir des obligations jusqu'à concurrence de $750,000. Vu que nous sommes incapables de garantir des obligations pour plus de $100,000 sans qu'il y ait une loi à cet effet, nous avons soumis la question au gouvernement, qui est à examiner toute la question. La Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique nous a offert de construire deux élévateurs au centre du port, à condition que les commissaires du havre avancent ou garantissent des obligations de $1,200,000. La dernière offre que nous ayons vient d'un syndicat américain, la "Calumet Elevating Company" de Chicago. Il offre de construire deux élévateurs, un privé et l'autre public, au centre du port, d'une capacité d'un million de boisseaux, sans exiger un cent de la commission du havre. On diffère d'opinions sur la question. Des membres de la commission du havre, qui représentent des corps importants de Montréal, et qui ne sont pas nommés par le gouvernement, sont d'avis que le gouvernement devrait construire les élévateurs à ses frais et permettre aux commissaires du havre de les louer. La question n'est pas encore décidée; elle devra l'être dans quelques semaines.

En ce qui me concerne je suis en faveur de la construction et de l'exploitation de ces élévateurs par des particuliers. Je base mon opinion en grande partie sur ce qui a eu lieu aux Etats-Unis. A mon avis, nous pouvons considérer les Américains comme de bons juges en ces matières, surtout ceux qui se livrent au commerce de transport sur les lacs. J'ai visité presque tous les ports importants des grands lacs, et le printemps dernier, les commissaires du havre y ont envoyé une commission spéciale. Nous n'y avons pas vu un seul élévateur construit avec les fonds publics, soit avec les fonds de la municipalité, soit avec ceux du gouvernement. Tous les élévateurs de Duluth, de Minnéapolis, de Chicago, de Milwaukee et d'autres endroits que nous avons visités avaient été construits et étaient exploités par des particuliers. Si des particuliers construisaient et exploitaient des élévateurs à Montréal, il y aurait concurrence, et les propriétaires ne les laisseraient pas inactifs, mais y amèneraient le commerce. C'est ma manière de voir. Naturellement, on doit respecter toutes les opinions. Je prétends que le gouvernement ne devrait pas construire d'élévateurs à Montréal ni ailleurs, mais qu'il devrait être permis à des compagnies privées de le faire.

Il y a d'autres améliorations qui sont absolument nécessaires dans le port, et l'on y verra. Nous avons besoin d'entrepôts permanents. A l'heure qu'il est, je l'admets, notre outillage est tout à fait insuffisant. Nous avons des quais à niveau d'eau basse, qui sont inondés chaque automne et chaque printemps, de sorte que, chaque année, les compagnies de vaisseaux doivent construire et démolir ces entrepôts à grands frais. Les commissaires du havre de Montréal construisent des quais à niveau d'eau haute pour éviter l'inondation. On fera des entrepôts permanents, ce qui réduira le coût de la manutention du fret dans le port. Toutes ces choses, cela va sans dire, ne sauraient se faire en un jour. Les commissaires du havre ne donnent à aucune compagnie le droit de faire circuler des wagons sur les quais ; mais les chemins appartiennent aux commissaires du havre eux-mêmes, et toutes les compagnies de chemins de fer peuvent en avoir l'usage en payant un certain loyer. Ainsi, il n'y a pas de monopole, il n'y a pas de privilège ; tout est fait pour l'avantage du port.

Il est une question que l'on a traitée plus ou moins pendant ce débat ; c'est la question de savoir si le gouvernement a jamais aidé au port de Montréal, et comment il lui a aidé. On l'a fait en d'autres endroits. J'ai ici des chiffres fournis aux commissaires du havre de Montréal en 1898, alors que nous avons commencé à discuter cette question. Le mémoire de John M. Wilson, général de brigade de l'armée américaine, tend à démontrer les faits suivants en ce qui a trait aux ports des Etats-Unis. Le gouvernement a donné au port de Boston un montant de $1,271,000 en chiffres ronds ; à celui de New-York, $4,701,000 ; au port de Philadelphie, y compris la rivière Delaware, $5,000,000 ; au port de Baltimore, $2,500,000. Or, au Canada, quelle aide avons-nous donnée aux ports ? Le 6 février 1893, l'on a produit un relevé en cette Chambre, en réponse à une interpellation de M. Lépine, qui représentait

alors la division de Sainte-Marie de Montréal. Ce relevé indique que depuis 1867, le gouvernement fédéral a voté $17,835,420 pour amélioration des ports, construction de brise-lames, dragage, etc. D'après la liste que j'ai ici, il paraît que ni ce gouvernement, ni aucun autre gouvernement n'a dépensé un seul cent pour le port de Montréal. Le seul montant dont l'on puisse parler, c'est la dette d'environ $3,000,000, dont le gouvernement s'est chargé en 1886 ou 1887. Les commissaires ont dépensé au creusement du Saint-Laurent entre Québec et Montréal ce montant, qui avait été perçu sur le commerce fait dans le port de Montréal, et il ne serait que juste et raisonnable que les commissaires du havre de Montréal en fussent remboursés et que le gouvernement fédéral se chargeât de cette dette. Depuis cette époque jusqu'aujourd'hui, le gouvernement fédéral n'a pas payé un seul cent pour améliorations au port de Montréal, et à moins qu'il ne soit disposé à se charger de la dette que je viens de mentionner, et à prendre l'administration du port, les commissaires devront continuer à imposer des droits sur le commerce, afin de pouvoir payer l'intérêt sur la dette qu'on les a autorisés à contracter.

Je dirai à la Chambre que d'autres pays ont dépensé des sommes considérables pour améliorer leurs ports. Il n'y a là rien d'extraordinaire. L'honorable député de Russell (M. Edwards) et l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) n'ont aucune raison de s'opposer aux subventions que l'on peut voter pour la route du Saint-Laurent, si l'on considère les sommes que d'autres pays ont dépensées pour améliorer leurs ports. L'Angleterre n'a pas hésité un seul instant à dépenser, à différentes époques, $1,000,000, $80,000,000 et $60,000,000 pour améliorer son port de Londres. La Belgique a dépensé $30,000,000 pour le port d'Anvers, et pendant la dernière session de son parlement, elle a voté encore $15,000,000 pour compléter les améliorations de ce port, du côté nord de l'Escaut. La Hollande a aussi dépensé $72,000,000 à Rotterdam et à Amsterdam. Manchester vient de dépenser $68,000,000, afin de permettre aux navires océaniques de se rendre jusqu'à son port sans rompre charge. Le Danemark, un petit pays, suit ces exemples et crée à Copenhague un port libre d'une profondeur de 30 pieds, au prix de plus de $25,000,000. La France a dépensé $30,000,000 au Havre, $25,000,000 à Marseille, et $12,000,000 à Bordeaux. Vu tous ces faits, sommes-nous blâmables d'insister pour que l'on améliore la route du Saint-Laurent de façon à ce que l'on puisse y transporter au moins le commerce du Nord-Ouest canadien, et, s'il y a possibilité, de façon à nous assurer la plus grande partie de celui des Etats de l'ouest ? La question, à mon sens, devrait être discutée au point de vue national plutôt qu'au point de vue des intérêts de Montréal seul. J'admets que depuis 1898, le gouvernement a considéré cette question comme question nationale, et j'espère qu'il continuera à la considérer ainsi.

M. PREFONTAINE.

M. G. W. GANONG (Charlotte) : Les membres de cette Chambre, si je ne me trompe, arriveront à la conclusion qu'il s'agit d'une question à décider entre Montréal et Québec, plutôt que d'une question nationale, au point de vue auquel on devrait l'examiner. Tout canadien qui a l'intérêt de son pays à cœur, admettra que cette question de transport est un des plus grands problèmes que nous ayons à résoudre.

La discussion de ce sujet qui a eu lieu pendant le dernier parlement, ainsi que pendant la présente session, indique que notre population comprend bien la situation. Mais cette question de transport a d'autres aspects que nous ne devons pas perdre de vue. Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) a parlé des grands rivaux que nous avons chez nos voisins et, comme il le dit, il est temps que notre population canadienne se rende compte de ce fait et fasse tous les efforts possibles pour leur faire face où ils cherchent à nous enlever du commerce. Toutefois, ce soir, je n'ai pas l'intention de discuter les avantages relatifs de Montréal ou de Québec. C'est une question très discutable, mais les faits que vient d'exposer l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine) prouvent qu'elle est de plus haut intérêt pour tout le Canada. Il dit qu'en 1886, ce gouvernement s'est chargé d'une dette de $3,000,000, qui avait été contractée pour creuser le fleuve Saint-Laurent, mais il ne nous a pas dit combien de millions de dollars ce pays a dépensés pour ce service depuis 1886. Notre population examine aujourd'hui si l'on ne devrait pas continuer ce transport un peu plus loin sur le Saint-Laurent sans rompre charge.

Je partage l'opinion émise par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), relativement à la nécessité qu'il y a de faire un lever hydrographique plus complet des eaux côtières du Canada. C'est, à mon avis, notre point le plus faible. On sait parfaitement que depuis des années, l'amirauté britannique s'occupe beaucoup de ce sujet, de sorte que, sur les côtes de la Grande-Bretagne, l'on connaît aussi bien chaque rocher et chaque haut-fond que les points de reconnaissance. Même au Canada, nous avons retiré quelque avantage des travaux exécutés le long de notre littoral par l'amirauté britannique, ainsi que nous l'a dit le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Dans la discussion de cette question d'un port d'hiver, nous n'avons entendu mentionner que quatre ou cinq ports. J'aimerais donner à la Chambre un petit renseignement. On nous a parlé de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax. Je désire vous dire, M. l'Orateur, qu'il y a dans la province du Nouveau-Brunswick un comté appelé Charlotte, et je désire vous dire, en outre, qu'il y a là deux des meilleurs ports que l'on puisse trouver sur l'Atlantique en ce pays. Il y a le port de l'Etang, dont le lever a été fait par l'amiral

Owen en 1842. D'après ce dernier, c'est le meilleur port qu'il y ait entre la Floride et Terreneuve ; c'est un port capable d'abriter toute la flotte britannique. Il a sur le port de Montréal et sur quelques autres, cet avantage qu'il n'y a pas de grande rivière qui vient y déposer des alluvions.

L'honorable M. ROSS : Combien de pieds atteint la marée montante dans ce port ?

M. GANONG : Près de 30 pieds, mais il y a là moins de brume que dans la ville d'Halifax et dans quelques endroits du Cap-Breton.

Ce lever hydrographique dont on a parlé, on ne saurait l'entreprendre trop tôt. Je ne veux rien dire contre le golfe Saint-Laurent. Il y a un an ou deux, je crois, un steamer s'est échoué sur un rocher non indiqué dans le golfe Saint-Laurent, et un lever hydrographique convenable aurait rendu cet accident impossible. Mais comment va-t-on s'y prendre pour résoudre cette question ? Elle présente sans doute de nombreuses difficultés. Il n'y a pas au monde de pays maritime qui soit plus en état que le Canada d'améliorer ses voies navigables. Nous avons les plus belles pêcheries de l'univers, qui emploient une armée d'environ 80,000 hommes. Ces derniers sont tous robustes, intelligents, leurs travaux mêmes les ont habitués aux fatigues, et si on les utilisait, ils aideraient beaucoup à exécuter les travaux du lever hydrographique. Nous augmentons sans cesse cette armée ; en réalité, elle augmente plus rapidement que nous ne pouvons l'utiliser. Si vous examinez la statistique du ministère des Pêcheries, vous verrez que depuis les cinq ou six années dernières, environ 15,000 de ces braves ont été ajoutés aux équipages des bateaux-pêcheurs. Mais nous fournissons aux Etats-Unis de ces mêmes hommes vigoureux, car en jetant un coup-d'œil sur les archives des bateaux-pêcheurs de Gloucester, vous y verrez qu'il ne se perd guère sur les bancs un vaisseau qui ne compte dans son équipage des gens venant de Shelburne, de Guysborough, de Lunenburg, ou de quelque autre comté de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick. Ainsi, nous fournissons à la flotte américaine des hommes robustes et intelligents.

Or, M. l'Orateur, ces hommes ne sont pas propres à l'agriculture. Il est presque impossible de mettre un homme de ces districts sur une terre qu'il cultivera avec succès. Mais nous désirons garder nos Canadiens dans le pays, et si nous désirons les y garder, nous devons prendre le moyen de les utiliser. Je suggérerai quelque chose que l'on adoptera à l'avenir, je l'espère, si on ne l'adopte pas maintenant.

Ce gouvernement, agissant seul, ou de concert avec le gouvernement britannique, pourrait, je crois, résoudre cette question de manière à ce qu'il nous fût possible de garder au pays un grand nombre de nos jeunes gens qui nous quittent aujourd'hui, des jeunes gens prêts à défendre l'empire et à faire honneur au Canada comme l'ont fait nos soldats dans le Sud-africain. Nous devrions, à mon avis, faire avec la Grande-Bretagne, aussitôt que possible, des arrangements dont le résultat serait l'équipement d'au moins trois croiseurs auxiliaires destinés à nos eaux côtières, un pour la Colombie Anglaise, un autre pour le golfe Saint-Laurent, et un troisième pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et ces trois croiseurs auxiliaires devraient prendre cet excédent d'hommes que nous avons sur les bateaux-pêcheurs et les former pour la marine, afin que, lorsque la Grande-Bretagne demandera de l'aide, elle puisse compter que sa colonie canadienne lui fournira un assez fort contingent. Les hommes eux-mêmes en seraient contents. Si je comprends bien, à l'époque où l'on demanda des volontaires pour le Sud-africain, de nombreuses demandes vinrent des îles de mon comté, mais ceux qui les faisaient ne purent pas partir, parce qu'ils ne pouvaient pas aller à cheval. Ils peuvent grimper dans les mâts ou dans les vergues, mais si nous avions l'arrangement que je suggère, des centaines de ces jeunes gens pourraient être formés pour la marine britannique, et ils seraient heureux d'y servir. J'ai reçu, de quatre ou cinq endroits de mon comté, des demandes de pêcheurs qui désirent former des associations de tir, afin de pouvoir acquérir assez d'adresse pour aider à la défense de l'empire. Au lieu de fournir un bon nombre d'hommes à la marine américaine, comme nous le faisons aujourd'hui, nous aurions au moins trois vaisseaux-école montés par des matelots canadiens, prêts à défendre les intérêts de l'empire, et si l'on employait ces trois vaisseaux aux travaux du lever hydrographique, comme l'ont été les navires britanniques le long des côtes, nous en retirerions de très grands avantages. J'irais plus loin. Si la Grande-Bretagne ne nous aidait pas à réaliser ce projet, je proposerais que le Canada équipât lui-même trois croiseurs auxiliaires, afin que nous eussions des vaisseaux que nous pourrions employer à la défense de l'empire, si la chose devenait nécessaire. Nous ne fournirions plus alors nos bras et notre intelligence à la nation voisine, à ce pays qui pourrait devenir une menace pour notre indépendance.

Je n'ai pas l'intention de parler plus longuement, mais si l'on mettait ces avis en pratique, nous aurions, en très peu d'années, un service côtier égal à celui des Iles Britanniques.

M. W. R. BROCK (Toronto-centre) : A cette heure avancée, je n'aurai pas le mauvais goût de parler plus de quelques minutes. Nous avons entendu des discours d'honorables députés de Montréal, de Québec, et du littoral de l'Atlantique, et bien que je fusse très désireux d'apprendre tout ce qu'il me serait possible d'apprendre sur le sujet de transport, la discussion, comme l'a dit le der-

nier orateur (M. Ganong), semble s'être réduite à la question de savoir quel est le port le plus avantageux, de Montréal ou de Québec. Or, j'ose dire qu'il s'agit d'une question beaucoup plus complexe. C'est une question qui occupera et qui devrait occuper une très grande partie du temps des meilleurs experts du Canada.

La question du transport n'implique pas seulement la question de savoir quel sera le port d'expédition, si ce sera Québec, Montréal, Portland ou Boston. Voici ce qu'elle implique : Comment procurerons-nous aux producteurs canadiens, quelle que soit leur industrie, les meilleurs moyens de tirer avantage de leur travail et de leurs placements ? Pouvons-nous obtenir ce résultat en cherchant simplement, pour ce que l'on appellera peut-être des raisons patriotiques, à pousser le fret et les passagers dans l'intérieur ? Je prétends que le port le plus rapproché, celui que l'on peut atteindre en faisant le moins de dépenses, est le meilleur port du Canada. Les avantages que la moyenne des hommes de ce pays retire de la vente de leurs produits, ce sont les bénéfices qui restent aux producteurs après que toutes les dépenses ont été payées, et si nos frais de transport, non seulement nos frais de transport par le lac Ontario et le Saint-Laurent jusqu'à l'océan, mais ceux plus considérables du transport des marchandises depuis les Montagnes-Rocheuses jusqu'à la tête du lac Supérieur, sont ajoutés aux dépenses faites pour mettre nos produits sur le marché d'Angleterre, c'est là une question qui devrait, comme je l'ai dit, appeler l'attention d'experts.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a suggéré un projet que j'approuve cordialement. Il a suggéré que le gouvernement examinât sérieusement s'il devrait nommer une commission d'experts en dehors de cette Chambre, laquelle siégerait du commencement à la fin de l'année, entendrait les témoignages et, à chaque saison, ferait rapport à ce parlement du résultat de ses expériences et de ses consultations. A mon avis, cela aurait l'effet de faire beaucoup plus pour ce pays qu'une dépense de $750,000 par année pour un service de steamers rapides qui transporteraient et amèneraient les passagers. Je prétends qu'un service de passagers tout excellent qu'il soit, n'est pas tout à fait aussi bon pour ce pays qu'un service de fret de première classe. Un service de fret de première classe, avec entrepôts frigorifiques, serait avantageux. Nous avons beaucoup entendu parler des entrepôts frigorifiques, et nous en avons vu très peu. Comme les honorables députés le savent, je viens de Toronto, où nous voyons très peu d'entrepôts frigorifiques, mais je prétends qu'il devrait y en avoir plus dans diverses parties du pays pour la conservation des fruits, des légumes et de toutes sortes de denrées périssables. Dans la province de l'Ontario et dans la province de Québec aussi, je crois, on se livre à l'industrie de la mise en conserves des fruits et des légumes. Il y a peu de temps, j'assistais à une assemblée à laquelle on a annoncé que, l'année dernière, l'on avait préparé en ce pays 10,000,000 de boîtes de fruits, et que, par suite de la difficulté qu'il y avait de les mettre sur le marché anglais, il avait été impossible de les exporter et qu'il fallait les consommer toutes au Canada. Si nous avions pu exporter ces articles d'une manière convenable, 30,000,000 de boîtes auraient été produites en peu de temps, car il se perd dans nos vergers plus de pommes et d'autres fruits qu'il en faudrait pour répondre aux demandes de la population d'Angleterre.

A l'heure qu'il est, on exerce sur le gouvernement une forte pression pour qu'il consacre des sommes considérables au creusement de nos canaux. Je ne voudrais pas dire que les dépenses que nous avons faites dans le passé pour nos canaux ont été faites en pure perte, mais je suis prêt à soutenir que ce serait une très grande erreur de faire à l'avenir des dépenses considérables. Les canaux ont vu leurs beaux jours, et des chemins de fer les remplacent partout. Aujourd'hui, les gens veulent que l'argent leur rapporte promptement des bénéfices, ce à quoi ils ne peuvent arriver qu'en se servant des chemins de fer pour envoyer leurs produits sur les marchés, ce qu'ils préfèrent au mode plus lent de les expédier par les canaux.

Abstraction faite de la question de savoir si l'Etat doit, oui ou non, devenir propriétaire des chemins de fer comme le prétend le député d'York (M. Maclean), du moment qu'une voie ferrée est subventionnée par l'Etat, c'est au gouvernement ou à une commission à sa nomination qu'il appartient de réglementer les prix du transport des marchandises. Je demande avec instance au gouvernement de ne plus se livrer à de si fortes dépenses pour établir de nouveaux canaux. On préconise ici la construction du canal de la baie Georgienne, dont le coût atteindrait le chiffre de cinquante à soixante millions de dollars et l'on parle d'autres entreprises fort dispendieuses. L'autre jour, nous avons accordé à une compagnie de chemin de fer une charte qui l'autorise à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $40,000 par mille, et cela pour la construction d'une voie ferrée qui ne serait utilisée que lorsqu'un service de bateaux à vapeur pourrait se relier à cette voie ferrée, tant sur la Baie Georgienne que sur le lac Ontario. Cette importante voie ferrée dont la construction nécessiterait des frais si énormes ne serait utilisable que six mois de l'année. Quant à la grande industrie du transport, il importe que le gouvernement s'empare de cette question et qu'il crée une commission chargée d'en faire une étude approfondie. A mon avis, le Canada a une excellente et légitime réclamation à faire valoir, réclamation qui s'appuie sur le fait que si nous n'avons pas de meilleurs ports aujourd'hui, ce n'est nullement sur le Canada qu'en

doit retomber le blâme mais sur l'Angleterre elle-même, qui a cédé aux Etats-Unis ces ports qui nous appartenaient et devraient encore nous appartenir.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BROCK : On ne saurait imputer la chose à crime au Canada. Lorsque le premier ministre s'est rendu en Angleterre, à titre de représentant du Canada, il aurait pu tirer parti de cette unique occasion pour faire valoir l'argument en question auprès du gouvernement anglais et lui demander quelques privilèges sur le marché anglais à titre de compensation de la cession de ces ports magnifiques qui devraient légitimement nous appartenir ; et je ne saurais exonérer le premier ministre de tout blâme, pour avoir négligé de faire valoir nos droits en pareille circonstance. Voilà, à mon avis, un puissant argument qui ferait pencher la balance en notre faveur, surtout à un moment où le système de préférence commerciale entre la mère patrie et les colonies trouve tant de partisans en Angleterre et provoque tant d'enthousiasme parmi les masses populaires. Voilà, certes, un sujet qui s'imposerait à l'attention de la commission dont le député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous a suggéré la création.

A l'étude de ce grand problème de l'industrie du transport se rattachent des questions de haute importance, dignes de fixer l'attention des membres du cabinet, des esprits d'élite et des experts en pareille matière. Nous devons sans doute faire tout en notre possible pour faciliter l'exportation de nos produits ; mais, ainsi que l'a fait observer le député de Russell (M. Edwards) il faut aussi songer aux moyens de rapporter au pays des importations de l'étranger. Ici se pose le problème de l'immigration du transport et notre commerce extérieur ; il faut bien développer notre population, et dans ce but il importe de démontrer aux peuples européens que le Canada offre aux immigrants des avantages supérieurs à ceux des Etats-Unis. Ceux d'entre les députés qui n'ont pas voyagé à travers les immenses contrées de l'ouest jusqu'au littoral de l'océan Pacifique ne sauraient concevoir les merveilleuses ressources de notre pays, l'immensité de nos territoires, les vastes étendues de terre arable encore à l'état inculte. Si nous savons faire valoir aux yeux de l'étranger les avantages qu'offre le Canada, la chose est hors de doute, avant qu'il se soit écoulé bien des années, notre population aura pris un merveilleux accroissement qui fera l'étonnement même des hommes âgés de la génération actuelle. Il s'agit non seulement de trouver la route la plus courte, celle qui permettra d'atteindre de la façon la plus économique et la plus rapide les marchés de l'Europe, mais il faut, en outre, faire connaître aux consommateurs de l'Europe la richesse et la puissance de production de notre pays. Je signalais à la Chambre, il y a un instant, l'industrie des conserves de fruits, et j'essayais de donner une idée de l'immense développement que cette industrie serait susceptible de prendre, s'il était possible de trouver des débouchés. Or, je suis en mesure d'affirmer que la province de l'Ontario seule pourrait approvisionner le marché anglais de tous les fruits et végétaux en conserve dont il a besoin. Représentant ici un comté de l'intérieur du pays, je n'ai pas mission de me faire dans cette Chambre le champion soit de Montréal soit de Québec, soit d'Halifax à titre de port national. Les avantages respectifs de ces ports sont une considération d'ordre secondaire ; la question qui prime tout le reste étant l'intérêt du pays dans son ensemble. Si l'intérêt du pays demande l'établissement d'une voie double sur quelques-unes de nos lignes de chemins de fer, le gouvernement, à mon avis, a le devoir de coopérer à pareille œuvre, plutôt que d'engloutir des fonds dans de nouveaux canaux. Toutefois, le gouvernement ne doit pas se dessaisir du droit de réglementer les prix de transport sur notre système de chemins de fer ; pouvoir qui, je l'appréhende, lui a échappé des mains. On a longuement parlé de la question de l'assurance maritime et de la diminution dans le nombre des vaisseaux qui viennent au port de Montréal, en raison des taux exorbitants de cette assurance. C'est là, à mon avis, une question qui se règlera avec le temps. Les banques cherchent à faire des placements au pays, et s'il existe une bonne route commerciale, peu importe qu'elle aboutisse à Montréal ou ailleurs, ces capitaux trouveront de l'emploi dans toutes les avenues du commerce, à un taux d'intérêt légitime. Le pays n'est pas encore prêt à se prononcer sur les meilleurs moyens à adopter pour avancer les intérêts du commerce. Avant de voter des crédits pour l'amélioration des ports de Montréal et de Québec, il faudrait établir une commission chargée d'étudier la question au point de vue des intérêts généraux. L'établissement de pareille commission serait bien vue du public, et son œuvre tournerait infailliblement à l'avantage du pays.

M. A. A. WRIGHT (Renfrew-sud) : Il peut sembler assez étrange qu'un député d'un comté de l'intérieur prenne la parole en pareille circonstance ; mais il ne faut pas l'oublier, il s'agit en ce moment d'une question de souveraine importance pour nos populations.

Si, comme on le dit, l'histoire se répète, il est bon de jeter un regard sur le passé, afin de mieux voir ce que l'avenir nous réserve. Jetons donc un coup d'œil sur l'histoire des Etats-Unis. Je me rappelle parfaitement le temps où la vallée de Genesee, dans l'Etat de New-York, était l'un des principaux centres producteurs de céréales aux Etats-Unis. A cette époque, Rochester portait le nom de ville des farines, en rai-

son du grand nombre de minoteries qu'elle possédait dans son sein. Aujourd'hui, tout cela est changé. La culture du blé s'est déplacée, et de l'Etat de New-York elle s'est transportée vers les Etats de l'ouest. Il se cultive relativement peu de céréales dans l'Etat de New-York. Quand la zone productrice de blé recula vers les Etats de l'ouest, les populations agricoles de l'Etat de New-York se livrèrent à l'élevage des bestiaux et à la fabrication du beurre et du fromage; mais bientôt ces industries gagnèrent aussi l'ouest. De grandes villes industrielles surgirent dans l'Etat de New-York et le lait, constituant la matière première du beurre et du fromage, fut absorbé par la population de ces villes ; les trains chargés de lait circulaient dans tous les sens. Ainsi, pour ne donner qu'un exemple, il y a quelques années, la "Standard Butter Company," d'Oswego, N.-Y., fabriquait plus de beurre que toute autre beurrerie au monde. Aujourd'hui cette fabrique de beurre est virtuellement fermée, par suite de l'impossibilité de trouver la matière première de son exploitation.

Or, ce qui est arrivé aux Etats-Unis se produira sans doute au Canada. Aujourd'hui, dans la province de l'Ontario, il se fabrique et s'exporte de grandes quantités de beurre et de fromage ; mais il se cultive aussi beaucoup de blé. Or, ce qui s'est passé dans l'Etat de New-York va se répéter dans l'Ontario. La zone du blé se trouvera dans l'ouest ; les fabriques de beurre et de fromage seront dans les provinces de l'est ; tandis que dans l'Ontario, nous aurons d'autres industries, celles des cotonnades et des lainages, et l'industrie du fer. Il faut se préparer à ces changements. Il faut tout mettre en œuvre pour faciliter le transport des articles qui se fabriqueront soit dans l'Ontario, soit dans la province de Québec et peut-être dans les provinces maritimes ; ainsi que celui des céréales, des farines, des bestiaux et des produits de l'industrie laitière provenant des plaines de l'ouest canadien. Et pour cela il faut améliorer la route du Saint-Laurent et la rendre aussi parfaite que possible.

Tout d'abord, le gouvernement doit prendre les moyens de faciliter la navigation du Saint-Laurent à partir de l'Atlantique jusqu'à Québec et Montréal, de façon à faire baisser les taux de l'assurance maritime, taux exorbitants à l'heure qu'il est. Puis, dans l'est du Canada, le pays offre des ressources admirables au point de vue industriel. Nous avons de magnifiques forces hydrauliques qui nous permettent de fabriquer à meilleur marché que dans toute autre partie du pays. La construction du canal de la baie Georgienne, construction que je considère certaine, ajoutera énormément à nos forces hydrauliques. Voyez par exemple la ville de Cornwall, où il se trouve de si importantes fabriques, et celles de Valleyfield, et de la côte Saint-Paul tout près de Montréal. Jamais ces villes industrielles n'auraient surgi, s'il n'avait pas été construit dans leur voisinage des canaux qui fournissent les forces hydrauliques utilisées par ces fabriques. Au dire du député de Norfolk (M. Charlton) nos canaux offriront les mêmes inconvénients que présente le canal Erié ; c'est-à-dire qu'ils ne donneront passage qu'à des vaisseaux de fort petite dimension, qui circuleront si lentement, qu'il leur sera impossible de concurrencer les chemins de fer. Je ne saurais me ranger à cet avis. Le canal Erié est étroit sur tout son parcours ; tandis que sur le parcours du canal de la baie Georgienne se rencontreront de grands cours d'eau navigables fort profonds, et ce n'est que dans le voisinage des chûtes d'eau que les vaisseaux seront obligés de ralentir leur marche. Quand le canal sera construit, il se développera de puissantes forces hydrauliques qui donneront un nouvel essor à nos manufactures ; et tandis que dans les provinces de l'est, nous serons en mesure de fabriquer des articles pour les consommateurs de l'ouest, ceux-ci en retour, se livreront à l'élevage des bestiaux et à la culture des céréales.

Un mot au sujet des difficultés qu'on éprouve à embarquer et à débarquer les bestiaux au port de Montréal. A mon avis, le temps n'est pas loin où il faudra cesser d'exporter les bestiaux sur pied ; alors, ils seront abattus au pays, ce qui donnera de l'emploi à nos nationaux, tandis que les dépouilles et déchets seront utilisés par nos tanneurs et autres fabricants. Alors, nous serons en mesure d'exporter la viande de bœuf congelée en Europe, et bien qu'il n'existe pas au pays de cas de pleuro-pneumonie comme il s'en présente ailleurs, l'opinion du gouvernement anglais à ce sujet nous importera fort peu, puisque nous serons en mesure d'exporter la viande de bœuf congelée, d'une qualité supérieure et à meilleur marché, outre la main-d'œuvre dont bénéficieront nos propres nationaux.

Comme il se fait tard, je ne prolongerai pas davantage mes observations, c'est là une question qui, d'ailleurs, intéresse toutes les provinces. Peu importe que le port de Québec ou celui de Montréal offre plus d'avantages à la navigation. Ce qu'il nous faut, ce sont des moyens de transport économiques et perfectionnés, tant pour les fabrications des provinces de l'est que pour les produits des provinces de l'ouest. Le temps n'est pas loin où la tête de la navigation ne sera plus à Montréal, mais plus à l'ouest, peut-être même au Fort-William. Cela arrivera, lorsque nos canaux concurrenceront les chemins de fer, et feront baisser les prix de transport.

On le sait, il s'opère actuellement une évolution économique. Jadis les wagons de chemins de fer ne pouvaient contenir que 20,000 livres pesant ; tandis qu'aujourd'hui on en fabrique qui peuvent contenir de 75,000 à 80,000 livres, et peut-être même ce poids sera-t-il dépassé relativement au transport de la houille. Jadis, une locomotive ne

pouvait guère remorquer que vingt wagons contenant un poids de 20,000 livres respectivement ; tandis qu'aujourd'hui on voit ces énormes locomotives appelées grands mogols, qui remorquent 45 wagons contenant 70,000 livres de poids respectivement, et il en résulte un abaissement dans le prix du transport des marchandises. Or, puisque les wagons de chemin de fer et les navires augment de dimension, il s'ensuit qu'il nous faut agrandir nos canaux, améliorer nos routes fluviales, construire de nouveaux canaux dans l'intérieur du pays, afin de permettre aux vaisseaux de pénétrer au cœur même du pays, jusqu'aux centres mêmes de production, et de transporter ces produits au plus bas prix possible. Quand nous aurons ainsi approfondi nos cours d'eau navigables de façon à permettre aux vaisseaux de pénétrer plus loin dans l'intérieur, c'est alors que commencera à luire pour le pays une ère de prospérité qui dépassera tous nos rêves les plus brillants.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : A cette heure avancée, je tiens à être bref, et je n'aurais pas pris la parole, n'était le fait qu'on semble ignorer ici l'existence d'une province qui a nom la Nouvelle-Ecosse et celle d'un port qui porte celui d'Halifax. Je n'ai pu réprimer un sourire en entendant vanter les avantages de ce port du Nouveau-Brunswick, où la marée ne s'élève guère qu'à la hauteur insignifiante de 30 pieds. Or, dans le port d'Halifax, la marée n'atteint guère que la hauteur de trois à quatre pieds et les marées du printemps ne s'élèvent guère qu'à six pieds. Ce port est libre toute l'année et du moment qu'un vaisseau sort du port, il se trouve en pleine mer, et ne rencontre plus que l'immense étendue de l'océan, jusqu'à ce qu'il atteigne le littoral européen. Mais quand ce vaisseau se rend à Québec et à Montréal, dès qu'il a passé entre le cap Nord et le cap Ray et qu'il cotoie les îles de la Madeleine, il lui faut naviguer lentement et avec précaution et bien choisir sa route, pour ne pas mettre en danger la vie des passagers et sa cargaison. Toute précaution semblable est superflue, quand ce vaisseau entre dans le port d'Halifax. On nous a vanté les avantages de ces ports d'eau douce, et c'est fort bien ; mais il m'a semblé que les observations faites à ce sujet manquent d'un peu de sel. Un port qui est fermé à la navigation vers le milieu de novembre et qui ne s'ouvre qu'au milieu de mai ne saurait soutenir la comparaison avec le port d'Halifax. Et non seulement les ports de Québec et de Montréal sont fermés à la navigation au cours de l'hiver, mais quand ils sont ouverts, ils sont fort dispendieux. Les frais de pilotage sont très élevés; et je sais qu'il se ferait beaucoup plus de commerce entre la Nouvelle-Ecosse et ces ports, si les vaisseaux qui vont y prendre des cargaisons n'étaient obligés de faire tant de frais de pilotage et d'autre nature. Si l'on tient à augmenter le volume du trafic à Montréal et à Québec, il faut viser à diminuer les frais se rattachant à l'expédition des marchandises ; et à cet égard le port d'Halifax l'emporte de beaucoup sur ceux de Québec et de Montréal. Le grand embarras à Montréal, ce sont toutes ces dépenses qu'il faut effectuer pour améliorer l'outillage du port. Tout cela serait superflu à Halifax.

Le port est profond et ne demande pas de dragage, mais il n'y a ni rochers ni bancs de sable ni aucun autre obstacle. On peut presque toucher de la main le pont des steamers qui accostent à nos quais. Notre port offre tous les avantages possibles, et quand les autres ports sont emprisonnés par les glaces de l'hiver, à Halifax on voit arriver et partir les steamers, tout comme en été.

M. MACLEAN : Que manque-t-il donc à Halifax pour devenir un port de premier ordre ? Pourquoi donc le commerce n'y afflue-t-il pas ?

L'honorable M. ROSS : Le trafic y est déjà : à preuve, le grand nombre de vaisseaux qui entrent au port et en sortent continuellement.

M. MACLEAN : Alors pourquoi le commerce du pays ne se dirige-t-il pas vers un si magnifique port ?

L'honorable M. ROSS : Cela tient à la longueur du trajet par voie ferrée, ce qui empêche les marchandises de se diriger vers le port d'Halifax.

M. MACLEAN : Alors ce que veut l'honorable député, c'est l'abaissement des prix de transport sur les voies ferrées.

L'honorable M. ROSS : Ce qu'il nous faut, c'est l'abaissement du trafic de transport sur le chemin de fer Intercolonial et une plus grande vitesse dans le transport des marchandises. Bien entendu, nous sommes en arrière des autres pays relativement à la rapidité de nos moyens de transport, et il nous reste beaucoup à accomplir à cet égard. Je termine, car en prenant la parole, je n'ai voulu qu'appeler l'attention sur les avantages qu'offre le port d'Halifax, avantages supérieurs à ceux de tout autre port de ce côté-ci de l'Atlantique.

M. J. W. FOWLER (King, N.-B.) : Je me serais abstenu de prendre part au débat, si je tenais à réparer un oubli impardonnable relativement au port le plus important que possède le Canada. C'est le port de Saint-Jean, N.-B.

L'honorable M. ROSS : C'est un trou de boue.

M. FOLWER : Un trou de boue, dites-vous ?

L'honorable M. ROSS : Il vous faut draguer votre port continuellement.

M. FOWLER : Au moins, notre port n'est pas enseveli dans la brume, comme celui

d'Halifax, pendant une bonne partie de l'année. Tout dernièrement encore, un steamer a été obligé de rester en pleine mer deux ou trois jours en face d'Halifax, les brumes l'empêchant d'entrer au port.

L'honorable M. ROSS : Je nie le fait.

M. FOWLER : Je conseille à mon vieil ami de rester dans le calme qui sied si bien à son âge. Sa longue expérience de la vie devrait lui avoir au moins enseigné la patience. Il est étonnant qu'on ait à peine effleuré, au cours du débat le problème de la navigation d'hiver. On s'est borné à faire valoir les avantages respectifs des ports de Montréal et de Québec et leurs prétentions au titre de port national. Que chaque port s'efforce d'accaparer le trafic et de le détourner des ports américains où il converge actuellement, et de son côté, le gouvernement s'imposera tous les sacrifices légitimes, et le pays, j'en suis convaincu, approuvera sa conduite. En dépit de tout ce que le député de Toronto (M. Brock) a pu dire de défavorable à ce système, il est d'une souveraine importance d'utiliser nos ports nationaux pour le transport de nos produits à l'étranger, quand bien même ce ne serait pas le port d'expédition le plus proche. Il importe grandement de ne pas laisser accaparer ce trafic par les ports des Etats-Unis. Et dans ce but, le pays ne devrait épargner aucun sacrifice. Supposons qu'il surgisse quelque différend entre nos voisins du sud et le Canada ; quelle situation serait la nôtre, si nous n'avions pas de moyens de transport au cours de l'hiver, et si nos ports n'étaient pas alors utilisables ?

Notre commerce serait paralysé. Il nous faut recourir à des moyens artificiels pour surmonter les obstacles qu'offre la nature ici. Elucidons cette pensée. Prenons comme exemple la fabrication du sucre. En Europe, il se fabrique d'énormes quantités de sucre, grâce aux primes accordées par les gouvernements du continent européen aux producteurs de sucre de ces pays, concurrents des Antilles. Ainsi en doit-il être ici: si la nature nous offre des obstacles, sachons les surmonter et n'épargnons rien dans ce but. J'abonde absolument dans le sens des honorables députés qui se sont constitués ici les champions de Montréal et de Québec. Toutefois, il ne faut pas perdre du vue la question de la navigation hivernale. Il nous faut expédier au cours de l'hiver une grande partie de notre grain et il est impossible de l'expédier des ports de Montréal et de Québec en dépit des machines brise-glaces dont il a été question. En attendant que ces machines soient perfectionnées ou au moins utilisées, force nous sera bien de nous servir de nos ports maritimes. Il ne devrait pas exister de rivalité entre Halifax et Saint-Jean. Toutefois le port de Saint-Jean l'emporte en ceci sur Halifax qu'il se trouve bien plus à proximité des centres producteurs de grain de l'ouest et du port de Montréal. Si la politique adoptée par le ministre des Chemins de fer et Canaux, (l'honorable M. Blair) avait pour résultat de nuire aux intérêts du port de Saint-Jean, la chose serait vraiment déplorable. A mon avis, le système adopté par le ministre relativement à l'Intercolonial a beaucoup de bon. J'approuve le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à Montréal. Il est possible que le pays ait payé un prix excessif de ce chef; mais c'est là une considération d'ordre secondaire. Toutefois, l'attitude du ministre relativement à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a porté une sérieuse atteinte aux ports de Montréal et de Saint-Jean. Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) a suggéré la création d'une commission chargée d'étudier la situation d'une façon circonstanciée et voilà, à mon avis, une excellente recommandation. Que le gouvernement prenne sans retard une initiative à ce sujet, et surtout qu'il ne se laisse pas influencer par des considérations d'ordre politique dans le choix des membres de cette commission. Qu'il chosisse, abstraction faite de la politique, quatre ou cinq hommes parfaitement aptes à cette besogne et que ces messieurs étudient non seulement la question du transport d'été et celle des canaux, mais en outre, le problème de la navigation hivernale, celle des ports maritimes, et l'œuvre de cette commission, j'en ai la conviction, tournera à l'avantage du Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Comme nombre de députés désirent prendre la parole, et qu'il sera tantôt minuit, je propose l'ajournement du débat.

M. MACLEAN : Quand le reprendrons-nous ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Demain.

La motion est adoptée et le débat ajourné.

Sur proposition du ministre de la Marine et des Pêcheries, la séance de la Chambre est levée à minuit moins dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 18 avril 1901.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 124) concernant la Compagnie d'assurance de l'ouest.—M. McCarthy.

Bill (n° 125) concernant la Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique.—M. McCarthy.

INTERPELLATIONS.

TRANSPORT DES MALLES DANS LE COMTE DE PRINCE, I.P.-E.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement, ou aucun de ses fonctionnaires, a-t-il demandé à l'ancien entrepreneur du transport des malles entre Tignish, Nail Pond, Lot 1 et Sea-Cow-Pond, I.P.-E., de continuer ce service pendant un autre terme de quatre ans aux conditions de son contrat ?
2. L'entrepreneur, M. Keough a-t-il consenti à cela ? Dans l'affirmative, pourquoi ne lui a-t-on pas permis de continuer ce service ?
3. Pendant les derniers trois ans, a-t-on demandé des soumissions pour le transport des dites malles ?
4. Quel montant était payé à M. Keough, l'ancien entrepreneur, par voyage, et quel montant, par voyage, est payé à l'entrepreneur actuel ?
5. L'entrepreneur actuel reçoit-il une somme supplémentaire, par année, pour transporter les malles sur la dite route ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND : En soumettant à l'attention du ministère l'entreprise dont le terme expirait le 30 septembre 1899, l'inspecteur des postes de Charlottetown a fait rapport que l'entrepreneur du transport des malles de Sea-Cow-Pond et de Tignish consentait à renouveler son entreprise pour un autre terme, de sorte qu'il y a lieu de croire que l'inspecteur lui a demandé s'il accepterait un renouvellement.

On n'a pas demandé de soumissions pour ce service mais on a accordé l'entreprise à M. Thomas Nelligan au même prix, c'est-à-dire, $35 par année. Au mois de janvier dernier, l'entrepreneur ayant demandé plus, et sa requête ayant été soumise à l'inspecteur, ce dernier a fait rapport que le prix qu'on payait était moins élevé que pour toute autre partie de son district et évidemment insuffisant. Puis, il a suggéré que l'on payât $50 par année, et le ministère s'est rendu à cette recommandation. Ce service est semi quotidien et comprend un parcours de sept milles et demi.

LE DIRECTEUR DE LA POSTE A NAPANEE.

M. TAYLOR :

1. M. Gilbert Bogart, directeur de la poste de la ville de Napanee a-t-il démissionné ? Dans l'affirmative, quand ?
2. Qui a été nommé pour remplir la vacance ?
3. Quand la nomination a-t-elle été faite et sur quelle recommandation ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND :

1. Il a démissionné le 11 du courant.
2. Le Dr R. A. Leonard, de Napanee, a été nommé à sa place.
3. La nomination s'est faite le 16 du courant et c'est le directeur général des Postes qui en est seul responsable.

DEPENSES DE LA COMMISSION DU HAVRE DE MONTREAL.

M. MONK :

1. Quel est le montant alloué aux commissaires du havre de Montréal pour leur présence aux assemblées ?
2. Quel montant total a été payé aux dits commissaires pour leur présence l'an dernier ?
3. Quel montant total a été dépensé l'an dernier par les dits commissaires en frais de voyage et autrement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Il est alloué à chacun des commissaires $5 par chaque séance à laquelle il assiste.
2. Il leur a été alloué de ce chef $5,835 en 1900.
3. $375.09.

PENSIONS A LA MILICE REGULIERE.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de décréter que des pensions ou gratuités pourront être accordées aux officiers d'état-major et aux officiers et soldats de la milice régulière, et aux veuves et enfants des dits officiers, comme suit :—

A un officier forcé de se retirer pour toute cause autre que mauvaise conduite ou incompétence, après 20 ans de service, ou se retirant volontairement après 25 ans de service, une pension n'excédant pas un cinquantième de la solde et allocation attachée à son grade ou nomination à l'époque de sa retraite pour chaque année de service ; le service dépassant 35 ans ne devant pas être compté.

A un officier qui se retire volontairement après 25 ans mais moins de 35 ans de service, une pension n'excédant pas un quarantième de la dite solde et allocation pour chaque année de service ; le service dépassant 35 ans ne devant pas être compté.

Pour faire face aux dites pensions, il sera fait une déduction de cinq pour cent de la solde des officiers.

A un officier se retirant pour cause d'infirmité, ou qui s'est retiré pour permettre l'efficacité ou l'économie dans le service, une gratuité n'excédant pas un mois de solde pour chaque année de service ; s'il se retire pour cause de blessures reçues en s'acquittant de ses devoirs, une gratuité n'excédant pas trois mois de solde pour chaque deux années de service.

A un sous-officier ou soldat, s'il a servi 15 ans mais moins de 21, une pension égale à un cinquantième de sa solde annuelle pour chaque année de service ; pour 21 ans de service mais moins de 25, vingt cinquantièmes, et, en sus, deux cinquantièmes pour chaque année au-dessus de 20 ans ; pour 25 ans, trente cinquantièmes, et en sus, un cinquantième pour chaque année au-dessus de 25 ans, n'excédant pas, toutefois, deux tiers de sa solde annuelle moyenne, à l'exclusion de solde ou allocation supplémentaire pendant les trois ans précédent sa retraite.

Aux veuves et enfants d'un officier ayant servi 20 ans et recevant à l'époque de son décès sa solde entière ou une pension, la pension ou allocation suivante :—

Pour un colonel, $500 à la veuve et $80 à chaque enfant ; pour un lieut.-colonel, $450 à la veuve et une allocation annuelle de $80 à chaque enfant ; pour un major, $350 à la veuve et $70 à chaque enfant ; pour un capitaine, $250 à la veuve et $65 à chaque enfant ; pour un lieutenant en premier ou en second, $200 à la veuve et $50 à chaque enfant ; pour un officier par brevet, $100 à la veuve et $25 à chaque enfant ; le montant alloué aux enfants devant être

double s'ils sont sans mère et dans le besoin ; aucune allocation ne devant être donnée à un fils âgé de 18 ans ou à une fille âgé de 21 ans ; et le montant total accordé à la famille d'un officier pendant la durée d'un an ne devra pas excéder le montant de la pension attaché à son grade.

Cette motion a reçu la sanction de la couronne.

Motion adoptée.

APPEL DE L'ORDRE DU JOUR.

M. A. LEFURGEY : M. l'Orateur, j'ai l'intention d'entretenir la Chambre d'une très importante question avant l'appel de l'ordre du jour, et je terminerai par une motion afin de régulariser ma procédure.

M. l'ORATEUR : Je ferai remarquer à l'honorable député qu'on va présenter dans quelques instants une motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides ; au lieu de proposer l'ajournement, il devrait peut-être attendre que cette motion-là se fasse, et il pourait alors soumettre à la Chambre la question qu'il se propose de lui soumettre.

M. BELL (Pictou) : Je ferai remarquer que le rapport demandé le 4 mars et qui consistait en copies de documents se rattachant à l'arbitrage qui a eu lieu entre le gouvernement et la commission du havre de Pictou, n'a pas encore été produit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je verrai à cela.

M. MACLEAN : Je demanderai au gouvernement si le 24 mai prochain doit être jour de fête ?

Le PREMIER MINISTRE : Il a été présenté à la Chambre un bill à ce sujet.

M. MACLEAN : Le public voudrait bien savoir si le gouvernement va permettre l'adoption de ce bill.

Le PREMIER MINISTRE : Le public aura en temps opportun les renseignements qu'il peut désirer.

SUBSIDES—SERVICE DE LA MALLE A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. LEFURGEY : Dans le cours de l'hiver, il a été question de l'insuffisance du service de la malle entre l'Ile du Prince-Edouard et le reste du Canada, et nous espérions qu'à l'ouverture de la navigation le ministère s'occuperait de remédier à cet inconvénient. A notre grand désappointement, il ne s'est rien fait dans ce sens ; il y a déjà trois ou quatre semaines que la navigation est ouverte, le steamer d'été voyage entre Charlottetown et Pictou, et le Stanley s'est rendu au port de Summerside vers le 4 du courant et a fait un voyage à Pictou, mais depuis ce temps-là, il n'y a eu aucune communication par vapeur entre Summerside et Pictou, ni entre Summerside et Cap Tourmentin ; cependant, le Stanley aurait pu faire, au besoin, trois voyages par jour entre ces deux derniers endroits. Le gouvernement nous a accordé deux vaisseaux, mais ils sont retenus à Charlottetown ou Pictou, et le steamer de la Compagnie de navigation de Charlottetown, qui voyage entre ce dernier endroit et Pictou n'a pas même à son bord un seul commis de la malle ; de sorte que, à l'heure qu'il est, lorsque s'ouvre la navigation, dans toute l'île la malle est distribuée vingt-quatre heures plus tard que pendant l'hiver. Il y avait alors à bord des deux bateaux du gouvernement des commis qui préparaient les malles de l'ouest et les envoyaient par convoi spécial à Charlottetown et dans l'ouest, et l'on réussissait ainsi à nous donner quelque satisfaction. En été, lorsqu'arrive la malle de Boston et de Montréal, il y a à bord du bateau qui voyage entre la Pointe-de-Chêne et Summerside un commis qui, à l'arrivée du bateau, expédie par convoi spécial les malles de l'est et de l'ouest et contribue ainsi à rendre justice à ceux qui habitent l'extrémité est de l'île. Mais actuellement, à l'arrivée des malles à Charlottetown, la population de l'ouest n'a pas à son service un commis de la malle à bord du bateau, ni un convoi spécial qui puisse lui transporter la malle. Il se peut que le ministère ne se représente pas bien cet état de choses, mais quant au ministre de la Marine, il sait parfaitement ce qui en est et lui, au moins, devrait veiller aux intérêts de l'ouest de l'île aussi bien qu'à ceux de l'est. Mais l'honorable ministre paraît tellement cantonné dans la partie est qu'il semble craindre de faire un mouvement ou ne plus s'attendre à ne plus contester d'élections dans l'Ile du Prince-Edouard. Après six mois d'internement, la population de cette province devrait pouvoir communiquer avec le reste du monde, recevoir des rapports et expédier de la correspondance en vue de trouver un marché où il lui serait permis d'écouler ses produits. Mais, au lieu de se faire plus vite, le service de la malle est de vingt-quatre heures en retard dans la partie ouest de l'île. En été—et nous devrions déjà jouir du service d'été—les malles de Montréal et de Boston mettent vingt-quatre heures à nous parvenir ; ce n'est donc pas trop exiger que de demander qu'elles nous parviennent aujourd'hui en quarante-huit heures au lieu de cinq jours. J'ai en ma possession une lettre qui fut mise à la poste à Summerside le 13 du courant et ne m'est cependant parvenue que ce matin ; certains journaux imprimés à Summerside et mis à la poste le 13 du courant ne me sont arrivés, eux aussi, que ce matin. A propos, je me permettrai de citer quelques extraits du Pioneer, qui appuie l'honorable ministre de la Marine et le gouvernement actuel dans tout ce qu'ils croient devoir faire :

M. le directeur,—Puisqu'il y a deux navires d'été qui voyagent régulièrement entre Pictou et Charlottetown, il ne devrait y avoir aucune raison de se plaindre de l'irrégularité du service des malles. Bien que nous soyions au vingtième siècle, les malles qui arrivent à Charlottetown par bateau, dans l'après-midi, ne sont reçues à Summerside que vers midi, le jour suivant. Ce ne serait pas causer un grand dérangement que de retarder l'heure du départ du train de l'après-midi jusqu'à l'arrivée du steamer ; on me dit, en effet, que ce dernier n'arrive parfois qu'une demi-heure après le départ du train. Qu'y a-t-il donc ? Le steamer met-il trop de temps à venir de Pictou, ou le ministre de la Marine fait-il expier au comté de Prince la faute d'avoir élu un conservateur, ou bien le directeur de la poste à Charlottetown est-il depuis trop longtemps employé et sent-il le besoin d'abandonner son emploi ? C'est, en général, ce qu'on pense depuis longtemps.

Un bateau pouvait faire, au besoin, entre Summerside et le Cap, trois voyages par jour, la semaine dernière et transporter la malle à Charlottetown beaucoup plus tôt qu'elle n'y arrive à présent, mais nos autorités ne tiennent pas à ce que les choses se fassent vite, car, lorsque les deux steamers d'hiver nous apportaient la malle rapidement malgré la glace, elles ont adopté une résolution où il s'agissait de nous accorder la faveur particulière de ne pas mettre les bateaux en mouvement. C'est bien assez que l'inconvénient résultant de l'irrigularité du service de la malle en hiver se fasse sentir de temps à autre, il n'est pas besoin de le rendre permanent.

Qu'on nous donne des améliorations.

MECONTENT.

Summerside, 12 avril 1901.

Je vais maintenant lire, pour l'édification du ministre de la Marine, l'article de fond de ce même organe libéral au sujet de l'importante question dont il s'agit :

Comme il est dit dans la lettre de " Mécontent," que nous publions dans cette édition, notre service postal est loin d'être satisfaisant et ce qu'il y a surtout de remarquable, c'est que, par malheur, l'ouverture de la navigation entre Charlottetown et Pictou, au lieu de déterminer une amélioration a au contraire empiré la situation, de sorte que nous étions encore plus favorisés lorsque la malle nous arrivait par les bateaux d'hiver viâ Georgetown. Alors, à une seule exception près, nous avons toujours reçu la malle à Summerside le jour même de son arrivée, tandis qu'aujourd'hui elle n'arrive ici qu'à midi, le jour suivant. Il est établi que le Princess, qui transporte la malle à présent, arrive à Charlottetown vers sept heures et quart du soir et que le triage de la malle se fait vers neuf heures. Pourquoi ce délai? nous ne le savons pas. Le train de l'ouest quitte Charlottetown à 4.10, et s'il transportait la malle, il n'arriverait pas ici avant minuit. A ce mal il semble n'y avoir aucun remède ; il faut l'endurer en rechignant jusqu'à ce qu'il ait été ouvert une route directe entre la Pointe-du-Chêne et Summerside, ce qui se fera dans une couple de jours, espère-t-on. Il est malheureux, cependant, qu'on se trouve en face d'un pareil état de choses lorsqu'il y a à notre disposition deux bateaux affectés au transport de la malle, et il semble que l'on n'accorde pas aux réclamations de la province en dehors de Charlottetown la considération qu'elles méritent. Qu'une malle reçue à Charlottetown de bonne heure le matin, ne le soit pas à Alberton ni à Tignish avant la nuit suivante, voilà qui est bien peu en harmonie avec les exigences du vingtième siècle. La malle d'été viâ Pointe-du-Chêne et Summerside arrive à ce dernier endroit bien après 7.10 heures, et elle est tout de suite expédiée à l'est et à l'ouest par trains spéciaux. Nous sommes d'avis que le reste de la province devrait bénéficier de la même faveur et que, aussitôt arrivée à Charlottetown, la malle devrait en être expédiée ; nous espérons qu'on adoptera bientôt une méthode différente et qu'on fera disparaître les causes du mécontentement actuel.

Depuis la publication de la lettre ci-dessus mentionnée, l'inspecteur des postes, M. Brecken, a adressé à la chambre de commerce une communication où il est dit que le triage des malles apportées par le Princess se fait à Charlottetown et exige un travail de deux heures. Où les commis de la malle sont-ils allés ? Pourquoi faut-il que le comté de Prince et le reste de la province, à l'exception de Charlottetown, attendent vingt-quatre heures sous prétexte qu'il n'y a pas de commis de la malle à bord du Princess, comme il y en a à bord du Northumberland en été, et du Stanley et du Minto en hiver ? Les lettres et journaux qu'on met à la poste à Montréal le 9, arrivent à Summerside le 12 à midi, et à Tignish vers sept heures du soir. On peut et on doit remédier immédiatement à cette anomalie en plaçant un commis de la malle à bord du Princess ou en retardant le départ du train de 4.10 heures jusqu'à l'arrivée du bateau, ou en nous procurant un train spécial. Les intérêts de toute la partie ouest de la province exigent qu'il en soit ainsi.

Ces représentations d'un journal libéral font bien voir que le mécontentement ne règne pas seulement chez quelques-uns, mais dans toute la partie ouest de la province. Il faut que l'administration du ministère des Postes soit bien défectueuse pour que de pareilles plaintes se répètent périodiquement dans cette Chambre ! Rien de plus propre à jeter du ridicule sur l'administration, que ces revendications continuelles auxquelles on pourrait si facilement mettre fin en ayant recours aux moyens qu'on a sous la main pour établir un service postal convenable. J'ose espérer que le ministère va tout de suite s'occuper de remédier au mal dont on se plaint, et de mieux traiter la population de la partie ouest de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avant de dire un mot au sujet du transport de nos produits——

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. BORDEN (Halifax) : Que l'honorable ministre veuille me permettre de signaler à l'attention de la Chambre une question dont j'aurais dû parler lorsqu'on a fait l'appel de l'ordre du jour. Il n'y a pas eu d'assemblée du comité des comptes publics cette semaine; on en a convoqué une pour demain, mais elle doit avoir lieu à midi, et par conséquent, cette semaine, le comité n'aura eu à sa disposition qu'une heure. J'ai, à plusieurs reprises, fait remarquer au premier ministre qu'il est tout à fait désirable et même nécessaire qu'il y ait régulièrement deux as-

semblées du comité par semaine et qu'elles commencent le plus tard à onze heures. Pour rendre service au ministre des Travaux publics, il y a une couple de semaines, nous avons consenti à ne pas nous réunir, et, à cette occasion, on nous a promis qu'il y aurait plus tard une réunion spéciale ; non seulement on n'a pas tenu cette promesse, mais nous n'avons, cette semaine même, qu'une seule réunion, et encore ne doit-elle commencer qu'à midi.

Le PREMIER MINISTRE : Le comité des banques et du commerce, le comité des bills d'intérêt privé et celui des comptes publics devant se réunir demain, je ne vois pas que, dans ces circonstances, il soit possible de convoquer plus tôt le comité des comptes publics.

M. CLANCY : Le premier ministre reconnaîtra que le comité des comptes publics ne doit pas passer après tous les autres. Le ministre des Travaux publics a promis qu'il serait convoqué plus tôt et il n'a pas oublié la date ni la circonstance où il a fait cette promesse ; il nous a dit cela en particulier, nous assurant que, pour nous dédommager de nous avoir enlevé un jour, il nous accorderait une autre assemblée afin que nous n'eussions pas moins d'assemblées que nous ne devons en avoir.

SERVICE DE LA MALLE, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avant d'aborder l'importante question du transport, qui a occupé l'attention de la Chambre hier, je tiens à dire, en réponse à mon honorable ami de Prince-est (M. Lefurgey), qu'il a beaucoup exagéré les difficultés réelles ou imaginaires dont il nous a entretenus ; ces difficultés, s'il y en a, proviennent de ce que, à cette saison-ci de l'année, les choses sont dans un état de transition ; le port de la Pointe-du-Chêne étant encore encombré de glace, le bateau d'été n'a pu réussir à y aborder ; le port de Summerside étant dans la même condition, j'ai dû dépêcher le Stanley qui, lui, est parvenu à rompre la glace à l'intérieur du port et à y aborder parce que, heureusement, l'eau y était assez haute, mais il lui eût été impossible de pénétrer dans le port de la Pointe-du-Chêne parce que, ici, l'eau était trop basse. Ainsi, comme le voit mon honorable ami, il faut attendre que le port de Pointe-du-Chêne soit libre de glace pour rétablir le service quotidien entre ce port et Summerside. Quant à ce qui concerne le ministère des Postes, mon honorable ami a fait des observations que je soumettrai moi-même à l'attention du directeur général des Postes ; mais, il ne l'ignore pas et il lui est inutile d'essayer d'en imposer à la Chambre à cet égard, jamais, depuis que l'Ile du Prince-Edouard existe, le service de la malle ne s'y est fait d'une manière aussi satisfaisante que cet hiver ; à l'exception de dix jours durant lesquels les deux bateaux furent forcément retenus par la glace, la malle s'y est rendue chaque jour, et l'on est unanime à faire les plus grands éloges de l'administration des Postes au sujet du service de cette année et de la régularité des communications durant tout l'hiver.

M. WALLACE : Combien de jours l'honorable ministre a-t-il été lui-même retenu par la glace?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai été retenu dix jours durant ; c'étaient les dix jours dont je viens de parler et c'est le seul retard qui se soit produit cet hiver ; j'espère bien que l'honorable député ne tiendra ni le gouvernement ni moi-même responsables de ce que les steamers n'ont pu réussir à briser la glace et ont dû attendre dix jours avant de pouvoir se frayer un passage et continuer leur route.

M. HACKETT : M. l'Orateur, je voudrais dire un mot——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. WALLACE : Je ne tiens pas l'honorable ministre responsable ; je voulais tout simplement me procurer des renseignements.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Sauf le cas dont je viens de parler, le service de la malle s'est fait tous les jours.

Quant à la question principale——

M. HACKETT : M. l'Orateur, je voudrais dire un mot de la question soulevée par mon honorable ami (M. Lefurgey)——

M. L'ORATEUR : J'accorderai à l'honorable député (M. Hackett) cette permission lorsque l'honorable ministre aura repris son siège.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a été permis, par déférence, à l'honorable député de Prince-est de faire ses observations avant que j'eusse traité la question du transport ; il a porté sa plainte et je lui ai répondu. Si l'honorable député de Prince-est en a d'autres à porter, il le fera quand le débat actuel aura pris fin.

M. HACKETT : M. l'Orateur, je ne voudrais dire qu'un seul mot——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

SUBSIDES.—QUESTION DU TRANSPORT.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne ferai pas à ce sujet un bien long discours et j'éviterai même de traiter la question principale ou générale du transport ; je ne dirai pas si les canaux valent mieux que les chemins de fer.

J'admets toute l'importance de la question actuelle, mais il me semble que nous n'avons pas assez de données pour pouvoir la traiter d'une façon intelligente et arriver à une conclusion. Je m'abstiendrai aussi d'entrer dans la considération des prétentions de Montréal et de Québec, les deux villes rivales. J'ai été agréablement frappé des déclarations faites hier par certains députés au sujet des superbes avantages naturels que possède le port de Québec, et il me semble qu'on n'a pas assez réfléchi à l'importance qu'il y a de faire entrer ces avantages en ligne de compte à propos de la circulation du trafic en ce pays ; j'espère qu'on va bientôt réparer cet oubli. Quant au mérite respectif des deux villes, d'autres que moi seront plus en état de le discuter ; je me propose seulement de répondre en quelques mots à mon honorable ami de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike) ; tout d'abord, qu'il me permette de lui dire qu'il n'a guère avancé sa cause en répétant, comme l'ont fait plusieurs autres après lui, que l'administration publique n'a pas consacré un seul denier à l'amélioration du port de Montréal. En changeant la disposition de son discours, on arriverait à la conclusion que les dépenses extraordinaires qui se sont faites depuis nombre d'années pour l'avantage de la navigation entre Montréal et Québec ont été mises à la charge de Montréal. De fait, et autant vaut dire carrément ce qui en est, le gouvernement a consacré à l'approfondissement du chenal entre Montréal et Québec, $5,619,320, c'est-à-dire près de $6,000,000. Ces dépenses, je suis loin de m'en plaindre ; tout ce que je veux, c'est que les faits restent ce qu'ils sont et qu'on ne préjuge pas la question en disant que ces dépenses extraordinaires, on les a mises en tout ou en partie à la charge de Montréal, lorsque c'est le gouvernement fédéral qui les a subies presque en entier.

Je ne crois pas non plus que mon honorable ami ait fait beaucoup de bien à sa cause en versant dans une certaine intransigeance. Si ces déclarations sont littéralement vraies, si le service des phares et des bouées de la confédération dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent est aussi pauvre et aussi démodé qu'il le dit, les assurances ont donc eu raison d'établir, par rapport à la ville de Montréal, des tarifs ruineux ?

M. BICKERDIKE : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je conclus de ces paroles, que l'honorable député persiste dans les déclarations qu'il vient de faire. Or, qu'il me permette de lui dire qu'il me semble n'y avoir pas assez réfléchi, ni s'être suffisamment renseigné. Ainsi, il nous a dit, entre autres choses, que le service des phares dans l'Ile du Prince-Edouard, était tout à fait défectueux et, pour me servir de ses propres expressions, que, de fait, " tous les phares qu'il y a là ne valent rien ". Or, tous ces phares, je les connais depuis trente ou quarante ans, j'ai fréquenté les ports de l'Ile du Prince-Edouard aux différentes heures du jour et de la nuit, je les ai vus, je les ai examinés, j'en ai conversé avec les capitaines de navires qui fréquentent tous ces parages, je connais personnellement les capitaines des bateaux traversiers qui voyagent entre Pictou et Charlottetown, entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, qui passent nuit et jour devant ces phares, et jamais de ma vie je n'ai entendu un seul de ces marins se plaindre des phares de l'Ile du Prince-Edouard ; jamais il ne s'est produit au ministère de la Marine et des Pêcheries une seule plainte au sujet d'un seul d'entre eux. Je sais qu'ils répondent aux exigences de la navigation et que les allégations qu'on vient de faire ne sont pas du tout fondées. Je dirai donc à mon honorable ami que si ses autres déclarations s'écartent autant de la vérité que celles qu'il a tirées de ce livre et qu'il a énoncées au sujet des phares de l'Ile du Prince-Edouard, je suis porté à y ajouter assez peu de foi.

L'honorable député a prétendu que nos phares sont vieux et démodés——

M. BORDEN (Halifax) : Que l'honorable ministre veuille me permettre une question: est-il vrai, comme vient de le dire l'honorable député de la division Saint-Laurent, que les phares de l'Ile du Prince-Edouard sont tous des phares permanents et ont tous des lumières rouges ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, pas du tout ; ni le phare de la Pointe-Prim, ni celui de Charlottetown, ni celui de Sea-Cow-Head n'ont de lumière rouge ; de fait, de lumière rouge, pas un seul n'en a. L'honorable député se trompe du tout au tout, et pour que nul ne s'y méprenne, je le répèterai encore, jamais il ne s'est produit au ministère une seule plainte au sujet des phares de cette île, je sais personnellement qu'ils sont tous bons et qu'ils répondent à toutes les exigences de la situation actuelle. J'ai voyagé dans ces parages autant comme autant, j'ai eu nombre de conversations avec les capitaines de bateaux à vapeur et de voiliers, et pas un seul d'entre eux ne m'a jamais fait remarquer que je dusse me dévouer à l'amélioration de ces phares. Je dis donc que, en ce qui concerne l'Ile du Prince-Edouard, ces déclarations-là sont inexactes et contraires à ce que je connais.

L'honorable député a porté une accusation fort sérieuse et qui, si elle était fondée, devrait provoquer immédiatement l'attention de mon ministère ; il a dit que les phares de ce pays, en ce qui concerne la route du Saint-Laurent, sont vieux et démodés. Est-ce vrai ou est-ce faux? C'est ce que je veux savoir ; mais, avant d'en arriver à ce point, je ferai remarquer à la Chambre que, sous le rapport de la navigation, on peut diviser le fleuve et le golfe Saint-Laurent en deux parties, comprenant respectivement la dis-

tance qui sépare Montreal de Québec et celle qui sépare Québec de Belle-Isle. Quant à la première partie, depuis que j'ai la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries, il s'est fait beaucoup de plaintes ; on a dit que l'organisation du pilotage était très défectueuse, qu'il n'y avait pas moyen de punir les pilotes qui se rendaient coupables de négligence, que la procédure, qui consistait à les faire comparaître devant la commission du havre ou devant la commission des pilotes de Montréal, ne signifiait rien, parce que les tribunaux de Montréal intervenaient dans chaque cause et, au moyen de " certiorari," se réservaient le privilège de rendre impossible la punition des coupables. Eh bien ! M. l'Orateur, j'ai institué une commission et je l'ai chargée de faire enquête à ce sujet ; elle avait pour président l'honorable juge Lavergne, de la cour Supérieure. Elle a fait rapport qu'on pouvait remédier aux inconvénients que présentait l'organisation du pilotage en créant un tribunal qui aurait pour mission exclusive d'entendre les causes instituées contre les pilotes. A la dernière session, j'ai présenté un bill à cette fin, mais, je n'ai jamais pu comprendre pourquoi, il a rencontré dans cette Chambre beaucoup d'opposition. Cependant, il a fini par être adopté, et nous nous occupons actuellement d'y donner effet. Je n'hésite pas à dire que, si le commissaire de cette cour, qui a été nommé par l'exécutif, reçoit de la commission des pilotes et de celle du havre toute l'aide à laquelle il a droit et qu'on lui accordera, je l'espère, on va voir disparaître, dans une large mesure, le mal dont on s'est plaint. A Montréal, il y a de bons pilotes et il y en a de mauvais ; de fait, on trouve à Montréal les meilleurs pilotes du monde, ou, du moins, d'aussi bons pilotes qu'il soit possible d'en rencontrer n'importe où ailleurs.

Mais il y a nombre de mauvais pilotes, et il faudrait les punir lorsqu'ils font mal ; or, en établissant un tribunal efficace qui les punira, et qui les punira sommairement, je crois que nous avons travaillé dans une certaine mesure à faire disparaître quelques-uns des abus dont se plaint l'honorable député.

Relativement aux phares et aux bouées entre Montréal et Québec, je dirai que peu après que j'eus pris la direction du ministère, l'on se plaignait fortement de leur efficacité. Je fis examiner à fond la question, et je constatai que la pose et l'entretien des bouées étaient donnés à l'entreprise. J'annulai le contrat, j'achetai un très bon steamer appelé le Shamrock, et depuis, nous avons fait ce service sous la surveillance immédiate du ministère même. Je dois dire que, d'après les renseignements que j'en ai, il se fait d'une manière très satisfaisante. L'ingénieur en chef que j'ai envoyé en janvier dernier pour examiner ce service des bouées, a fait un rapport dont je vais lire une partie, et je désire surtout rappeler l'attention de mon honorable ami sur cette partie du rapport, car je désire prouver qu'il n'y a aucun motif de plainte relativement à cette partie du fleuve qui s'étend de Montréal à Québec. L'ingénieur en chef dit :

Il y a deux ans, j'ai rencontré les représentants de toutes les classes intéressées au port de Montréal. Nous avons descendu le fleuve entre Montréal et Québec, et nous avons discuté sur les lieux les détails du système de bouées. Toutes les opinions qu'ils ont exprimées ont été alors pesées et discutées ; toutes les bouées qu'ils ont demandées ont été accordées ; toutes les améliorations qu'ils ont suggérées ont été faites ; et toutes les bouées posées entre Québec et Montréal ont été depuis faites d'après un nouveau modèle et disposées conformément à leurs idées.

Il y a peu de temps, j'ai eu l'honneur, M l'Orateur, avec plusieurs de mes collègues, de recevoir deux députations importantes de la ville de Montréal. Je répéterai à la Chambre la déclaration que j'ai faite devant cette députation, déclaration qui n'a pas été contredite et qui, j'en suis sûr, ne le sera pas aujourd'hui. J'ai dit qu'en ce qui concerne le service entre Montréal et Québec, l'on ne peut plus trouver à redire, et que l'on ne trouve plus à redire. Le service ayant été établi d'après un nouveau mode et de manière à répondre aux idées des expéditeurs et des agents d'assurance eux-mêmes, je ne vois pas de quoi ils ont à se plaindre. Je ne veux pas dire que nous avons atteint la perfection ; ce serait aller trop loin. Je suis obligé de dire que si l'on peut suggérer un système d'après lequel on pourrait améliorer le service, je ne serai que trop heureux de l'appliquer. Il faudra mettre çà et là quelques petites balises, mais, généralement parlant, je dirai que les expéditeurs, les assurances et toutes les classes représentées par la députation dont j'ai parlé, ont admis qu'en ce qui a trait au service entre Montréal et Québec, il est aujourd'hui aussi bon qu'ils pourraient le désirer.

Voilà une déclaration, et mon honorable ami (M. Bickerdike) ne trouvera, ni dans le rapport qu'il a cité, ni ailleurs, de quoi appuyer un énoncé contraire.

M. WRIGHT : J'aimerais demander à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries si M. Bond, en parlant l'autre jour au comité des chemins de fer au nom des assureurs, n'a pas dit que rien ne manquait entre Montréal et Québec.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; je remercie mon honorable ami (M. Wright) de me rappeler qu'au comité des chemins de fer, lorsque l'on a soulevé cette question, M. Bond a fait des déclarations générales sur le service des bouées et des phares ; et lorsque je lui eus fait observer que l'on admettait que le service entre Montréal et Québec était dans un très bon état, il a immédiatement répondu : Je désire qu'il soit compris que je

ne me plains pas du tout du service des phares entre Montréal et Québec.

M. WRIGHT : Si je l'ai bien compris, il s'est prononcé d'une manière très formelle sur ce point.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tout en déclarant que le service est généralement en bon état entre ces deux ports, je regretterais beaucoup d'affirmer que nous avons atteint la perfection. J'espère que nous continuerons à améliorer le service des balises. Si mon honorable ami (M. Bickerdike) peut me signaler une nouvelle balise qui soit nécessaire à la sûreté de la navigation sur cette partie du fleuve, je serai des plus heureux de voir à ce que son avis soit suivi.

M. RODDICK : Ne s'est-on pas plaint que les phares en aval de Montréal ne sont guère suffisants pour les fins du commerce, et que les vaisseaux sont obligés d'attendre toute une nuit au pied du courant, car ils ne peuvent pas entrer dans le port ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'en sais rien.

M. MONK : Cela se trouve dans les témoignages.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'arrive directement aux témoignages, et nous allons voir exactement quelle importance il faut attacher à ce que nous appelons ainsi par courtoisie. Je désire déclarer particulièrement que les témoignages que nous avons au ministère de la Marine et des Pêcheries, ceux que nous avons reçus des armateurs et des capitaines, ceux qui ont été recueillis par les ingénieurs envoyés là l'année dernière et l'année précédente et qui ont examiné le fleuve en présence des délégués des expéditeurs et des compagnies d'assurance, je désire déclarer, dis-je, que ces témoignages portent à conclure que lorsqu'il fait beau, le fleuve est bien balisé, entre Montréal et Québec, et que, règle générale, l'on trouve très peu à redire à ce sujet en aval de Québec. Des phares plus puissants et la pose de bouées à gaz seraient inutiles dans les temps brumeux. Mais pendant les temps clairs, le fleuve est bien balisé, même depuis Montréal jusqu'à l'océan Atlantique. Je dirai a mon honorable ami (M. Bickerdike) qu'à mon avis, l'on ne gagne rien à décrier le service à Montréal ou sur la route de Montréal. Nous faisons simplement le jeu de l'ancien. Nous donnons simplement de nouveaux arguments à nos rivaux des Etats-Unis. Ils noteront chaque énoncé tendant à dénigrer le système ; démontrons que le système n'est pas bon, et les compagnies d'assurance verront là une raison d'exiger quatre ou cinq taux différents pour les assurances sur ce fleuve. Pendant les dix dernières années, je prétends que le défectuosité des phares ou des bouées n'a causé la perte d'aucun vaisseau sur le Saint-Laurent.

M. BICKERDIKE : L'honorable ministre (sir Louis Davies) veut-il me permettre de lui poser une question ? Un ministre de la Couronne a dit ici, hier, que le Scotsman avait été perdu dans le détroit de Belle-Isle à cause d'une lumière défectueuse.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je vais parler du Scotsman. Il est peut-être bon d'en parler immédiatement. Le Scotsman s'est perdu dans l'angle nord-est du détroit de Belle-Isle, de très grand matin, au point du jour. Ainsi que les témoignages l'ont démontré, le Scotsman a fait naufrage par suite de la négligence grossière des officiers. On n'avait pas jeté la sonde avant que le vaisseau eût touché la roche. J'ai lu tout les témoignages, et jamais je n'ai entendu dire que le Scotsman se fût perdu parce que les phares étaient défectueux ou qu'ils faisaient défaut. N'oubliez pas qu'il a fait naufrage par un brouillard épais. Il a touché cette île sans que l'on eût jeté la sonde. Qu'il me soit permis de dire ici—et je fais cet énoncé en m'appuyant sur l'autorité des fonctionnaires de mon ministère et après avoir examiné moi-même les témoignages rendus au sujet de la perte d'un grand nombre de ces navires—qu'il me soit permis de dire que dans 90 cas sur 100, le naufrage a lieu parce que les capitaines refusent de propos délibéré de jeter la sonde. Le Castillian a péri en frappant l'écueil de Gannert, sur le littoral sud-est de la Nouvelle-Ecosse, et cette perte n'a pas été causée par suite de la défectuosité des phares. Il se rendait de Portland en Grande Bretagne et s'est échoué sur l'écueil Gannett. On a démontré que les officiers de ce vaisseau avaient fait preuve de la négligence la plus grossière qui fût jamais. Ils n'avaient pas jeté la sonde une seule fois ; s'ils l'avaient fait, ils auraient vu qu'ils s'écartaient tout à fait de leur chemin. Le navire marchait à une vitesse vertigineuse, et il en fut ainsi jusqu'à ce qu'il allât donner contre le rocher. Les compagnies d'assurance citent cette perte comme si le service des phares de la Confédération en était blâmable de quelque façon.

Mon honrable ami, le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), me rappelle un fait que j'avais presque oublié : c'est que les officiers du Scotsman n'avaient pas vu le soleil depuis quarante-huit heures, et ils ont été donner contre ce rocher sans avoir employé la sonde, et cela, par un épais brouillard, marchant à toute vitesse dans le détroit de Belle-Isle. Quand bien même il y aurait eu une douzaine de phares, cela n'aurait pas empêché une négligence de cette nature de les perdre.

Je répète ce que j'ai dit à l'honorable député (M. Bickerdike) : Jamais je n'ai pu constater que, depuis les dix dernières années, un seul navire se fût perdu sur la

route du Saint-Laurent par suite de la défectuosité des phares, et je le défie de prouver le contraire.

M. BICKERDIKE : Je ne veux pas insister, mais je n'ai fait que répéter ce qu'un des ministres a dit hier.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai répondu à mon honorable ami, et nous devrons en rester-là.

Il y a eu deux ou trois naufrages notables. D'abord, celui du steamer Labrador, de la ligne Dominion, et ce naufrage, on dit qu'il a eu lieu à cause du mauvais état de la route du Saint-Laurent. Ce steamer a péri sur les rochers de Skerrymore en Ecosse, et bien qu'il se soit perdu sur ces rochers et qu'il ne puisse pas être plus question en cette affaire, de la route du Saint-Laurent, que s'il avait sombré dans l'océan Indien, les Lloyds persistent à dire que cet accident a eu lieu sur la route du Saint-Laurent. Le Castilian s'est échoué sur l'écueil de Gannett, sur le littoral sud-est de la Nouvelle-Ecosse, et le Scotsman a été perdu dans un épais brouillard, dans le détroit de Belle-Isle, alors que les officiers avaient été quarante-huit heures sans voir le soleil et avaient fait marcher le navire à une grande vitesse sans jeter la sonde.

Je désire signaler à l'attention la condition des phares et des bouées entre Québec et Belle-Isle. J'admets que ces phares et ces bouées ne sont pas aussi perfectionnés que je le voudrais.

A mon avis, les améliorations de la route justifient presque toutes les dépenses que l'on fera. Je voudrais que les phares de cette grande route fussent égaux à ceux que l'on voit en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis ou en France. Je crois qu'ils devraient l'être, et nous verrons jusqu'où nous allons en ce sens. Nous n'avons pas été inactifs depuis notre arrivée au pouvoir. D'abord, par l'influence de mon honrable ami, le député de Québec-ouest (l'honorable M. Dobell), ministre sans portefeuille, nous avons construit, au coût de $50,000, une jetée permanente à la Traverse, un des endroits les plus dangereux pour la navigation sur le Saint-Laurent. Cette jetée a été d'un très grand avantage. Nous avons établi un puissant phare à feux tournants à Flower-Ledge, dans le détroit de Belle-Isle ; de sorte que, lorsqu'un vaisseau quitte le golfe Saint-Laurent et part de l'île Greely, point de départ ordinaire, et se dirige vers l'est et ne voit pas le phare de la pointe D'Amour, du côté nord, il est presque certain de trouver le nouveau phare de Flower-Ledge pour le guider sur le côté sud. Des capitaines commandant des navires qui suivent cette route, m'ont dit qu'avec ces deux phares, il n'y a aucun danger à redouter, et ils considèrent celui de Flower-Ledge, dont la construction nous a coûté $8,000 ou $10,000, comme une amélioration d'une très grande importance. Les feux des bouées à gaz en aval de Québec, qui étaient roses, ont tous été changés, et nous en avons augmenté la puissance en en rendant la lumière blanche et fixe. La dimension des lampes posées dans un grand nombre de phares a été augmentée, afin d'accroître la puissance de la lumière qu'elles projettent.

L'honorable M. HAGGART : Si j'ai bien compris, un des ministres a-t-il dit, l'autre jour, que des vaisseaux devaient quelquefois s'arrêter trois ou quatre heures à la Traverse pour avoir un tirant d'eau suffisant pour passer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela ne saurait être exact.

L honorable M. HAGGART : C'était aussi mon avis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y a quelque erreur à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit sans doute de l'Ile aux Grues.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; j'expliquerai cela plus tard.

Qu'il me soit permis de continuer à parler des améliorations notables faites dans le service des phares du Saint-Laurent inférieur, et je ne dirai rien des améliorations secondaires que nous avons faites, mais je parlerai de celles que nous pouvons considérer comme ayant une plus grande importance. En septembre 1889, nous avons placé une double sirène de première puissance au phare de Belle-Isle ; cette sirène a coûté $40,000 ou $50,000. C'est la machine la plus puissante que nous ayons pu trouver en Angleterre, et c'est le meilleur signal de brume qu'il y ait de ce côté-ci de l'Atlantique. Je dis cela après avoir consulté plusieurs ingénieurs. Je déclare, me basant sur l'autorité directe de l'ingénieur en chef de mon ministère, qu'il n'y a pas, de ce côté-ci de l'Atlantique, un sifflet de brume égal à celui que nous avons mis à Belle-Isle.

Quelques VOIX : Bravo ! bravo !

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : En outre, nous avons rapproché les intervalles des explosions des signaux de brume placés à la station de l'île Verte ; aujourd'hui, il y a des détonations tous les quarts d'heures, et toutes les cinq minutes, si l'on sait qu'il y a des vaisseaux près de là. Au Cap Rosier, la corne de brouillard dont on se servait, a été remplacée par une machine plus puissante. Voilà les principales améliorations que nous avons faites, mais nous n'avons pas terminé toutes celles que nous nous proposions de faire.

Mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) appelle mon attention sur la Traverse. Le passage de la Traverse est peut-être le plus dangereux qu'il y ait sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec ; la marée se précipite dans cet étroit passage à

une vitesse de 7½ ou 8 nœuds à l'heure. A l'extrémité ouest de la Traverse, nous avons construit ce phare permanent à lumière fixe, au coût d'environ $50,000 et pourvu que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) décide que l'on continuera le chenal sud, et non le chenal nord, au sujet duquel je dirai un mot dans un instant, nous avons l'intention de construire une autre jetée permanente à l'extrémité est de la Traverse, entreprise pour l'exécution de laquelle j'ai demandé au parlement de voter soixante-et-dix mille dollars. Mais si le chenal est changé, il ne sera peut-être pas nécessaire de construire cette jetée. Je ne dis pas qu'il le sera.

Quelques ingénieurs prétendent—la chose est maintenant soumise à mon honorable ami (l'honorable M. Tarte), qui a reçu des observations de ses propres ingénieurs—quelques ingénieurs, dis-je, prétendent qu'il est possible de faire tomber, par l'extrémité est de l'île d'Orleans, dans ce que l'on appelle le chenal du nord, le chenal qui passe aujourd'hui du côté sud. Il faudra faire beaucoup de dragage pour cela, mais aujourd'hui, nous avons les merveilleuses dragues à succion, et, en cet endroit, le fond est de sable, et l'on peut facilement y creuser. Si mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) peut faire cela, il va réussir à révolutionner toute la navigation du Saint-Laurent inférieur. Vous éviterez alors le banc de Beaubien et le banc de Saint-Thomas et le passage dangereux de la Traverse, et, à mon avis, il ne sera pas nécessaire de dépenser les $75,000 pour construire cette seconde jetée. Je sais que mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) s'est occupé sérieusement de cette question, car il m'en a parlé plusieurs fois récemment. Je lui ai fait connaître l'opinion émise par mon ingénieur, et il m'a dit qu'elle confirmait le rapport que lui avait fait l'ingénieur en chef de son ministère. Autant que je puis en juger, si l'on peut faire cette amélioration, je répète qu'elle apportera un grand changement à la navigation du fleuve en aval de Québec.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle la révolutionnera entièrement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Elle la révolutionnera entièrement. Mais nous proposons de faire plus que cela. Mon honorable ami a parlé de ce que l'on appelle les témoignages publiés dans ce livre. J'ai une plainte à faire, et je crois qu'elle est sérieuse, relativement au recueil de témoignages qui a été soumis aux membres de cette Chambre. Je veux parler du recueil de témoignages qui est censé attaquer l'administration des ministères de la Marine et des Pêcheries et des Travaux publics. On n'a jamais averti ces ministères qu'une enquête de ce genre allait avoir lieu. Elle a été faite *ex parte* durant tout l'été, sans que nous ayons eu la moindre occasion de contre-interroger ou d'interroger un seul des témoins. On a fait venir le témoin au bureau de M. Meredith, et on lui a demandé de faire un exposé. Il n'a pas subi de contre-interrogatoire au point de vue du ministère, ni au point de vue des faits que nous possédons. A mon avis, l'on ne doit pas attacher à des déclarations de cette nature la même importance que l'on attacherait à des témoignages rendus devant une commission régulière, où les témoins seraient interrogés par les deux parties. Et je dirai à mon honorable ami pourquoi je parle ainsi. Dans le cours des quatre dernières années, il m'a été donné de passer quatre fois par le détroit de Belle-Isle en me rendant en Angleterre, et, chaque fois, j'ai été trouver le capitaine du steamer et lui ait dit que je désirais beaucoup savoir si, à son avis, les phares étaient aujourd'hui en nombre suffisant, s'il avait d'autres recommandations à faire, ou s'il croyait que l'état de choses actuel pourrait être amélioré.

Le premier monsieur auquel je me suis adressé, c'est le capitaine Moore, qui commandait le Parisien. J'ai fait en cette Chambre, il y a deux ans, cette déclaration en ce qui a trait au capitaine Moore. Il m'a dit qu'il était depuis vingt ans au service des Allan, et qu'il n'avait aucune recommandation à faire. En construisant, m'a-t-il dit, un phare convenable à Flower-Lodge, je crois qu'on complètera le service des phares, et je n'ai pas d'autres recommandations à faire.

Celui auquel je me suis ensuite adressé est le capitaine James, du New-England, et je lui ai posé la même question. " Capitaine James, lui ai-je demandé, pouvez-vous me dire si l'on devrait améliorer le système de phares pour la sûreté de la navigation sur le Saint-Laurent entre Montréal et Belle-Isle, ou si l'on devrait en augmenter le nombre ?" Il m'a répondu qu'il ne savait ce que l'on pourrait faire. Il n'a pu me donner de conseils au sujet des améliorations. Il a admis, ne l'oubliez pas, que l'établissement de la nouvelle double sirène de Belle-Isle et la construction du phare de Flower-Lodge, en dehors de la pointe D'Amour, rendaient de grands services.

Le capitaine McNicholl, qui commandait le Bavarian, m'a fait la même réponse, mais il ajoute : " Je ne veux pas restreindre ma réponse à la route du Saint-Laurent, mais je veux appeler l'attention sur le phare de Baccaro, sur le littoral sud-est de la Nouvelle-Ecosse ; je crois que vous devriez nous construire un phare beaucoup meilleur en cet endroit, mais, à cette exception près, je n'ai aucune objection ni observation à faire." L'an dernier, j'ai fait le voyage avec le capitaine Wallace, du Parisian, et je lui ai posé la même question ; puis il m'a fait les mêmes réponses relativement à la route du Saint-Laurent. A bord du Parisian, se trouvaient deux de mes collègues. " Capitaine Wallace, lui ai-je dit, je vous pose ces questions, et si vous me le permettez, je

me servirai de vos réponses dans la Chambre des communes ; je désire que vous me fassiez des réponses prudentes, et je vous demanderai de me permettre d'amener mes deux collègues pour les entendre." Le capitaine Wallace ayant consenti à ce que je lui demandais, j'ai amené mes collègues dans la chambre des officiers. J'ai alors demandé au capitaine Wallace, qui est un des navigateurs les plus expérimentés du golfe, "Savez-vous si je puis améliorer le système actuel de protection à la navigation, ou voulez-vous me dire si je devrais ajouter à ce système quelque chose qoi n'existe pas aujourd'hui ?" Il a répondu : "Je ne vois rien, mais, avec le premier officier, j'ai observé le phare construit en dehors de la pointe D'Amour, et je crois réellement qu'il est un peu défectueux ; le printemps prochain, vous devriez envoyer votre inspecteur pour l'examiner." "Je l'enverrai certainement, lui ai-je dit ; ce sera la première chose que je ferai le printemps prochain." A cette exception près, il lui a été impossible de me faire de recommandation.

Or, je le demande à la Chambre et au pays : Puisque ces quatre navigateurs expérimentés, à des époques différentes, à bord de leurs propres vaisseaux, en remontant et en descendant le fleuve, m'ont fait ces réponses, ne suis-je pas excusable de dire que si l'on avait contre-interrogé les témoins que l'on a entendus dans l'enquête ex parte tenue à Montréal à mon insu, l'on interpréterait bien différemment leurs témoignages. Je crois donc que l'on ne devrait pas attacher aux déclarations que l'on a publiées la même importance que l'on attacherait à des témoignages rendus devant un tribunal régulier, où les témoins seraient contre-interrogés.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose qu'aucun de ces quatre capitaines n'a été contre interrogé?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; c'est moi qui les ai contre-interrogés. Je ne cherchais pas à défendre le système actuel. J'admets la grande importance de cette route. J'admets qu'il est de la plus haute importance qu'en ma qualité de ministre de la Marine et des Pêcheries, je m'en rende tous les détails familiers, et, d'après les déclarations que j'ai reçues à maintes reprises de mes collègues, je n'ai, j'en suis sûr, qu'à leur signaler un besoin quelconque, et ils voteront sans la moindre hésitation les fonds nécessaires pour y répondre. Mais je ne veux pas dépenser d'argent imprudemment ; je ne veux pas dépenser d'argent pour le simple plaisir de le dépenser ; je veux savoir s'il va rendre quelque service, et je désirais sincèrement constater si le système était parfait, ou s'il contenait quelque chose de défectueux.

On a beaucoup parlé de la nécessité d'avoir un autre phare et un signal de brume à l'angle nord-est de Belle-Isle, et ces idées ont été émises par des messieurs de Québec dont j'apprécie beaucoup les opinions. J'ai examiné cette question. Mon ingénieur en chef, le colonel Anderson, était d'avis qu'il n'était pas à désirer d'y construire un grand phare avec sirène, parce qu'en atterrissant, en traversant l'Atlantique, au lieu d'aller plus au sud et de chercher à atterrir à l'entrée du port, les vaisseaux seraient exposés à se porter plus au nord. Il y a une chaîne de rochers à l'angle nord-est de Belle-Isle, et si les vaisseaux vont de ce côté, ils sont exposés à donner contre ces rochers ; et l'ingénieur en chef a démontré, avec quelque force, je crois, que la construction d'un phare en cet endroit ferait plus de mal que de bien. Mais comme les exportateurs de Montréal étaient unanimement en faveur de ce phare, j'ai cédé, comme j'étais tenu de le faire, et j'ai l'intention de demander un crédit très élevé pour l'exécution de ces travaux pendant l'exercice prochain.

Il y a aussi un très grand nombre d'autres phares que nous pouvons sans aucun doute améliorer. Le gouvernement a l'intention de recommander que l'on remplace quelques-uns des phares existants par des phares du dernier modèle, comme ceux que l'on voit en France et en Grande-Bretagne. Il est possible que cela entraîne de grands dépenses. Je désire faire observer à mon honorable ami que nous avons l'intention de dépenser $300,000 ou $400,000 cette année même, ce qui comprendra en même temps le coût du nouveau steamer destiné au service des bouées dans Québec.

Des journaux de Montréal ont critiqué un peu un crédit de $30,000 qui figure dans le budget supplémentaire du présent exercice. Quelques-uns ont cru que c'étaient les seules dépenses que le gouvernement avait l'intention de faire cette année pour la route du Saint-Laurent ; mais j'ai fait observer à la chambre de commerce que c'était simplement un crédit pour le mois de juin de l'exercice actuel ; il ne concerne pas du tout l'exercice prochain qui commencera en juillet. On votera nécessairement une forte somme d'argent pour le service de la navigation pendant l'exercice 1901-02.

En outre, comme les honorables membres de la Chambre le verront dans le budget du présent exercice, je me propose de dépenser $80,000, afin d'acheter et de mettre un phare flottant sur les hauts-fonds de Lurcher, dans la baie de Fundy. Je ne prétends pas que le service ait atteint la perfection, ou qu'il ne soit pas susceptible d'améliorations ; mais je prétends que c'est un service suffisant. Je soutiens que le service actuel n'a été la cause d'aucun des naufrages ou d'aucune des pertes de vie que nous avons eu à déplorer, mais que presque tous les sinistres maritimes sont dus à la manière imprévoyante dont les ponts avaient été chargés, et à la vitesse excessive que l'on donne aux vaisseaux ainsi chargés lorsqu'ils descendent le Saint-Laurent.

Mon honorable ami de la division de Saint-Antoine (M. Roddick) a aussi parlé un peu longuement et a emboîté le pas derrière mon honorable ami de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike). Il a appelé spécialement l'attention sur le manque de levers hydrographiques exacts dans le golfe Saint-Laurent. Or, si je ne me trompe, les faits ne justifient pas une critique de ce genre. L'amirauté anglaise a commencé, il y un grand nombre d'années, le lever hydrographique du fleuve et du golfe Saint-Laurent et du détroit de Belle-Isle, et elle le continue. Les cartes du lever qu'elle publie chaque année sont au nombre des plus exactes que l'on puisse voir, et je dirai à mon honorable ami qu'elles indiquent les dernières découvertes. J'ai parlé à plusieurs capitaines des levers hydrographiques faits par feu l'amiral Bayfield, cet officier éminent, et tous m'ont déclaré qu'il n'y a pas au monde de cartes plus fidèles que celles de cet homme distingué. A mon avis, un autre lever hydrographique du fleuve et du golfe Saint-Laurent ou du détroit de Belle-Isle n'est pas nécessaire, sauf dans les parties où le lever actuel n'est pas tout à fait terminé, et l'amirauté anglaise travaille chaque année à le compléter. Mais je n'ai pas besoin de dire à mon honorable ami que si des hommes capables de juger la question déclarent qu'il faut refaire une partie quelconque de ce lever, nous n'objecterons pas à dépenser quelques milliers de dollars. Nous en reconnaissons l'importance, et nous nous hâterons de faire ce lever, et nous n'épargnerons pas d'argent pour effectuer ce service.

Mon honorable ami a aussi appelé l'attention sur la ligne télégraphique. Bien que ce service ne relève pas de mon ministère, mais de celui des Travaux publics, mon ministère y est intéressé de si près que je désire en parler ici. Cette ligne télégraphique, que nous avons construite jusqu'au détroit de Belle-Isle, après avoir traversé 1,000 milles de territoire inhabité, nous travaillons aujourd'hui à la pousser jusque de l'autre côté du détroit et, dans le cours de cette année, nous allons la rattacher à cette île et aux stations qui y sont établies. De cette façon, nous aurons un service télégraphique complet depuis l'île de Belle-Isle, sur la côte du Labrador, jusqu'à la ville de Québec ; et du côté sud du Saint-Laurent, nous avons un service de signaux parfaitement organisé, lequel nous permet, quand nous le voulons, de communiquer avec tout vaisseau océanique remontant le golfe ou le fleuve Saint-Laurent.

Mon honorable ami croit qu'il est nécessaire de continuer ce que l'on appelle les études des marées et des courants, et il a aussi parlé de cette question. En ce qui concerne l'étude des marées, elle se continue sous la surveillance du Dr Bell Dawson. Quant à l'étude des courants, je l'ai abandonnée il y a trois ou quatre ans, car j'ai constaté qu'elle était très dispendieuse et que les résultats n'en étaient pas proportionnés aux dépenses qu'elle entraînait. Mais lorsque le député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper) m'a accusé en cette Chambre d'avoir abandonné cette étude, je lui ai dit que j'avais agi ainsi après avoir consulté quelques-uns des principaux capitaines des steamers océaniques, qui m'ont déclaré qu'elle était moins importante que la question des phares et du balisage. Mon honorable ami, l'ex-ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Charles Hibbert Tupper), s'est abouché avec les Allan pour s'assurer de l'exactitude de cette déclaration, et voici la réponse qu'il a reçue :

A l'égard de l'étude des courants, nous croyons qu'aujourd'hui, l'on attache moins d'importance qu'autrefois à ces travaux secondaires. On est d'avis, aujourd'hui, que les marées, les vents, la température et d'autres causes influent sur les courants du golfe ; ils sont donc trop sujets à varier et trop incertains pour être indiqués sur des cartes marines.

Cete réponse était datée du 25 mai 1899. Et les exportateurs considérant que c'était une question d'importance secondaire, relativement aux autres, je l'ai reléguée au deuxième plan. Il est possible que cette étude soit reprise plus tard, lorsque nous aurons plus de temps à notre disposition et plus d'argent à dépensesr pour ces observations.

Avant d'abandonner le sujet du service hydrographique, qu'il me soit permis de citer un mot de l'ingénieur en chef du ministère :

Les cartes de la route du Saint-Laurent, entre Montréal et le détroit de Belle-Isle et le cap Race, surtout en ce qui concerne les parties difficiles du fleuve, sont, je crois, aussi parfaites que des cartes doivent l'être. Elles sont toutes modernes, et nous avons une foule de témoignages pour en prouver l'exactitude.

Les énoncés du colonel Anderson sur des matières de cette nature m'inspirent la plus grande confiance. Il parle en parfaite connaissance de cause, il se tient toujours au courant de ces travaux, il fait personnellement un examen de la route et consulte les capitaines des différents vaisseaux, non seulement ceux qui appartiennent au ministère de la Marine, mais ceux qui viennent à Montréal, et se basant sur ses propres observations et sur celles de ces capitaines, il tire ses conclusions et fait son rapport. Tant que je ne verrai pas de témoignages contraires, je suis excusable, je crois, d'accepter comme juste son avis d'expert.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps sur ce sujet. Lorsque le budget supplémentaire sera produit, mon honorable ami verra, je l'en assure, que je n'oublie pas la promesse que j'ai faite aux députations de Montréal à différentes époques, l'hiver dernier. Après avoir pris les renseignements les plus complets auprès des fonctionnaires responsables des travaux, j'ai dit à mes collègues qu'il fallait dépenser un montant considérable pour améliorer les routes de la navigation, et lorsque tout nos crédits seront

produits, je ne doute pas que mon honorable ami soit convaincu que nous faisons tout ce que l'on peut raisonnablement attendre de nous à cet égard.

M. WRIGHT : L'honorable ministre n'est-il pas d'avis qu'il serait beaucoup à désirer et très avantageux d'adopter le système de télégraphe sans fil, perfectionné par M. O. Marconi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est là une question importante. Le colonel Anderson l'a examinée. Dans le cours de l'année, je lui ai demandé un rapport non pas une fois, moins trois ou quatre fois, et il a déclaré qu'à son avis, le moment n'était pas encore arrivé d'adopter ce système, vu que les expériences que l'on avait faites n'étaient pas suffisantes pour en justifier l'application. Mais pendant les quelques mois qui viennent de s'écouler, l'on a fait aux Etats-Unis une découverte très importante relativement à un système analogue. L'auteur de cette découverte prétend que vous pouvez poser une cloche sous l'eau ou sur un rocher dangereux et mettre un récepteur à bord de chaque steamer, puis que l'action de la marée fera sonner la cloche sur ce rocher, de façon qu'aucun steamer pourvu d'un récepteur n'approchera plus près que trois quarts de mille ou plus d'un mille du rocher sans être averti par le tintement de cette cloche. Il y a quelques semaines, le colonel Anderson, sur ma demande, s'est rendu à Boston et a accompagné l'ingénieur en chef des Etats-Unis, celui du port de Boston et un certain nombre d'autres hommes très distingués qui allaient voir l'expérience que l'on faisait de cette invention. Il revient par Lunenburg et je n'ai pas encore son rapport, mais je crois que cette invention a beaucoup de bon, et si elle réussit, elle aura un effet merveilleux en ce qu'elle avertira les vaisseaux du péril, longtemps avant qu'ils approchent des rochers qui, jusqu'aujourd'hui, ont été si dangereux.

M. WRIGHT : Les progrès de l'électricité et de la télégraphie sons fil sont étonnants, et le plus tôt nous adopterons ce système, le mieux ce sera.

L'honorable M. JOHN HAGGART (Lanark-sud) : La Chambre est certainement redevable à l'honorable député de la division de Saint-Laurent (M. Bickerdike) de ce qu'il a soulevé cette intéressante question. La question du transport et de l'amélioration de nos voies navigables naturelles, est très importante pour la prospérité de ce pays.

Je suivrai l'exemple que m'ont donné mes honorable amis, et discuterai d'abord les améliorations nécessaires entre Montréal et l'océan. Les travaux que l'on fait à Montréal ne sont pas suffisants pour les besoins du commerce qui, suivant toute apparence, se développera dans ce port que nous considérons tous, dans la partie du pays que nous habitons, comme notre port océanique. Les travaux que font la commission du havre et l'honorable ministre des Travaux publics sont, d'après moi, loin de répondre aux exigences. Je faisais partie de la commission nommée pour examiner les améliorations à faire, et nous avons présenté un rapport sur trois projets différents. Mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, et la commision du havre de Montréal, ont adopté un de ces projets, mais le plus important consiste à avoir assez de quais pour les navires, et des quais intérieurs pour la commodité de tous les chemins de fer qui aboutissent à Montréal, ce qui permettra de construire des entrepôts et tous les acessoires nécessaires dans un port de cette importance.

Je suppose, néanmoins, que le ministre des Travaux publics fait tout son possible. Ayant déjà été ministre, je sais, par expérience, qu'un membre du cabinet ne peut pas avoir tout ce qu'il voudrait ou tout ce qu'il croit nécessaire pour les améliorations à faire dans le service dont il est chargé. Mais que le gouvernement n'oublie pas que la question du transport prime toutes les autres en importance. Le public a les yeux tournés de ce côté, et il consentira volontiers à tous les sacrifices en argent destinés à faire de Montréal le centre commercial du pays et à faciliter les moyens de transport entre cette ville et la mer.

Quan au chenal du lac Saint-Pierre, je crois, comme l'honorable député de la division Saint-Laurent, de Montréal, qu'il devrait être assez profond pour livrer passage à des navires d'un tirant d'eau de 30 pieds, ce qui exigerait une profondeur d'environ 33 pieds et un lit en proportion. D'après les plans qui vient de soumettre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, cela pourrait se faire à assez peu de frais.

Le ministre des Travaux publics dit qu'il a maintenant des dragues qui peuvent creuser le lit de ce chenal à raison d'un centin par verge. Dans ce cas, rien ne serait plus facile que de nous donner une navigation ininterrompue entre Montréal et Québec.

L'installation d'un service complet de signaux sur le Saint-Laurent est aussi une question très importante, et elle a été traitée à fond par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce dernier s'est plaint de la manière dont elle a été exposée devant la Chambre par l'honorable député de la division Saint-Laurent, de Montréal ; mais il ne faut pas oublier que l'honorable député n'était pas censé exprimer sa propre opinion, mais faire connaître le résultat d'une enquête faite par les intéressés, les propriétaires de navires et les expéditeurs de Montréal, dans le but de signaler les vices du mode actuel. Environ trente-cinq capitaines de navire furent entendus au cours de cette enquête, et c'est le résumé de leurs témoignages sur les améliorations à faire dans le chenal que l'honorable député de Saint-Laurent, Montréal, nous a donné. Il

se plaint surtout de l'insuffisance des lumières sur les côtes de l'Ile du Prince-Edouard. Quel but pouvaient avoir ces trente-cinq capitaines——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils n'ont rien dit de l'Ile du Prince-Edourad.

M. HAGGART : Nous avons aussi eu les témoignages d'un certain nombre de pilotes d'en bas de Québec sur cette question. L'honorable ministre sait que ces pilotes se plaignent de l'insuffisance des feux et disent qu'ils sont souvent obligés de se guider sur les lumières des maisons pour ne pas s'égarer. Quel intérêt auraient ces pilotes à parler ainsi, si ce qu'ils disent n'était pas la vérité ?

Dans cette enquête, il ne s'agissait pas de faire le procès du ministre de la Marine. Il dit que, s'il avait eu l'avantage de faire subir un contre-interrogatoire aux témoins, leurs témoignages auraient été différents. Je le crois sans peine, car j'ai déjà eu occasion de juger de son habilté à contre-interroger les témoins devant les comités et plus particulièrement devant le comité des privilèges et élections, et je suis assez disposé à admettre que, s'il avait pu interroger lui-même ces témoins, il aurait réussi à leur faire donner des réponses conformes à ses vues.

Une autre question importante, c'est l'outillage du port de Montréal. Nous ne devons pas oublier les déclarations faites l'an dernier par le gérant du Grand Tronc, qui a décidé de faire de Portland, non seulement son port d'hiver, mais aussi son port d'été, parce que les navires désertent le port de Montréal. Tous ceux qui croient fermement, comme moi, que la route du Saint-Laurent est le débouché naturel pour tous les produits de l'immense pays compris entre l'Atlantique et le lac Supérieur, comprendront que ces travaux sont d'une importance primordiale, et doivent être faits dans le plus court délai, car il suffit de quelques années pour assurer ou compromettre à jamais le succès d'une nation.

Puisque c'est le Canada qui possède la voie naturelle pour le transport du trafic entre les lacs et l'océan, il est du devoir du gouvernement canadien de prendre tous les moyens pour assurer la supériorité de cette route, et au nombre de ces moyens se trouvent l'outillage du port de Montréal et l'installation d'un service parfait de signaux sur le Saint-Laurent, jusqu'à la mer.

Sur cette question du transport des produits du pays tributaire des grands lacs, y compris les produits forestiers et les ressources minières encore inexploitées, les opinions sont partagées. Les uns sont en faveur du transport par chemin de fer et les autres donnent la préférence au transport par eau. Pour ma part, je suis fermement convaicu que pour le gros trafic, il n'y a pas de chemin de fer, quelque parfait qu'il soit, quelque soit l'uniformité du niveau, qui puisse lutter avantageusement contre les bateaux. Voyons, par exemple, les immenses quantités de minerai de fer qui sont transportées des rives du lac Supérieur, jusqu'à Cleveland, Pittsburg et aux autres centres manufacturiers, près des lacs—tout ce minerai est transporté à raison d'un dixième de cent par tonne par mille. A-t-on jamais entendu parler d'un chemin de fer pouvant transporter des marchandises à ce prix ?

Il y a quelques années, répondant à des attaques contre le système protectionniste, je me suis efforcé de réfuter la prétention de ceux qui disaient que les consommateurs, aux Etats-Unis, payaient pour la protection accordée aux industries métallurgiques de ce pays ; je disais qu'un jour viendrait où le fer et l'acier seraient vendus aux citoyens des Etats-Unis à des prix moins élevés que ceux qu'il faudrait payer pour faire venir ces articles des pays où ils sont produits à meilleur marché. J'avais prédit à cette occasion que dans quelques années, non seulement les fabricants des Etats-Unis fourniraient le fer et l'acier aux consommateurs américains à meilleur marché que ne pourraient le faire les autres pays, mais qu'ils envahiraient l'Angleterre et la Belgique et leur feraient concurrence sur leurs propres marchés.

Les économistes libre-échangistes du monde entier soutenaient que cela était impossible. Le statisticien Mulhall déclarait que le centre de la consommation du fer aux Etats-Unis était Philadelphie et que l'on pouvait faire venir le minerai de Bilbao aux Etats-Unis, à moins de frais que des rives du lac Supérieur et de l'ouest, à Philadelphie.

Aujourd'hui, les événements nous prouvent tout le contraire. Les Américains ont le fer et l'acier à meilleur marché qu'ils ne pourraient le faire venir d'aucun autre pays; bien plus, ils font concurrence au monde entier dans la production de ces articles qui, plus que tous les autres, indiquent la richesse et les ressources d'un pays.

Où les fabricants américains prennent-ils leur minérai ? Dans la région du lac Supérieur, en grande partie. Je déclare qu'au Canada, sur la rive nord du lac Supérieur, et jusqu'à la hauteur des terres, il y a des mines aussi riches qu'aucune de celles de la rive sud et que nous possédons autant, sinon plus d'avantages que nos voisins pour la fonte de ce minerai. Si nous savons exploiter et développer nos ressources naturelles, nous avons devant nous un avenir plus brillant même que celui des Etats-Unis. Du lac Supérieur seulement, il a été transporté dans les ports américains de la rive nord, 19,000,000 de tonnes de minérai de fer. Le trafic du lac Supérieur, viâ le canal du Sault, pendant les huit mois expirés en novembre, s'est élevé à 25,000,000 de tonnes. Quand on compare ces chiffres à ceux de Londres, Liverpool, Glasgow et autres grandes villes, on est surpris de voir qu'une région presqu'inconnue comme les rives du

lac Supérieur puisse fournir un trafic aussi considérable. Sur le lac Erié, en passant par la rivière Sainte-Marie, il se fait un trafic de 40,000,000 de tonnes, plus que dans les ports de Londres et Liverpool réunis. Ces chiffres frappent de stupeur par leur énormité. Tous ceux qui ont visité cette partie du pays et ont vu le trafic qui se fait sur ces lacs, en restent stupéfiés.

Pourquoi le Canada n'aurait-il pas ce trafic ? Je répète ce que j'ai souvent dit : Il suffit, pour s'assurer ce trafic, d'avoir des moyens de communication à bon marché. Permettez-moi de citer quelques chiffres pour faire voir jusqu'à quel point on peut détourner le trafic d'un voie dans une autre, en réduisant le coût du transport. De Chicago à la mer, le coût moyen du transport d'un boisseau de blé est de 4½ cents. A l'heure qu'il est le taux est de 5⅝ à 5¾ cents. Une différence d'un huitième de cent par boisseau attire tout le trafic du grain du Nébraska, du Kansas et des Etats-Unis du centre à Chicago, au détriment des ports du golfe. Il suffit d'une différence d'un huitième de cent pour assurer la prospérité d'un port, ou pour le ruiner. Si nous pouvons abaisser le coût du transport d'un boisseau de blé, entre Chicago et Liverpool, d'un cent, nous nous assurerons tout le trafic du Nébraska, du Kansas et des Etats voisins.

Montréal a déjà une partie du trafic de Chicago pour Liverpool, parce qu'on peut amener le blé de Chicago à Montréal pour environ ⅛ de cent de moins que de Chicago à New-York ou autres ports de l'Atlantique ; mais cet avantage d'un huitième de cent est annulé par l'excédent des primes d'assurance, de sorte que Montréal est sur le même pied que New-York et Philadelphie. Si nous pouvions réduire cette différence à 1 cent, quel énorme trafic de grain n'aurions-nous pas, de l'ouest !

Un pays ne peut devenir riche et puissant sans industries, et surtout sans celles du fer et de l'acier. Nous ne possédons pas les ressources houillères de nos voisins, mais nous avons des ressources naturelles plus précieuses dans l'électricité que peuvent nous fournir nos pouvoirs hydrauliques dans toute la partie nord du Canada. L'électricité remplace rapidement le charbon, comme pouvoir moteur, et comme producteur de la chaleur, et sous ce rapport la nature nous a donné des avantages qui compensent les grands dépôts houillers des Etats-Unis, puis que nous avons des sources inépuisables de force motrice et de chaleur.

Ces vastes régions du nord ne possèdent peut-être pas les avantages agricoles des pays plus au sud, mais elles sont infiniment plus riches en bois et en minérai de fer. Le temps n'est pas éloigné où un acre de ces terres du haut de la Gatineau qui sont presque dédaignées aujourd'hui, aura plus de valeur qu'un acre des meilleures terres arables. Ce jour viendra et il est important de ne pas l'oublier au début de notre carrière comme nation.

M. HAGGART.

La jeunesse candienne a confiance dans l'avenir ; elle se détache du passé et des hommes du passé, ce passé ne serait-il vieux que de quelques années. C'est sur le présent et vers l'avenir qu'elle fixe les yeux. Alors, notre premier devoir consiste à améliorer les voies navigables entre les lacs Supérieur et Huron et Montréal, pour assurer des moyens de transport à bon marché à travers cette partie du pays. J'ai une confiance absolue dans le projet qu'on appelle le canal Ottawa et la baie Georgienne. On peut me traiter d'utopiste si l'on veut, mais j'ai étudié cette question à fond et je suis convaincu qu'il nous faut une voie navigable de 20 pieds de profondeur entre la baie Georgienne et Montréal, par la rivière Ottawa. Les citoyens de Montréal ne devraient rien épargner pour assurer la réalisation de cette entreprise, car si ce port peut obtenir seulement la dixième partie du trafic du lac Supérieur et du lac Huron, s'il peut s'assurer 8,000,000 ou 10,000,000 des 40,000,000 de tonnes qui sont transportées annuellement sur ces lacs, et si on nous donne entre Montréal et la mer les facilités que l'honorable député de la division Saint-Laurent croit possibles cette ville deviendra une des plus grandes du continent américain. Quand nous aurons de grandes villes nous aurons des manufactures prospères et quand nous aurons des moyens de transport économiques, tout le pays, de l'Atlantique au Pacifique, en bénéficiera.

Je dirai maintenant quelques mots sur la possibilité de construire le canal de la baie Georgienne.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) nous a parlé du général Symons, l'ingénieur américain qui a fait les plans du canal Erié, il y a environ dix ans. Il a démontré que même si l'on parvenait à construire ce canal à 20 pieds de profondeur, ce qui coûterait des sommes énormes, on ne pourrait pas y naviguer à plus de trois ou quatre milles à l'heure et que, par conséquent, il ne serait d'aucun avantage.

Il a parfaitement raison sur ce point. Quand on est obligé de naviguer à très petite vitesse, sans se servir de roues à palettes, ni de remorqueurs, de crainte d'endommager les berges et de remplir le lit du canal, cela nuit considérablement à l'utilité de ce dernier, et il convient d'en tenir compte dans l'estimation du coût de l'entreprise.

Mais pour le canal de la baie Georgienne et Ottawa, le cas est bien différent. Il n'y a pour ainsi dire pas de canalisation, par cette voie.

Les navires pourront naviguer à pleine vitesse d'un bout à l'autre du canal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de canalisation à faire.

L'honorable M. HAGGART : Entre la baie Georgienne et le lac Nipissing, il n'y a qu'une différence de niveau de 60 pieds, et il suffirait de trois écluses de 20 pieds chacune. Au lac Nipissing, on est à la tête

de la navigation, et il y a ensuite cent milles de navigation ininterrompue, jusqu'à la rivière Mattawa ; et de ce dernier endroit jusqu'à Montréal, il y aurait un canal qui ne ressemblerait en rien aux autres canaux ; et chose extraordinaire, sur tout le parcours, à l'exception de deux ou trois endroits, la profondeur de l'eau varie de 25 à 60 pieds. Un navire peut filer à pleine vitesse, dans un canal comme celui-là.

M. WALLACE : Quelle est la profondeur du lac Nipissing?

L'honorable M. HAGGART : Beaucoup plus de 25 pieds, à l'exception d'une courte distance près de l'entrée projetée du canal dans le lac à la Truite, au niveau le plus élevé. Dans ces conditions, il est facile de se rendre compte des résultats économiques de l'entreprise. On peut abréger la distance de 387 milles, et on n'a virtuellement aucun canal à franchir, si ce n'est quelques écluses, qui ne retarderont pas le navire de plus d'une heure.

M. CLARKE : Quel avantage cela donnerait-il sur le système actuel, via le canal Welland?

L'honorable M. HAGGART : Il faudrait adopter le plan de l'honorable député de Frontenac (M. Calvin), et faire de Kingston la tête de la navigation et donner au canal Welland la profondeur et la capacité des canaux américains, 20 pieds 3 pouces sur les seuils des écluses, avec des écluses de 500 pieds de longueur sur 60 pieds de largeur. Cela livrerait passage à un navire d'environ 8,000 tonnes, qui pourrait charger à Chicago et se rendre directement à Liverpool et revenir. On objecte à cela que ces navires ne pourraient pas avoir les mêmes cargaisons de retour qu'ont les navires allant à New-York. Partout où il y a un commerce d'exportation dans des conditions économiques, on trouve des cargaisons de retour ; il ne peut y avoir de doute sur ce point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. HAGGART : Nous aurions cet autre avantage de ne pas être inquiétés par aucune législation étrangère concernant la navigation. Nous pourrions aller de Duluth ou Chicago jusqu'à Liverpool, en ne touchant qu'à nos propres ports. Nous n'aurions pas à arrêter à Buffalo, ni à d'autres ports américains. Cela nous mettrait dans une meilleure position que les Américains, et mon honorable ami sait quelles sont les difficultés actuelles de l'expédition du grain par voie du Saint-Laurent. Je l'ai déjà dit, et je le répète, la principale difficulté provient du manque d'esprit d'entreprise de notre population, qui se fait surtout sentir dans l'absence complète de moyens de se procurer de l'argent. Dès qu'un navire américain est chargé de grain pour Liverpool, on peut emprunter pour la pleine valeur de la cargaison, moins un seizième de centin par boisseau, mais à Montréal, on n'a pas cet avantage.

Une VOIX : Pourquoi ?

L'honorable M. HAGGART : Je l'ignore. Le système en vogue aux Etats-Unis est préférable au nôtre. Il y a quelque temps, en discutant cette même question, certains armateurs de Montréal m'ont reproché d'avoir été injuste à leur égard. Ce n'était certainement pas mon intention et on a dû me faire dire des choses que je n'ai pas dites. Ce que j'ai dit, c'est que pour transporter le trafic entre Montréal et Liverpool il faudrait des navires munis de machines à quadruple expansion, sans mâts, n'exigeant qu'un équipage peu nombreux et ne consumant que très peu de charbon. C'est le type de navires que recommandent ceux qui se proposent d'entreprendre le transport entre l'ouest et Liverpool, par Montréal. La concurrence de New-York et Portland rend cette économie nécessaire. Si on demande pour le grain, le même prix que pour les autres marchandises expédiées de Montréal à Liverpool, on n'en aura pas un boisseau à transporter. Si à l'heure qu'il est, une certaine quantité de grain est expédiée viâ Montréal, c'est parce qu'on peut l'amener à ce dernier endroit pour un huitième de cent meilleur marché qu'à New-York, New-Port, Baltimore, et que les assurances comprises, les prix de Montréal à Liverpool sont les mêmes que ceux de New-York. Le taux du fret à Montréal dépend entièrement du prix qu'il peut payer depuis le lieu de production jusqu'à un port de l'Atlantique.

Ce qu'il nous faut c'est le transport plus facile du grain dans nos ports, et un chenal plus profond pour aller à l'océan. Les navires actuels conviennent peut-être à d'autres fins et ils sont peut-être trop bons pour le genre de trafic dont je parle; et il faut absolument en avoir d'un autre type.

Qu'arriverait-il si ce canal était construit et si nous pouvions amener à Montréal, à aussi bas prix qu'à Cleveland, de grandes quantités de minérai de fer dont nous avons des dépôts inépuisables, au nord du lac Supérieur ? Il est facile de se faire une idée du développement que prendrait l'industrie métallurgique au Canada. Bien plus, cette question revêt une importance impériale, car la mère patrie a besoin de la matière première et le seul endroit où elle puisse se la procurer à l'heure qu'il est, c'est dans la région comprise entre ici et la baie d'Hudson où se trouvent, j'en suis convaincu, les plus riches mines de fer du monde entier.

Si l'industrie métallurgique anglaise doit maintenir la position qu'elle occupe, si elle veut lutter contre la concurrence de la Belgique et des Etats-Unis, il lui faut trouver d'autres mines, car le minérai de Biscaye qui vient de Bilboa s'épuise rapidement.

Quels seraient les conséquences de cette entreprise pour le Canada ? Supposons que

10,000,000 de tonnes, ou la moitié du trafic des lacs vienne à Montréal. On ne peut se faire une idée de l'impulsion que cela donnerait au commerce et aux industries.

Je n'ai pas d'intérêt à favoriser un port au détriment d'un autre. Je n'ai aucune préférence particulière pour Montréal, contre Québec, Saint-Jean ou Halifax. L'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell) prétend qu'il est possible, avec des navires construits d'une certaine manière, de se rendre à Québec toute l'année et de faire de cette ville un port d'hiver, de même qu'un port d'été. Cela est fort possible et on a déjà vu des choses plus extraordinaires, au Canada. Je souhaite même que cela soit, mais comme port d'été, la population de cette partie du pays et de l'ouest préférera toujours Montréal et demandera que la distribution des marchandises se fasse de cet endroit. En répondant à l'honorable député de la division Saint-Laurent, de Montréal (M. Bickerdike) l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a dit que toutes les dépenses faites sur le Saint-Laurent devraient être mises au compte de Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, non.

L'honorable M. HAGGART: Le creusement du lac Saint-Pierre qui a coûté, dit-on, $5,600,000 doit être mis à la charge de la province de Québec, de la province d'Ontario et de tout le Canada, et non à la charge du port de Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable ministre n'a certainement pas l'intention de me faire dire des choses que je n'ai pas dites. Ce n'est pas ce que j'ai prétendu. J'ai tout simplement dit que l'honorable député ne rendrait pas sa cause meilleure en supprimant le fait que nous avons dépensé $5,600,000 pour creuser le chenal entre Montréal et Québec.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député (M. Bickerdike) a dit que pas un sou de l'argent du peuple n'a été dépensé à Montréal.

M. BICKERDIKE : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. HAGGART : Et que pour améliorer le port, l'argent a été fourni par la ville elle-même, et c'est en réponse à cela que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a laissé entendre que ces $5,600,000 avaient été dépensés à Montréal.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A strictement parler l'honorable député avait raison, mais en réalité, il avait tort.

L'honorable M. HAGGART : Cet argent a servi à rendre le Saint-Laurent navigable, non seulement pour l'avantage de Montréal, mais de tout le pays. Je partage l'opinion de l'honorable député de la division Saint-Laurent. Le gouvernement devrait adopter un programme et choisir une ville pour en faire le port national du Canada en été et une autre qui serait notre port national en hiver; et toutes les ressources de l'Etat devraient être mises à contribution pour l'amélioration, le perfectionnement et l'outillage de ces deux ports. Les autres dépenses moins importantes sur le canal Tay, par exemple, ou autres entreprises de ce genre pourraient être suspendues pendant un certain temps, pour qu'il nous fût permis de dévouer tous nos efforts à la mise en état de nos ports nationaux et de notre grande route nationale.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. HAGGART : Je comprends que l'entreprise est difficile. Ce n'est pas chose aisée que de faire consentir à ces dépenses les représentants de certaines parties du pays qui ne retirent aucun avantage de ces travaux. Il y a du vrai dans la prétention du ministre des Finances, qui dit qu'il est presqu'impossible d'entreprendre cela sans faire des dépenses correspondantes dans toutes les autres parties du pays. C'est pourquoi il faudrait adopter un programme d'ensemble pour doter le Canada du meilleur mode de transport possible, et hâter ainsi le développement de nos ressources et l'expansion de notre commerce.

Je ferai remarquer au ministre des Finances et à l'honorable premier ministre que les dépenses imputables sur le capital, et jointes aux déficits de l'Intercolonial, depuis leur arrivée au pouvoir, auraient été plus que suffisantes pour assurer la construction du canal de la baie Georgienne. Depuis l'avènement des libéraux, les dépenses imputables sur le capital, pour l'Intercolonial, y compris le déficit de 1902, s'élèvent à $18,750,000. C'est une dépense virtuellement inutile qu'on a faite pour ce chemin de fer. Si on avait adopté un plan général pour l'amélioration de nos voies navigables, cet argent aurait suffi à construire ce canal. Qu'on y songe. Va-t-on continuer à dépenser à droite et à gauche sans plan arrêté? Enterrons le passé et adoptons un plan national et je suis convaincu qu'au moyen du système que je viens d'expliquer, nous ferons du Canada, commercialement et autrement, la première nation du continent américain.

M. CLARKE : L'honorable député peut-il nous dire de combien de milles serait raccourcie la distance entre l'île Colborne et Montréal, par le canal qu'il propose, par rapport à la route actuelle, par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent?

L'honorable M. HAGGART : J'entends : à partir du lieu de production.

M. CLARKE : Disons depuis la tête du lac Supérieur.

L'honorable M. HAGGART : La distance serait de 378 milles plus courte.

M. CLARKE : Que par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le SOLLICITEUR GENERAL (M. Fitzpatrick) : Ce débat aura certainement eu son utilité. Il démontre d'abord que le public se rend compte de l'importance de cette question du transport. Il nous a donné la preuve, aussi, que lorsqu'il s'agit des intérêts du pays, nous savons mettre nos différends politiques de côté, pour discuter uniquement au point de vue des intérêts du pays.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce débat aura aussi eu l'avantage de fournir à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries l'occasion de donner certaines explications sur une brochure qu'on a fait distribuer parmi la députation et qui est censée donner le résultat d'une enquête faite à Montréal, entre certains capitaines de navire. Beaucoup d'affirmations contenues dans cette brochure exigeaient une réfutation et le discours de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a rectifié plusieurs des erreurs qu'elle contient. Il y est dit, par exemple.

Les lumières sur l'Ile du Prince-Edouard sont fiexes et rouges, et par conséquent, elles ne sont d'aucune utilité.

L'honorable ministre appuyé sur les déclarations des fonctionnaires de son département a pu contredire cette assertion, la déclarer absolument fausse et affirmer que ces lumières sont excellentes. Bien plus, l'honorable ministre nous a raconté qu'il avait rencontré le Capitaine Wallace, du Parisian, et lui avait demandé en quoi le système de phares et de signaux, dans le bas du fleuve, pourrait être amélioré et ce dernier lui a répondu qu'il n'avait aucune amélioration à suggérer. D'un autre côté, cette brochure fait dire à ce même capitaine Wallace " que presque sous tous les rapports, le système est défectueux. Il y a certainement quelque chose qui ne va pas, et si ce débat ne doit avoir d'autre résultat, il aura fourni au ministre de la Marine et des Pêcheries, l'occasion de corriger ce que j'appellerai des inexactitudes et qu'on pourrait qualifier beaucoup plus sévèrement.

Sur cette question du transport, je suis assez disposé à approuver une bonne partie de l'admirable discours que vient de prononcer l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart). C'est un discours qui me paraît inspiré par le plus pur patriotisme et une connaissance approfondie des besoins du pays. Pour ma part, je considère que de la solution favorable de ce problème dépend, non seulement le succès de certains intérêts financiers, mais aussi la continuation de notre existence nationale.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le SOLLICITEUR GENERAL : Quelques uns verront peut-être de l'exagération dans ce que je viens de dire, mais permettez-moi d'exprimer toute ma pensée en quelques phrases. J'ai toujours été d'avis, et j'espère que tous ceux qui sont à portée de m'entendre partagent cette opinion, que l'agriculture est la première et la plus importante industrie du Canada. Les développements ultérieurs et la prospérité de notre pays dépendent du progrès de notre agriculture.

Plus d'une fois j'ai entendu des membres de cette Chambre parler en termes éloquents des avantages du libre-échange et des bienfaits de la protection ; mais, comme beaucoup d'autres, j'ai toujours pensé que ce sont surtout ceux qui passent leur vie sur la terre qu'ils fécondent de leur travail, qui peuvent apprécier dans leur plénitude les avantages ou les désavantages de l'un ou l'autre système.

Prenons, par exemple, les cultivateurs du Canada. Ils produisent plus que le pays ne consomme et ils sont obligés de trouver des marchés à l'étranger. Instinctivement ils tournent leurs regards vers le sud. Ils voient là une population de 70,000,000 avec laquelle ils aimeraient à faire du commerce, mais quand ils veulent envoyer leurs produits sur les marchés américains ils se heurtent contre une muraille de Chine que tous les gouvernements américains qui se sont succédé se sont plus à élever davantage.

Comme ils ne trouvent pas de débouché de ce côté, ils sont obligés de chercher au-delà des mers. Et alors, que constatent-ils ? Ils constatent que pour traverser l'océan, ils doivent passer à travers des routes américaines, aller dans des ports de mer qui sont sous la direction absolue de leurs plus redoutables rivaux sur les marchés de l'Angleterre.

Je dis donc que tant que les cultivateurs de ce pays seront à la merci des ports américains et que tant que ces ports seront sous la domination exclusive de leurs plus formidables rivaux sur le marché anglais, nous ne pourrons pas prétendre à l'indépendance commerciale, et tant que nous ne serons pas commercialement indépendants, nous ne pourrons pas prétendre à l'indépendance nationale.

Je ne me propose pas de discuter cette partie de la question du transport qui concerne l'ouest de Montréal. Cette phase de la question a été traitée à fond, il y a quelque temps, à l'occasion d'une résolution de l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), et d'ailleurs, je ne possède pas sur ce point de données suffisantes pour pouvoir espérer communiquer à la Chambre des aperçus nouveaux et utiles.

Je me bornerai donc à parler du grain du Manitoba, et voici ce que je constate : en 1895, huit boisseaux de grain du Manitoba étaient expédiés en Angleterre par voie de Buffalo et New-York, contre un boisseau, par voie du Saint-Laurent ; en 1896, cette proportion était de trois boisseaux contre un ; en 1897, de cinq contre un, et en 1898, de deux contre un.

Mais en 1899 et en 1900, les choses se sont tellement améliorées que durant ces deux années il est venu plus de grain du Manitoba, par voie du Saint-Laurent que

par Buffalo et New-York. De là je conclus qu'en ce qui concerne l'ouest canadien, la situation s'améliore, et que nous pouvons espérer, dans un avenir rapproché, voir tout le trafic de l'ouest venir à Montréal par voie du Saint-Laurent, sur des navires canadiens. Mais c'est lorsque nous arrivons à Montréal que nous nous trouvons en présence du grand problème à résoudre : permettrons-nous à ce trafic de continuer à se détourner de Montréal pour aller alimenter les ports de mer américains ? Je tiens à déclarer que comme tous les Canadiens, j'ai une confiance absolue dans l'avenir et la propsérité de Montréal.

Je suis convaincu, comme le sont tous les autres citoyens de ce pays, que Montréal est la métropole du Canada, et que tout ce qui peut être de nature à lui faire tort est contraire aux intérêts du reste du pays. Tout ce qui peut contribuer à augmenter son développement nous est cher, Mais, M. l'Orateur, nous n'améliorons pas notre cause en fermant les yeux à la lumière et en disant que le port de Montréal n'est pas traité convenablement. Jusqu'à présent, ce port a été considéré comme le port national du Canada ; cela n'empêche pas que 90 pour 100 de nos produits partent de Montréal pour gagner les ports américains et de là être transportés en Europe. Il est inutile de nier ce fait. Il nous faut admettre que jusqu'à présent, pour une raison ou pour une autre, Montréal n'a pu suffire aux exigences du commerce, et même qu'il a cessé d'être notre port national, pour céder cette place à Portland, Boston et New-York.

Quelle est la raison de cet état de choses ? La raison, c'est que le port de Montréal n'est ouvert à la navigation que durant cinq mois de l'année, et que durant près de six mois de l'année il est privé de communication par eau avec le reste de l'univers. Il est inutile de vouloir se faire des illusions sur ce point. A part cela, un enchaînement de circonstances empêche que des navires comme ceux dont nous aurions besoin pour faire concurrence à Portland, Boston et New-York, puissent se rendre jusqu'à Montréal. Mais au lieu de donner ma propre opinion sur ce point, je vais citer les paroles de M. Reford, l'un des expéditeurs les plus importants de Montréal, un homme qui s'occupe de navigation à ce dernier endroit, depuis plusieurs années. Que dit-il dans une lettre écrite au Globe, le 23 mars dernier ? Voici cette lettre :

A plusieurs endroits, des plus dangereux, entre Québec et Montréal, là où le courant est le plus rapide, le chenal des navires n'a qu'une largeur de 300 pieds, avec une prétendue profondeur de 27 pieds, sur laquelle cependant on ne peut pas toujours compter par suite des cailloux et autres obstacles qui se trouvent dans ce chenal. Le courant est presque toujours rapide entre Montréal et Québec, à certains endroits il est même excessivement tortueux, et un steamer qui part de Montréal avec un chargement complet est constamment en danger, par suite de l'impossibilité dans laquelle il se trouve de pouvoir jeter l'ancre à aucun des endroits où le chenal se retrécit, en cas de brume, de tempête de neige, ou de tout accident survenant à ses machines, car il ne peut mouiller qu'avec ses ancres d'avant, et comme il manque d'espace pour se mouvoir avec le courant, il est exposé à s'échouer, et le chenal n'ayant qu'une largeur de 300 pieds, il se trouve, par le fait même, a obstruer entièrement le chenal pour un temps indéterminé. Il peut même arriver que dans le cas ou un navire de 500 pieds de long obstrurait le chenal, le seul moyen de faire disparaître l'obstacle serait de faire sauter le steamer.

Il faut donc admettre que le chenal qui conduit à Montréal a à peine 27 pieds de profondeur et 300 pieds de largeur. Je ne dis pas que le peuple de ce pays ne serait pas disposé à faire creuser un chenal pouvant permettre à un navire tirant 30 pieds d'eau de se rendre à Montréal—non seulement à creuser le chenal mais aussi à l'élargir ; mais si le peuple de ce pays est prêt à faire la chose, qu'on le laisse comprendre auparavant ce que cela signifie. Il faut se rendre compte que ce canal devra pouvoir donner passage à des navires tirant 33 pieds d'eau, si Montréal veut faire concurrence à New-York et Boston. Mais durant l'hiver, que fera-t-on des marchandises accumulées à Montréal ? On ne pourra les garder à ce dernier endroit ; il faudra donc trouver moyen de les expédier de ce port sur le marché d'Europe. Comment atteindra-t-on ce marché ?

Une VOIX : Par le port de Saint-Jean.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Par le port de Saint-Jean, dit quelqu'un. Voyons si ce projet est réalisable. Nous avons sans doute les ports de Saint-Jean, d'Halifax, de Portland, de Boston et de New-York. Mais il y a des principes économiques dont il faut tenir compte dans toutes ces questions, et grâce auxquels les sentiments n'ont aucune prise. De Montréal à Portland la distance est de 300 milles, et elle est à peu près la même entre Boston ou New-York, tandis que, pour atteindre Halifax ou Saint-Jean, il faut parcourir de 600 à 800 milles. N'étant qu'un avocat, je n'ai pas la prétention de m'y connaître en fait de principes commerciaux, mais les membres de cette Chambre qui sont des hommes d'affaires, me diront quelle est la route qu'ils choisiraient pour transporter leurs produits jusqu'à la mer, et s'ils préfèrent la route de Saint-Jean, avec une longueur de 800 milles, à celle du Portland, Boston et New-York, qui n'a que 300 milles.

M. WALLACE : Et durant la saison d'été qu'arrivera-t-il?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je m'occuperai de cet aspect particulier de la question dans un instant. Pour atteindre Saint-Jean il faut parcourir une distance de 800 milles.

M. WALLACE : Par le chemin de fer Canadien du Pacifique cette distance n'est que de 480 milles.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je voulais parler du chemin de fer Intercolonial, et par cette voie la distance est de 830 milles. Il doit être bien compris que, pour les fins de la présente discussion, je considère le chemin de fer Intercolonial comme étant notre grande voie nationale, car, si l'on veut confier ce trafic au chemin de fer Canadien du Pacifique, on encourage, par le fait même, nos voisins du sud, puisque cette voie traverse l'Etat du Maine.

M. BICKERDIKE : L'honorable ministre pourrait accorder un mois de navigation de plus à Montréal.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je n'y ai pas d'objection. Aucun steamer ne quitte le port de Montréal après le 15 novembre.

M. BICKERDIKE : Le 4 décembre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il est possible que l'honorable député puisse nous citer quelques exemples de navires ayant quitté le port de Montréal le 4 décembre ; mais il admettra avec moi, que ce port est fermé durant au moins cinq mois de l'année.

M. BICKERDIKE : Cela est un peu mieux.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je suis disposé à être aussi large que possible et à réduire cette période à cinq mois de l'année, mais durant cet espace de temps, comment s'y prendra-t-on pour expédier les marchandises accumulées à Montréal? On sera forcé de les expédier à Portland, Boston et New-York. Voyons maintenant dans quelles conditions se trouve cette ville durant la saison d'été.

M BORDEN (Halifax) : Avant que mon honorable ami abandonne cette question, je crois qu'en justice pour nos ports de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, il devrait indiquer la différence qui existe dans la longueur de la traversée de l'océan entre Halifax et Liverpool et entre New-York et Liverpool.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Dans un instant je ferai voir que Montréal et Québec sont de 600 milles plus rapprochés de Liverpool que New-York, tout en étant situés à deux jours de voyage de plus dans l'intérieur du continent, car, aujourd'hui, ce ne sont pas les milles, mais bien les heures qu'il faut pour les parcourir, qui servent à mesurer les distances. A quoi bon être de 600 milles plus rapprochés, si vous êtes de deux jours en retard?

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable Solliciteur général base son argument sur le fait que nos steamers seront toujours inférieurs, au point de vue de la rapidité, à ceux qui fréquentent ces ports.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est ce qui a toujours existé jusqu'à présent, et je parle de ce qui se passe de nos jours. Passons maintenant à la saison d'été. Comment se fait-il qu'en 1897, 1898 et 1899, les lignes de steamers aient demandé aux expéditeurs de Montréal 2s. 6d. à 5s. de plus par tonneau pour le transport océanique, que le prix réclamé des expéditeurs de Boston, New-York et Philadelphie ? Non seulement cela, mais j'ai ici une lettre de M. Smith, du chemin de fer du Canada Atlantique, dans laquelle il me dit que l'année dernière, à Montréal, les taux de transport étaient de 15 à 20 pour 100 plus élevés qu'à Boston, Portland ou New-York. Comment pourrons-nous faire concurrence à Boston et New-York, aussi longtemps que nous serons obligés de payer de 15 à 20 pour 100 plus cher par tonneau pour le transport de ces marchandises à Liverpool, que le prix réclamé des expéditeurs américains ?

M. BICKERDIKE : Donnez également les taux à partir du port de Québec.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne discute pas les taux à partir de ce dernier port, mais je m'efforce de me placer au-dessus de cette discussion de clocher qui se fait par rapport à Montréal et Québec. Je veux envisager la question au point de vue national et canadien. Une fois les marchandises rendues à Montréal, et que l'on veut en disposer, que fait-on ? On prétend que ce dernier endroit est de 430 milles plus rapproché de Liverpool que les ports américains, mais qu'arrive-t-il ? On transporte ces marchandises de Montréal à Boston, soit une distance de 400 milles, par chemin de fer, et tout cela pour pouvoir les expédier d'un de ces ports éloignés du marché anglais de 400 milles de plus que le port de Montréal. C'est là le résultat obtenu jusqu'ici à Montréal. Une fois les marchandises rendues à ce dernier endroit, on paie pour les faire transporter à Boston ou New-York par chemin de fer, bien que cela allonge le voyage de 400 milles.

Quelle est la cause de cette anomalie ? Mon honorable ami prétend que cela est dû aux taux exorbitants des assurances maritimes, et j'admets que cette raison a une certaine valeur. J'admets que les taux d'assurance de Montréal sont simplement énormes, comparés à ceux de New-York. J'ai ici un état indiquant les montants exigés par les assurances, durant le cours de l'été dernier, sur un navire de 8,000 tonneaux, afin de permettre à ce bateau de faire cinq voyages à Montréal durant la saison. On a demandé aux propriétaires de ce navire $22,500 de plus pour assurer sa coque et sa cargaison que s'il eût voyagé à New-York. Comprend-t-on bien que cela représente $25,000 de différence, contre Montréal en faveur de New-York, en une seule saison, sur un navire de 8,000 tonneaux ?

M. BICKERDIKE : Cette différence existe non seulement pour Montréal, mais pour toute la route du Saint-Laurent.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Que l'on dise la route du Saint-Laurent, si l'on veut. Comme l'honorable député s'occupe d'assurances, il sera peut-être en mesure de nous expliquer comment il se fait que cela ait été adopté. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a démontré bien clairement que la plupart des déclarations de l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Roddick) étaient basées sur des renseignements erronés. Il a fait remarquer que le syndicat des assurances était peut-être intéressé à essayer de créer l'impression qu'il était justifiable de réclamer des taux aussi exorbitants. Mais après ce qui a été dit aujourd'hui, je crois que ces assurances vont être obligées de demander des taux raisonnables, ou de renoncer à faire des affaires dans ce pays.

Je me permettrai, à part cela, de faire remarquer qu'il existe certaines défectuosités concernant le système de pilotage dans le Saint-Laurent, auquelles il faut remédier. Je ne veux pas parler du pilotage entre Québec et Montréal. Mais quant à ce qui concerne le pilotage en aval de Québec, il existe certaines anomalies qu'il est nécessaire de faire disparaître. Prenons comme exemple de cela le cas suivant,—je parle ici en connaissance de cause, car j'ai acquis une certaine expérience à ce sujet dans les causes d'abordage et d'accidents auxquelles j'ai été mêlé. On n'examine la vue d'un pilote que lorsqu'il a dépassé l'âge de 65 ans ou qu'il lui est arrivé un accident. Or, les accidents survenus dans le golfe Saint-Laurent sont plutôt dûs à la mauvaise vue des pilotes qu'au mauvais état dans lequel se trouvaient les phares.

C'est là la principale cause ou raison de tous ces accidents. Je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper qu'il n'y a pas vingt-cinq pour cent des pilotes qui fréquentent le golfe Saint-Laurent dont la vue ait été éprouvée quant à ce qui concerne la chromopsie, par exemple, ce qui est pourtant une défectuosité de la vue très importante lorsqu'il s'agit de distinguer les couleurs des lumières des différents phares. J'attire l'attention de mon honorable ami sur ce point, afin qu'à l'avenir on s'occupe plus particulièrement de cette question de la vue des pilotes.

Quel est le remède à tous ces maux ? C'est l'amélioration du chenal. Il est certain qu'il faut des améliorations et qu'elles seront faites—nous en avons la promesse de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Maintenant, je crois que l'on a beaucoup exagéré ces difficultés, et qu'il sera facile de les faire disparaître d'ici à peu de temps. C'est pour cette raison que je dis qu'il ne faut pas lésiner sur les dépenses à faire dans ce but. Nous avons dépensé des millions pour creuser nos canaux, construire nos chemins de fer, percer les montagnes rocheuses, coloniser nos vastes territoires de l'ouest, changer le cours des rivières ; en un mot, c'est là autant d'argent que nous avons dépensé pour l'avenir.

M. FITZPATRICK.

Allons-nous nous arrêter en si bonne voie ? Ou bien, après avoir mis la main à la charrue, allons-nous creuser courageusement notre sillon jusqu'au bout, sans regarder à droite ou à gauche, et n'avoir qu'un but, celui de travailler pour le plus grand intérêt du Canada ?

Je veux dire encore un mot de Montréal. Je comprends que cette question est délicate, mais il est préférable de savoir à quoi nous en tenir au sujet des difficultés et des obstacles qu'il nous faut vaincre. Il est préférable d'énoncer les faits de bonne foi, quitte à les laisser contredire ensuite si cela est possible. Mais qu'on ne cherche pas à les tourner en ridicule, car la raillerie n'est pas plus une réponse qu'un argument. Quels sont les avantages qu'offre Montréal ? Comme je l'ai déclaré il y a un instant, dans le chenal qui conduit à Montréal il y a une profondeur d'eau de 27 pieds et je le dis—

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur quelle longueur ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Et je le dis—

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable ministre voudrait-il dire sur quelle longueur.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je le dis, M. l'Orateur, en m'appuyant sur le témoignage de M. Reford, en afin que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) puisse comprendre ce que je dis, je déclare qu'on a empêché un steamer de quitter Montréal parce qu'il tirait 25 pieds et 4 pouces d'eau——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais encore une fois sur quelle longueur du chenal ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette remarque peut s'appliquer aux quarante milles de chenal qui se trouvent entre Québec et Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est très bien ; maintenant nous savons à quoi nous en tenir.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce que l'honorable ministre (M. Tarte) sait maintenant, il aurait dû le savoir il y a longtemps. Ce fait se trouve énoncé en toutes lettres dans les témoignages des propres fonctionnaires de son ministère, dans la cause de l'Arabia, de Montréal. Il y a 27 pieds d'eau dans le chenal et ce dernier a une largeur de 300 pieds—ces discussions sont inutiles, mais étant provoquées il faut qu'elles viennent au jour—il y a à part cela, certaines saisons de l'année durant lesquelles on ne permet pas à un navire tirant plus de 25 pieds et 6 pouces d'eau de quitter le port de Montréal, car on considère que cela serait dangereux. Mais il y a plus ; à un banquet donné à Montréal, dans le mois de septembre dernier, à bord du stea-

mer Tunisian, M. Allan, le chef de l'importante compagnie de steamers de ce nom, a déclaré que les plus gros navires qu'il fût possible de rendre jusqu'à Montréal étaient le Tunisian ou le Bavarian, des steamers tirant environ 26 pieds d'eau et ayant un tonnage enregistré de 10,000 tonneaux. S'il existe quelque doute sur l'exactitude de ces déclarations, j'ai ici, pour les dissiper, la lettre de M. Reford, ainsi que copie du discours prononcé par M. Allan. Il est donc clairement établi que le chenal n'est accessible qu'aux navires tirant au plus 26 pieds d'eau—car un chenal ayant un profondeur de 27 pieds n'est pas navigable pour un steamer ayant un tirant d'eau de 27 pieds étant donné qu'il lui faut au moins 2 pieds d'eau sous sa quille pour pouvoir gouverner——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Durant combien de mois de l'année y a-t-il seulement 27½ pieds d'eau?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question, mais je m'en rapporte à la lettre de M. Reford, qui contient certains renseignements qui n'ont pas été contredits durant ces derniers mois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois devoir déclarer immédiatement,—car la chose est importante—qu'il n'y a que quelques semaines dans l'année durant lesquelles cette profondeur de l'eau n'est que de 27½ pieds. Cela peut arriver quand les eaux sont très basses, dans les mois d'octobre et de novembre. Durant tous les autres mois, la profondeur de l'eau dans le chenal varie de 30, 32 à 33 pieds.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le ministre des Travaux publics se trouve plus en état que moi de fournir ces renseignements. Je suis obligé de m'en rapporter aux dires des autres, et déclarer que dans le mois de septembre 1897, lorsque l'Arabia, ayant un tirant d'eau de 25 pieds et 4 pouces, voulut quitter le port de Montréal, le maître du havre s'y opposa, parce qu'il n'y avait pas assez d'eau dans le chenal, disait-il, pour lui permettre de descendre le fleuve sans danger.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans quel mois?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Dans le mois de septembre 1897.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Alors que l'eau était exceptionnellement basse. Et même dans ce cas, je doute de l'exactitude de ce fait.

Quelques VOIX : Oh, oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'on me permette d'expliquer ma pensée. Je ne mets pas en doute la déclaration de mon honorable ami (M. Fitzpatrick). Mais j'ai suivi toutes les enquêtes, et je connais cette affaire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je cite des faits et rien de plus. Je prétends que le maître du havre de Montréal a refusé, le 25 septembre 1897, de permettre à un navire de quitter le port de Montréal parce qu'il tirait 25 pieds et 4 pouces d'eau. Et de même que la force d'une chaîne dépend de la force de résistance des anneaux les plus faibles, je dis que l'efficacité d'un chenal dépend de la profondeur de l'eau aux endroits les moins profonds et les plus étroits. Il importe peu que l'on ait une profondeur de 500 pieds à un endroit particulier, si ailleurs il n'y a que 20 pieds d'eau. J'ai cité des faits. Et je ne vois pas pourquoi on se montrerait si susceptible, si ces faits sont conformes à la vérité. Mon but n'est pas de déprécier un endroit en faveur d'un autre ou de diminuer les mérites de quelqu'un en faveur d'autres personnes. Mais si l'on veut que ces inconvénients disparaissent, il faut qu'ils soient connus.

Si le peuple de ce pays est prêt à dépenser l'argent nécessaire pour donner au chenal des navires, entre Motnréal et Québec, une profondeur uniforme de 33 pieds, je ne m'opposerai pas à la réalisation de ce projet. Je ne suis pas plus intéressé dans cette question que tous les autres représentants du peuple dans cette Chambre. Mais, on ne pourra jamais empêcher le trafic de Montréal de se diriger vers Portland, Boston ou New-York, à moins d'outiller ce port de manière à le placer sur le même pied que les autres ports rivaux. Le commerce n'a pas d'âme ; les gens vont là où ils sont le mieux servis. Ils iront à Portland, Boston ou New-York, si les avantages sont plus grands à ces endroits.

Maintenant, comment s'y prendre pour mettre Montréal sur le même pied que ces autres ports? La première chose à faire, c'est de bien se rendre compte qu'il faut pour cela, pouvoir amener à Montréal des navires d'un tonnage égal à ceux qui fréquentent les ports de Boston, Portland et New-York. Et, à ce propos, j'espère que la Chambre me permettra de citer certains chiffres pour démontrer que le taux du fret diminue à mesure que le tonnage du navire augmente.

Plus le navire est grand, plus le tranport des marchandises se fait à bon marché. Je le prouve. On n'ignore pas qu'à New-York on éprouve les mêmes difficultés qu'ici. Cependant on n'entend pas parler de conflit d'intérêts entre cette dernière ville et Brooklyn. Il existe certaines difficultés, mais on prend les mesures nécessaires pour les faire disparaître. Que se passe-t-il à New-York? Dans quelle proportion les frais de transport ont-ils été réduits depuis 1871 jusqu'à présent ? Un état sous forme de tableau, produit l'autre jour devant la Chambre des représentants à Washington, indique une réduction graduelle de $8.40 par tonneau sur la farine, de $6.32 par tonneau sur le blé, de $9.60 par tonneau sur les denrées alimentaires en 1871, à $2.40 sur la farine, $1.92 sur le blé et $3 sur les produits alimentaires

en 1898. Le tirant d'eau maximum des navires a augmenté durant la même période de 21 pieds qu'il était en 1871, à 32 pieds en 1898 ; et le tonnage maximum, de 2,000 tonneaux en 1871, à 12,000 tonneaux en 1898. On voit donc par là que le coût du transport diminue à mesure que le tonnage des navires augmente. Il entre aujourd'hui dans le port de New-York des steamers qui tirent 33 pieds d'eau ; ainsi, il y a l'Oceanic qui est un navire de 18,000 tonneaux, et dans quelques jours il y aura le Celtic, de 21,000 tonneaux. Voici ce que disait l'autre jour M. Wolfe, lors du lancement de ce vaisseau :

Nous lançons aujourd'hui un navire de 20,000 tonneaux, mais la limite extrême sous ce rapport n'est pas encore atteinte. Nous construirons des navires d'un tonnage encore plus fort que celui-ci d'ici à quelques années.

Ces steamers se rendent à New-York, Boston et Portland. Va-t-on réussir à leur faire prendre la route de Montréal? Et à moins de les amener jusque-là, comment pourra-t-on faire concurrence aux ports qu'ils fréquentent actuellement? Voilà la question que le peuple de ce pays, qui doit payer les dépenses qu'entrainera la réalisation de ce projet, doit considérer pour le moment.

Je le répète, mon intention n'est pas de discuter cette question au point de vue des intérêts particuliers de Montréal, Québec, Saint-Jean ou Halifax. Je veux la discuter au point de vue des intérêts généraux du pays. Au cours du débat actuel, on a essayé de se moquer de Québec. On nous a dit : Que pouvez-vous faire à Québec ? Quels avantages possédez-vous à Québec ? Cette ville finira par avoir son tour. Je réponds à ces honorables députés qu'ils n'ont pas besoin de se moquer de Québec, quand des millions et des millions de dollars de l'argent public ont été dépensés pour permettre aux navires de passer à notre porte afin d'atteindre Montréal. Je ne fais pas de reproche à cette dernière ville pour cela. J'admire l'esprit d'entreprise qui l'a poussée à agir ainsi ; mais, après avoir vidé nos poches, que l'on ne vienne pas se moquer de nous parce qu'elles sont vides.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puisque nous en sommes à discuter cette question, mon honorable ami voudrait-il nous dire quel montant d'argent le gouvernement a dépensé à Québec?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je n'ai pas la moindre objection à dire à l'honorable ministre combien on a dépensé d'argent à Québec, bien que la chose ne soit pas nécessaire, car il connaît cela bien mieux que moi, et il sait bien mieux que moi l'usage qui en a été fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je ne le sais pas.

M. BENNETT : Dans quels comtés?

M. WALLACE : Donnez-nous ces renseignements.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'argent dépensé à Québec l'a été utilement à cette époque. J'admets que des millions ont été dépensés à cet endroit—les seuls renseignements que je possède sur ce point sont ceux que j'ai recueillis lors d'une enquête qui a eu lieu dans cette Chambre, et autant que je me le rappelle, on y a dépensé de $3,000,000 à $4,000,000. Qu'a-t-on fait de cet argent ? Il a servi à construire un bassin que l'on utilise aujourd'hui en y plaçant du bois et du charbon. Une partie de ce bassin peut être utilisée par les navires océaniques ; mais il est bon de ne pas oublier que toute la partie est du bassin ne peut recevoir de navires tirant plus de 27 pieds d'eau, car ils ne peuvent approcher des quais.

Mais je puis dire à mon honorable ami qu'il y a un certain endroit de Québec où le gouvernement n'a pas dépensé un seul sou. Je veux parler de cette partie de la grève située en face de la ville, le long de la rivière, laquelle appartient à des particuliers; il y a là des quais dont la construction est due à l'initiative privée, à la tête desquels on trouve une profondeur d'eau d'environ 40 pieds, et cela sur une distance de trois milles. Je me vois forcé de parler des avantages qu'offre Québec, bien que ce ne fût pas là mon intention. Je croyais que le ministre des Travaux publics voulait, lui aussi, envisager cette question au point de vue essentiellement national, au point de vue des intérêts du public. J'étais sous l'impression qu'il ne s'agissait pas de discuter si c'était Montréal ou Québec qui devait avoir la suprématie. L'honorable ministre a vécu à Québec, il y a quelques années——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit pas de savoir si c'est Montréal qui doit l'emporter sur Québec.

Le SOLLICITEUR GENERAL : —et par conséquent, ayant vécu à Québec durant quelques années, il doit lui être resté quelque chose de cet esprit québecquois qui nous fait aimer à l'adoration notre vielle cité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'avenir des deux villes est en jeu.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je me ferai un devoir de ne pas interrompre mon honorable ami, quand son tour sera venu de parler. Quant à ce qui concerne Québec, son port peut facilement contenir cent steamers océaniques. Ils peuvent tous y flotter l'un à côté de l'autre sans danger. On pourrait les placer à douze endroits différents dans le havre de Québec sans danger. Il est sans doute possible de les faire monter jusqu'à Montréal, si l'on creuse le chenal assez profondément, ou bien on peut aussi les placer sur des roues et les y conduire, si on le juge à propos, enfin, l'on peut faire tout ce que l'on voudra du moment que l'on est disposé

à dépenser assez d'argent pour en arriver à ce résultat.

Mais il y a plus, le port de Québec est ouvert à la navigation jusqu'au milieu de décembre, et cette année les bateaux ont commencé à voyager le 1er de mars. Depuis cette date les remorqueurs et autres petits bateaux circulent dans le port de Québec, transportant les matériaux destinés à la construction du nouveau pont, depuis la jetée Louise jusqu'au Cap Rouge. Qu'est-ce qui pourrait empêcher un navire de se rendre à Québec durant cette période ? Qu'est-ce qui pourrait empêcher un steamer de se rendre jusqu'à Québec en aucun temps de l'année, si ce n'est dans les mois de janvier et de février, alors que les fortes tempêtes de neige offrent un obstacle sérieux à la navigation, dans le havre de Québec ?

J'ai dit que le port de Québec pouvait être rendu accessible en toutes saisons de l'année ; si cette proposition est bien fondée et qu'à part cela les plus grands navires peuvent s'y rendre, comprend-t-on ce que cela veut dire ? Peut-on comparer ces avantages à ceux qu'offre le port de Montréal, qui est fermé à la navigation durant cinq mois de l'année, et où on ne trouve jamais plus de 27 pieds d'eau ? Voilà des faits, M. l'Orateur, et le peuple de ce pays devra les prendre en considération quand il s'agira de déterminer quelle est la ligne de conduite qu'il doit adopter sur cette question, à l'avenir.

Une autre chose dont il faut aussi tenir compte, c'est que les marchandises, une fois rendues à Québec, se trouvent de 600 milles plus rapprochées de Liverpool que si elles avaient été transportées à New-York.

Il y a donc une distance de 600 milles en faveur de Québec, eh bien ! malgré cela, n'est-il pas malheureux d'avoir à admettre, que dans l'état de choses actuel, bien que New-York soit plus éloigné que Québec de Liverpool, il faut deux jours de moins pour franchir la distance qui sépare cette dernière ville de New-York. Je répète qu'il n'est pas question de milles aujourd'hui ; mais uniquement de l'espace de temps requis pour atteindre un tel endroit. C'est de ce principe qu'il faut partir, quand il s'agit de déterminer nos rélations avec les marchés étrangers.

Je ne puis terminer mes remarques, M. l'Orateur, sans répéter sous une autre forme ce que l'honorable député qui m'a précédé a dit au sujet des merveilleuses ressources du Canada. Il ne peut y avoir le moindre doute que ces ressources sont extraordinaires et que la Providence a doté notre pays de richesses naturelles qui devront nous permettre de faire du Canada le pays le plus prospère de l'Amérique du Nord. Les entrailles de la terre renferment des richesses incalculables, mais à quoi sert au mineur d'extraire le minerai des profondeurs de la mine, si le prix qu'il lui faut payer pour le faire transporter aux hauts-fourneaux est exorbitant ?

Un membre de cette Chambre a déclaré il y a un instant que le Canada est richement pourvu sous le rapport des pouvoirs hydrauliques pouvant fournir l'électricité. Cela est vrai, mais il y a actuellement dans la province de Québec au delà d'une centaine de rivières dont les eaux vont se jeter à la mer, attendant que quelqu'un vienne utiliser leur énergie pour fournir l'activité et la vie à des centaines d'industries dans les différentes parties du pays. Mais ce sont les cultivateurs canadiens et plus particulièrement les cultivateurs du Nord-Ouest que cette question importante intéresse le plus. Car, après tout, à quoi sert au cultivateur du Nord-Ouest de creuser d'interminables sillons dans la plaine, et de voir les épis dorés se balancer mollement jusqu'aux limites de l'horizon, s'il ne possède pas un marché où il peut transformer ce grain en un ruisseau de pièces d'or ? Il fera alors l'amère expérience que l'abondance ne donne pas la fortune et que l'on peut être pauvre même au sein des richesses. Il se rendra compte de la chose, le pays s'en rendra compte aussi, et la postérité nous tiendra responsables de cet état de choses, si nous arrêtons le développement des plaines fertiles du Nord-Ouest, ce vaste grenier de l'univers, en privant ses habitants des voies de communication dont ils ont besoin pour écouler leurs produits.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

M. MACLEAN : M. l'Orateur, je veux commencer par féliciter la Chambre sur la manière dont cette question du transport a été discutée au cours du présent débat. Il n'y a pas encore bien longtemps qu'une question de cette nature était considérée comme ne méritant pas l'attention du parlement. Je me rappelle parfaitement qu'il y a sept ou huit ans, quand j'ai, de concert avec un certain nombre d'autres députés, soulevé cette question du transport, nos efforts ne furent guère reconnus, et une foule de gens étaient disposés à croire que nous ne parlions que pour nos commettants. Aujourd'hui le parlement du Canada est saisi de la question, et sa discussion a été caractérisée par un déploiement de connaissances sur ce sujet, qu'il est rare de rencontrer même dans cette Chambre, de la part des orateurs qui ont pris part au débat.

A ce propos, je dois dire, M. l'Orateur, que je n'ai jamais entendu un discours plus clair et plus complet sur cette question, que le discours prononcé cette après-midi par l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart). Je suis convaincu que la Chambre et le pays apprécieront ce discours, tant par la manière dont il a été prononcé que par les renseignements qu'il contient. La solution de cet grand problème du transport

occupe les esprits non seulement au Canada, mais dans tous les pays civilisés. Il y a quelque deux ans, lord Salisbury disait que tous les politiques et tous les diplomates de l'univers s'occupaient de cette question. La question de savoir qui aura la haute main sur le chemin de fer du Cap au Caire, est pour beaucoup dans la guerre Sud-africaine ; l'heureux résultat de la politique anglaise en Egypte avait aussi ce but, et la question Chinoise a aussi pour but de savoir qui aura le contrôle de la construction des chemins de fer en Chine, lesquels contribueront à ouvrir l'Inde et la Sibérie à la civilisation.

Le difficulté la plus épineuse à l'heure actuelle, entre la Grande Bretagne et les Etats-Unis, provient de la question de savoir quel est celui des deux pays qui aura la juridiction absolue sur le canal de Nicaragua. Ici, au Canada, la question du transport est certainement la plus importante de toutes celles qui occupent actuellement l'esprit public. Heureusement pour notre pays, il ne s'agit pour nous que de choisir les meilleurs moyens à prendre pour assurer le développement pacifique de nos immenses ressources naturelles, et non de rivalité entre deux nations armées cherchant à obtenir une suprématie quelconque.

Ce problème du transport se présente sous trois aspects différents. Le premier est celui qui concerne notre trafic intérieur ou domestique ; le deuxième, celui qui concerne le commerce d'importation et d'exportation du pays, et le troisième concerne le côté national de la question, quant à ce qui se rapporte à la défense du pays et aux moyens de fournir à la population les denrées alimentaires dont elle a besoin. Heureusement, qu'ici au Canada nous n'avons qu'à nous occuper du développement de notre commerce domestique et de notre commerce extérieur. C'est le premier de ces commerces qui est le plus important pour nous. Notre population veut avoir des taux de transport peu élevés pour les besoins du trafic local et des voyageurs, et c'est à ce point de vue que je me propose de traiter cette question du transport.

Je commencerai par dire un mot de notre commerce d'exportation. Le Canada a aujourd'hui à lutter contre quatre concurrents importants, pour la vente de ses produits alimentaires sur les marchés européens et asiatiques ; ses concurrents sont la république Argentine, l'Australasie, la Russie et les Etats-Unis. Le coût de la production est à peu près le même dans ces différents pays. Il en coûte aussi cher pour produire un boisseau de blé au Canada que dans tous ces autres pays, par conséquent, le seul moyen pour nous de réussir est de chercher à découvrir le mode de transport qui nous permettra de rendre les produits canadiens sur les marchés étrangers au plus bas prix possible.

C'est le pays qui réussira à obtenir ce résultat, qui atteindra le développement le plus rapide et retirera le plus de bénéfice de ses industries. Le pays qui possèdera le mode de transport le plus économique est celui qui remportera la victoire dans cette concurrence acharnée.

Au Canada nous avons deux voies ouvertes au trafic ; les chemins de fer et la route fluviale. Notre position au point de vue géographique et climatologique est doublement favorable au transport de nos produits. Suivant moi, M. l'Orateur, le Canada devrait être en état d'utiliser les deux routes, l'une comme complément de l'autre, et suivant que les saisons et la nécessité le demanderont. Les honorables députés savent déjà quelle est mon attitude sur cette question de transport, mais je veux la définir davantage pendant quelques instants ce soir. Je voudrais voir le gouvernement propriétaire de nos deux moyens de transports, les chemins de fer et les canaux. Il y a plusieurs années que je prêche la doctrine de la nationalisation de nos chemins de fer, et c'est cette doctrine que je propose d'appliquer comme solution de la question qui nous occupe. Je suis surpris de voir le changement opéré. Il y a quelques années lorsque quelques-uns d'entre nous se déclarèrent en faveur de la nationalisation des chemins de fer il y eut bien peu de députés dans la Chambre pour approuver notre doctrine, mais aujourd'hui tout est changé. Les députés dans la Chambre en faveur de ce principe sont nombreux, et je crois que nous avons l'opinion publique en notre faveur.

M. FRASER : L'honorable député demande-t-il que la voie fluviale appartienne au gouvernement?

M. MACLEAN : Le gouvernement la possède déjà.

M. FRASER : Je croyais qu'elle appartenait à nos voisins, les Américains.

M. MACLEAN : Je ne comprends pas bien l'honorable député de Guysborough (M. Fraser).

M. FRASER : Comment pourrions-nous posséder le Saint-Laurent et nous en servir exclusivement?

M. MACLEAN : Je n'ai jamais parlé d'exclure personne. Nous possédons et contrôlons les canaux du Canada. C'est la première fois que j'entends dire que les Américains en sont propriétaires ; mais peut-être que mon honorable ami les leur donnerait, s'il en avait l'occasion. Il y a déjà plusieurs années, on a posé en Angleterre la doctrine que les chemins de fer devaient appartenir au pays, et l'on s'est grandement trompé en ne mettant pas cette doctrine en pratique. Je prétends que tous les chemins de fer du Canada devraient appartenir au pays et être administrés par le gouvernement, tout comme nos canaux sont propriété publique et sont administrés par le pays.

Lorsque j'ai dit que l'opinion publique au Canada était, aujourd'hui, favorable à la nationalisation des chemins de fer, l'honorable député a manifesté des signes de doute. Tout ce que je puis dire, c'est que, depuis longtemps j'observe l'opinion publique ; je suis en communication avec un grand nombre de personnes, et, chaque jour, je suis étonné du grand changement qui se produit dans l'opinion. Je lis dans les dépêches, aujourd'hui, que le gouvernement de Terreneuve se propose de prendre possession du réseau de chemins de fer de Reid. Hier, je voyais, dans le Globe, qu'une discussion avait eu lieu, l'autre soir, relativement au chemin de fer de Vancouver et de l'Est; l'assemblée a été presqu'unanime à demander que le chemin de fer devienne propriété du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial. Tous les pays qui ont essayé le système l'ont étendu ; il n'y a jamais eu de proposition de l'abandonner.

Or, qu'est-ce que je propose relativement à nos chemins de fer? Je crois que le Canada trouverait grand profit, si le gouvernement possédait et contrôlait le chemin de fer Canadien du Pacifique. Le capital de ce chemin est de $65,000,000, et je crois que le Canada en pourrait obtenir possession en garantissant un intérêt de 3½ pour 100, au plus 4 sur le stock du chemin. Cela coûterait par année, pour l'intérêt, une somme d'environ $2,500,000, en retour de laquelle le pays entrerait en possession d'un grand chemin transcontinental, auquel nous pourrions souder notre chemin de fer Intercolonial et les chemins de MM. Booth et Ross jusqu'à la cité de Québec ; ce serait le moyen de donner au pays le transport le plus économique possible. La proposition est-elle extravagante ?

Pour bien régler cette question de transport, nous devons l'aborder dans son ensemble et non en lésinant. Je crois que l'opinion publique, aujourd'hui, approuverait le gouvernement s'il acquérait le chemin de fer Canadien du Pacifique pour en faire un chemin du gouvernement et le relier à son réseau actuel.

On a dit que dans le débat de ces deux derniers jours sur la question de transport, le point important était de savoir comment atteindre la mer, quels ports nous devrions choisir, et quels canaux construire. Les habitants du Nord-Ouest qui sont les grands producteurs de céréales ne peuvent compter que sur le transport par voie ferrée. La construction de canaux dans l'est du Canada, l'amélioration de la navigation du Saint-Laurent, le développement du port de Montréal sont de peu d'intérêt pour les habitants du Nord-Ouest. Ce qu'ils veulent avoir c'est le transport le plus économique possible par chemin de fer, et le seul moyen de le leur donner, c'est que le gouvernement devienne propriétaire du chemin de fer Pacifique Canadien, et l'administre de façon à développer le Nord-Ouest, et transporte le grain jusqu'à la mer aux taux les plus bas qu'il soit possible d'établir.

En devenant propriétaire du chemin de fer du Pacifique Canadien, le gouvernement aurait le meilleur actif qu'un pays puisse avoir. Il aurait un chemin de fer transcontinental, traversant chacune des provinces du Canada. Il aurait un chemin touchant à la frontière Niagara, à la rivière Dehart, à la Baie Georgienne, et aux ports de mer de Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax et autres que nous voudrions désigner dans les provinces maritimes.

Ce serait un bon moyen de résoudre la question de transport. Quel plus grand avantage pour le pays que de posséder un grand chemin de fer transcontinental traversant toutes les provinces, reliant nos ports du Pacifique à ceux de l'Atlantique, et donnant ainsi sur les deux océans un débouché à la production énorme de céréales dont le Canada jouit présentement, et qui ne pourra qu'augmenter dans la partie centrale du pays.

Si le gouvernement obtenait le contrôle du chemin de fer du Pacifique Canadien, toutes les terres publiques qui ont été octroyées à cette compagnie reviendraient au pays, et sur ces terres, nous pourrions placer des colons dans des conditions bien plus satisfaisantes que la Compagnie du Pacifique Canadien ne le peut. C'est la question brûlante du jour, dans le Nord-Ouest, et la seule solution possible est celle que j'indique.

Que signifie encore la nationalisation du chemin de fer du Pacifique Canadien ? Elle signifie que le Canada aura une entrée à lui dans toutes les villes et tous les ports du pays—une chose qui vaudra des millions de dollars. Si le chemin de fer du Pacifique Canadien et le Grand Tronc doivent être des chemins rivaux, ils diviseront leurs ressources pour obtenir l'entrée dans ces villes et ports de mers, mais si le gouvernement était propriétaire du chemin de fer du Pacifique Canadien, il aurait une entrée dans toutes ces villes et ces ports de mer, ce qui serait un des facteurs les plus importants pour donner au peuple un transport à bon marché.

Si nous possédions le chemin de fer du Pacifique ce serait le meilleur moyen de discipliner les autres chemins de fer du pays, en ce qui concerne les taux de transport. Le gouvernement ouvrirait la marche et les autres chemins de fer seraient obligés de suivre.

Il y a aussi à considérer le grand avantage d'un réseau national de chemin de fer au point de vue des postes du pays ; un service économique de colis pourrait être établi.

Tout cela est à part le danger que tout le monde admet aujourd'hui, de voir le contrôle du chemin de fer du Pacifique sortir du pays. Dès demain les capitalistes de New-York pourraient s'assurer ce contrôle. M. Shaughnessy pourrait, demain, en arrivant à son bureau à dix heures, trouver une note signée par un homme comme M. Morgan, de New-York, lui faisant savoir que le chemin est passé sous son contrôle et celui de ses

associés, et qu'il se propose de l'administrer comme partie du réseau de chemin de fer des Etats-Unis ; et il est fort probable qu'il l'administrerait au détriment des intérêts du Canada. Cet événement peut se produire d'un jour à l'autre, et je crois que nous en sommes menacés aujourd'hui. S'il en est ainsi, il est de l'intérêt du pays que le gouvernement prenne possession du chemin de fer immédiatement.

La possession du chemin de fer du Pacifique par le gouvernement délivrerait le pays d'une chose qui lui cause de grands torts aujourd'hui. Nous savons tous comment la Compagnie du Grand Tronc, dans ses premières années, a réussi à éloigner le chemin de fer du Pacifique du marché de Londres et a retardé la constructions de ce chemin. Ceux qui observent de près savent aussi comment la Compagnie du Pacifique réussit aujourd'hui à éloigner d'autres entreprises du marché de Londres et personne ne le sait mieux que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Si cet honorable monsieur voulait nous dire ce qu'il sait, il ne resterait plus dans l'esprit de personne le moindre doute sur ce point. Cette grande corporation que le Canada a créée au prix de tant d'argent et de terres, est aujourd'hui une menace pour le pays. Elle est sortie de sa voie pour aller entraver sur le marché de Londres le succès de certaines entreprises de chemins de fer destinées à développer d'autres parties du pays. Celles-ci ont toujours rencontré sur leur route l'opposition de cette corporation à laquelle nous avons accordé des privilèges et pouvoirs si étendus, et je crois qu'il est dans l'intérêt public que le gouvernement prenne possession du chemin de fer du Pacifique afin de mettre fin à cet état de choses. Cette compagnie pose au patriotisme, mais elle n'a de patriotisme que pour servir ses propres intérêts. On peut s'en servir aujourd'hui comme on a pu se servir du Grand Tronc, et de fait ces deux compagnies ont servi des intérêts opposés à ceux du Canada, et ont favorisé le développement des ports américains comme Portland, Boston et autres. Si nous étions Canadiens, et si nous aimions notre pays, nous nous assurerions le contrôle de nos chemin de fer, afin de mieux réussir dans notre concurrence avec les autres pays qui produisent le grain.

Prenons pour exemple le réseau des chemins de fer de M. Booth. J'ai suggéré déjà au gouvernement d'acheter ce réseau. On nous a parlé beaucoup de lord Mount Stephen, de sir William Van Horne, de M. Shaughnessy et de M. Hayes, et autres magnats de chemins de fer en ce pays, mais il y a un homme du nom de Booth, qui a eu des commencements bien humbles dans cette ville d'Ottawa, et qui a montré plus de prescience et de sagacité que tous ces magnats ensemble. Comme un ami me le disait ce matin, M. Booth n'est pas né et n'a pas grandi dans le monde des chemins de fer, mais il avait l'intuition et les talents nécessaires pour construire et administrer des chemins de fer ; il voyait où et comment ils pourraient rendre le plus de services, et je crois que le chemin qu'il possède aujourd'hui est un facteur plus important dans la question de transport que n'importe quelle autre ligne de même longueur sur le continent.

Ce chemin de fer part de Parry-Sound, passe par Ottawa, touche à Montréal et à la ville de New-York, et il peut aussi atteindre le port de Québec en ligne directe en traversant le pont sur la rivière Ottawa à Hawkesbury. Je crois que ce chemin s'il était la propriété de l'Etat, fournirait depuis les lacs Supérieur et Michigan jusqu'à Québec un transport à plus bas prix que n'importe quel autre chemin au Canada. Je voudrais que le Canada pût acheter ce chemin de fer à un prix raisonnable, et je crois que le peuple approuverait le gouvernement qui adopterait cette politique, et utiliserait ce chemin de fer pour régler le problème de nos transports. Quelques députés diront peut-être que la proposition est trop vaste pour que le Canada puisse y songer. Je ne suis pas de cet avis. Nous ne pouvons résoudre ce problème des transports que par ce moyen, et pour cela nous devons être prêts à dépenser beaucoup d'argent, et surtout nous ne devons pas nous arrêter une fois que nous aurons mis la main à la charrue. Il faudra continuer nécessairement tout que nous n'aurons pas réussi à donner au pays le mode de transport le meilleur marché possible.

Quant à la question des ports de mer, que devons-nous faire pour le présent ? Nous devrions utiliser le mieux qu'il nous serait possible, ce que nous possédons déjà. Or qu'avons-nous ? Nous avons la route du Saint-Laurent et le canal Welland. Les gens de Chicago comprennent ce que cela vaut, et avec des steamers transatlantiques, construits dans l'ouest, ils sont sur le point d'inaugurer une ligne directe entre cette ville et l'Europe *via* nos canaux et le fleuve Saint-Laurent. Nous devrions nous aussi chercher à profiter de notre mieux des avantages que nous offrent notre système de canaux, le port de Montréal, et ce splendide port de Québec. Nous ne faisons que de tenter la solution du problème de transport à bon marché. Le canal Welland et nos autres canaux du Saint-Laurent ont maintenant 14 pieds de profondeur, et grâce à eux on peut transporter le fret au grand port de Québec dont nous avons entendu faire tant d'éloges aujourd'hui. En utilisant les avantages que nous offrent ces canaux, nous pourrions obtenir cette année de meilleurs taux de transport, et, si nous prenions possession de nos deux réseaux de chemins de fer, si nous en redressions les courbes et adoucissions les rampes, nous aurions le transport le plus économique possible entre les grands lacs et l'Atlantique.

Nous avons, outre cela,, le réseau de chemins de fer du gouvernement : l'Intercolonial, qui relie ensemble les villes de Montréal, de Québec aux ports des provinces maritimes. Nous pouvons améliorer ce réseau en redressant les courbes et adoucissant les rampes, et aussi en construisant une double voie à certains endroits. Ce réseau peut devenir le complément de notre système de canaux et des chemins de fer de M. Booth, que nous achetions ce dernier ou que nous le laissions à son propriétaire actuel. De sorte que plusieurs moyens s'offrent au gouvernement et au parlement d'apporter immédiatement une amélioration quelconque à notre système de transport. Nous pouvons nous servir du port de Québec, comme il est aujourd'hui ; nous pouvons utiliser aussi le chemin de fer Intercolonial, et compléter tout le système en prenant contrôle du chemin de fer Canadien du Pacifique, et de cette façon, assurer au peuple du Nord-Ouest le transport le plus économique possible. Ce que le Nord-Ouest veut, c'est le transport à bon marché, et le seul moyen de l'obtenir est pour le pays d'acquérir la propriété du chemin de fer du Pacifique.

Quant à la route du Saint-Laurent, je ne sais pas exactement ce que devrait être la politique du gouvernement. Cela demandera à être discuté à fond. Nous devrions dès maintenant nous occuper de cette question de la même manière qu'on l'a fait aux Etats-Unis. Pendant des années, nos voisins ont tenu une commission à étudier la question et à recueillir des renseignements de toute sorte, et, aujourd'hui, ils agissent d'après les données de cette commission d'experts. Pendant la discussion d'aujourd'hui et en d'autres occasions on a parlé en faveur de la construction du canal de navires de la baie Georgienne, le lac Nipissing et la rivière Ottawa. Voilà un grand projet, dont l'exécution entrainerait la dépense de plusieurs millions de dollars, et je ne sais pas si c'est une bonne proposition. Je crois que le fret peut être transporté à meilleur marché par eau que par chemin de fer, et je ne crains pas de le dire, autant que je puis connaître, le canal de la baie Georgienne offrait le transport à meilleur marché pour le fret encombrant, tel que les céréales et les minerais. Pour nous assurer de cela, il nous faut avoir le témoignage d'experts. On a dit, et je crois que ce serait un bon mouvement, que le gouvernement ne pouvait s'occuper trop tôt de la question de rechercher de quelle utilité le canal de la baie Georgienne serait pour le Canada. Je ne crois pas que la partie ouest et partie sud d'Ontario, ou toute autre section du pays s'opposerait à la construction de ce canal, si on démontrait qu'il contribuerait beaucoup à réduire les taux de transport. Lorsque nous pourrons montrer que nous possédons les moyens de transport les plus économiques, le Canada se développera vertigineusement, ainsi que l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux l'a dit. Je crois que nous verrons, pendant les cinq années à venir, un développement extraordinaire, et qu'il y aura du fret en quantité pour chaque système de transport.

Quel est le fait principal qui est ressorti de cette discussion? Ce fait est que si l'on veut résoudre cette question, il faut d'abord que le Canada construise et possède une ligne de steamers à lui. Autant que j'ai pu voir par ce débat nous sommes maintenant à la merci du constructeur et du propriétaire de navires anglais. Nous devons trouver les moyens de construire nos propres navires, pour la navigation océanique comme pour la navigation intérieure. Je ne crois pas que la Chambre pourrait occuper plus avantageusement son temps pendant le mois ou les deux mois prochains qu'à trouver quelque moyen de créer au Canada l'industrie de la construction des navires en fer. Nous avons dans les provinces de l'est une population de marins qui n'est surpassée par aucune autre. Autrefois il se construisait beaucoup de navires dans les provinces maritimes et nous y avions de hardis navigateurs qui parcouraient toutes les mers du monde à la recherche de commerce. Mais tout cela paraît être disparu aujourd'hui. Je crois que l'on pourrait organiser et établir dans les provinces maritimes la construction des navires en fer qui mettrait le Canada à la tête des nations maritimes du monde. Le gouvernement se fait gloire d'avoir créé l'industrie des rails d'acier. Mais l'industrie des navires en fer serait de plus grande valeur pour le Canada, et les provinces maritimes et tout le pays devraient appuyer ce mouvement. Je crois que nous pourirons y arriver facilement. Nous pourrions, en accordant des primes, engager quelques-uns des grands constructeurs d'Angleterre à transporter leurs chantiers et leurs ouvriers au Canada. Cela pourrait se faire en moins de six mois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et que faites-vous de la loi contre le travail des aubains?

M. MACLEAN : Je ne crois pas que cette loi ait pour but d'empêcher les Anglais de venir au Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis du même avis, mais je croyais que l'honorable député——

M. MACLEAN: Non, pas du tout. Puisque l'on nous dit que les propriétaires de navires anglais, que les compagnies d'assurance ne tiennent pas à venir dans ce pays, alors aidons-nous nous-mêmes, ayons nos navires, construisons-les nous-mêmes et assurons-les nous-mêmes, comme nous devrions le faire. Nous avons le capital, nous avons les hommes et nous devrions avoir l'esprit public et la détermination de faire ces choses nous-mêmes. Si nous voulons régler le problème du transport, rien ne peut être fait, suivant moi, qui aidera plus à le résoudre que d'en-

courager la construction des navires en fer en ce pays, pour la navigation océanique et intérieure. J'approuverais le gouvernement s'il s'occupait immédiatement de la construction d'une petite flotte pour faire le service rapide de l'Atlantique entre le Canada et l'Angleterre, service que le Canada posséderait en propre et contrôlerait lui-même. Je crois que nous devrions transporter au Canada un chantier de navires anglais et ses dessinateurs, fabricants de chaudière et ouvriers de navires qui construiraient pour nous, avec du fer du Canada, disons trois steamers transatlantiques de première classe, mais rapides et propres au service des passagers et des messageries. Je crois que le Canada aurait alors la traversée tarnsatlantique la plus rapide au monde. Deux steamers suffiraient. L'honrable ministre de la Marine et des Pêcheries semble en douter. Dans tous les cas deux steamers pourraient tenter l'expérience.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il nous en faudrait quatre.

M. MACLEAN : Vous pourriez commencer l'expérience avec deux. Si vous pouvez prouver aux gens de New-York et de Chicago, aussi bien qu'au peuple du Canada, que la traversée transatlantique la plus rapide est entre un port de nos provinces maritimes et un port quelconque d'Angleterre, et si vous pouvez démontrer en même temps que ce service aura ses raccordements avec les chemins de fer de l'Etat, ce qui assurerait un transport des voyageurs et une distribution des malles dans les Etats de l'ouest, et même à New-York, plus rapides qu'ils ne pourraient être obtenues autrement notre pays en recevrait une réclame et notre commerce une expansion comme nous n'en avons jamais vues. Et j'espère que le gouvernement et la Chambre, maintenant que cette question a été ouverte, décideront que non seulement nous devons améliorer notre système de transport, mais que nous devons utiliser de la manière la plus parfaite possible nos chemins de fer, nos canaux et nos ports de mer. Mais pour compléter le tout, il nous faut construire nous-mêmes nos steamers, nous devons en être propriétaires, et les assurer nous-mêmes si c'est nécessaire. C'est là une politique nationale, une politique qui devrait se recommander à l'attention de la Chambre.

Je ne crois pas avoir beaucoup à ajouter à ce que je viens de dire. J'ai parlé bien des fois déjà sur la question de transport. J'ai demandé bien souvent que le gouvernement devienne propriétaire de nos chemins de fer; mais la nécessité de cette politique ne s'est jamais imposée si fortement à mon esprit que maintenant. Je désire dire de nouveau à cette Chambre qu'autant que je puis juger de l'opinion publique, le Canada est aujourd'hui en faveur de la politique des chemins de fer possédés par l'Etat ; en faveur aussi d'une dépense considérable des fonds publics pour améliorer notre système de canaux et nos ports de mer, et en faveur aussi de la construction du canal de la Baie Georgienne, si ce canal doit rendre tous les services que l'on prétend qu'il rendra, comme je le crois, d'après les connaissances que je puis avoir.

Les ressources du Canada sont énormes. Je crois que tout ce que l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) a dit cet après-midi au sujet de nos minerais et céréales, ainsi que de nos avantages d'avoir chez nous la voie de transport la plus courte, est vrai. Je crois aussi que toutes ces espérances se réaliseront d'ici à quelques années. Dans ce cas, nous devons voir grand et voir loin, et ne pas hésiter à dépenser de l'argent généreusement pour obtenir le résultat que nous avons en vue. Il faut éviter de gaspiller notre argent et notre énergie dans la poursuite de projets rivaux prônés par différentes localités. Je ne sais pas lequel du port de Québec ou du port de Montréal est le meilleur port. Je ne veux pas prendre parti ni pour l'un ni pour l'autre ; je ne veux pas entrer dans ces chicanes de clocher. Mais je veux que le gouvernement nous présente la question sous son aspect national. Peut-être que pour la résoudre nous faudra-t-il une commission d'experts, ainsi qu'on l'a proposé pendant ce débat. Mais quoi que nous fassions, nous devons avoir confiance en nous-mêmes. Nous nous sommes jusqu'ici assez bien tirés d'affaires, et nous ne devrions pas craindre d'adopter une politique vigoureuse et progressive. A mon avis, cette politique devrait comprendre les chemins de fer propriété de l'Etat et la construction des navires en fer au Canada, subventionnée s'il le faut par le gouvernement. Nous pourrons avant longtemps soutenir la concurrence de toutes les nations du monde, mais nous n'y parviendrons qu'en ayant confiance en nous-mêmes, et en nous seuls. Il nous faut un port national d'hiver en Canada. Nous devons pouvoir nous passer des Etats-Unis en tout ce qui regarde la question de transport. Nous ne connaissons pas le jour où ils nous refuseront l'usage de leurs ports ; nous ne savons pas non plus l'instant où ils nous retireront les privilèges de transport en entrepôt, et dans ces prévisions, nous devrions consacrer toute notre énergie et nos ressources à la création d'un système de transport indépendant de l'étranger, même de la mère patrie, pour nous reposer sur nos seules ressources, sur notre énergie, nos canaux, nos ports, nos chemins de fer et nos propres steamers.

M. WILLIAM GERMAN (Welland) : M. l'Orateur, je ne veux pas laisser se terminer ce débat sans dire quelques mots au sujet de notre système de transport du Canada. Depuis que l'on discute cette question, on a dit beaucoup de choses qui n'y touchaient pas bien directement. On a beaucoup parlé des avantages de la route du Saint-Laurent, des phares sur l'Ile du Prince-Edouard ; des vaisseaux qui viennent à Montréal et de

ceux qui vont à Québec ; mais je n'ai entendu personne dire qu'il ne venait pas à Montréal suffisamment de navires pour transporter tous les produits de l'ouest qui sont envoyés par ce port. C'était faire aussi de la bien petite politique que d'introduire dans le débat la rivalité qui existe entre Montréal et Québec. Il ne devrait pas y avoir de lutte entre ces deux villes.

Ce sont deux villes canadiennes. Montréal a été le port d'exportation du Canada depuis que je suis né ; il l'était déjà plusieurs années auparavant, je crois, et il continuera sans doute à l'être longtemps après que je serai mort. Cette question ne devait pas être introduite dans ce débat. Le grand point que nous avons à considérer est celui-ci : que faut-il faire pour que nos produits de l'ouest arrivent aux ports de l'Atlantique par la voie canadienne ? Peu importe au Canada en général que ces produits soient chargés sur les navires à Montréal ou à Québec ; tout ce que nous voulons c'est qu'ils passent par la voie canadienne pour atteindre l'océan et le pays d'Europe. Le seul objet de ce débat devrait être de découvrir si nous pouvons amener de notre Nord-Ouest et des Etats américains de l'ouest les produits agricoles de ces régions par la route canadienne, et les diriger vers l'Europe par les routes canadiennes au lieu de les laisser aller par les Etats-Unis.

Dans la discussion d'une question de ce genre, M. l'Orateur, je ne veux pas me laisser guider par des considérations de localités. Je suis bien prêt à convenir avec l'honorable député de Lanark (M. Haggart) que nous devrions construire le canal de la baie Georgienne s'il peut me montrer que ce canal sera la route la plus économique et la plus profitable pour le transport des produits de l'ouest jusqu'à Montréal. Mais, M. l'Orateur, nous avons déjà une grande voie nationale, une grande route fluviale pour l'amélioration de laquelle le gouvernement a dépensé $100,000,000; car le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent ont coûté environ cette somme. Ces canaux sont pratiquement complétés aujourd'hui, fournissant une navigation de 14 pieds. Le pays va-t-il maintenant retirer de cette dépense les bénéfices qu'il a droit d'en espérer ? A mon avis, c'est ce que nous devrions commencer par faire. Or, quelle est la situation à ce sujet ? L'année dernière il est arrivé au port de Buffalo au moins 214,971,000 boisseaux de grain de l'ouest, dont 14,229,000 sont passés par le canal Welland. Or, quelle quantité là-dessus a atteint le port de Montréal ? Environ 407,000 boisseaux ; tout le reste est allé à Ogdensburg dans des barges américaines ; et tous les jours en été lorsque je suis chez nous, je les vois passer dans le canal.

M. BRITTON : Voulez-vous dire que 407,000 boisseaux seulement de ce grain qui a passé par le canal Welland l'année dernière ont atteint le port de Montréal.

M. GERMAN : 407,000 boisseaux seulement sont descendus du canal Welland à Montréal directement.

M. BRITTON : Il en a été transbordé beaucoup plus que cela à Kingston en destination du port de Montréal.

M. GERMAN : Il est passé par le port de Montréal l'année dernière environ 40,000,000 de boisseaux de grain qui ont été apportés par chemins de fer et par eau. M. Booth parle de transporter 40,000,000 de boisseaux de blé à lui seul sur son chemin de fer. La question est de savoir si nous avons quelque chance d'obtenir une part des 215,000,000 de boisseaux de grain qui vont au port de Buffalo ? Ce grain est à destination du marché européen. Il passe par New-York, Philadelphie, Boston, mais il passera par le Canada si nous pouvons prouver aux exportateurs qu'ils pourront transporter leur grain aussi bon marché ou à meilleur marché que par un route américaine. Y a-t-elle quelque moyen d'arriver à ce résultat ? Je crois qu'il y en a un.

Voyons d'abord quelle quantité de grain est passée par le canal du Sault. Pour les deux canaux, le canal américain et le canal canadien, le chiffre est de 56,663,961 boisseaux. A peine un boisseau de ce grain est descendu à Montréal. Le coût du transport de ce grain venant du lac Supérieur et passant par les canaux du Sault est de $1,944,000. Y a-t-il quelques moyens de faire passer par les ports canadiens ce trafic énorme des grains de l'ouest, afin que le Canada puisse en retirer le bénéfice ? Je crois que l'on prépare présentement un projet à cet effet.

Je donnerai volontiers mon concours aux députés des autres parties du pays qui croient que nos havres devraient être améliorés. L'honorable député de Simcoe (M. Bennett) croit que des travaux devraient être faits au havre de Midland. Je suis bien prêt à admettre avec lui que le gouvernement devrait s'occuper d'améliorer le havre de Midland, celui de Depot-Harbour et le port de Collingwood, mais le Canada a dépensé des millions de dollars pour ouvrir notre grande voie nationale de navigation, et exploitons-là autant qu'il sera possible. Voyons d'abord quelle quantité de grain de l'ouest peut passer par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à nos ports de mer avant de dépenser encore beaucoup d'argent sur le canal de la baie Georgienne ou tout autre canal.

Pourquoi ne passe-t-il pas par nos ports canadiens plus de grain de l'ouest qu'il n'en passe aujourd'hui? Notre système de canaux est complété à une profondeur de 14 pieds et, à mon avis, il ne serait pas sage de leur donner plus de profondeur. On a dit que

les grands steamers océaniques pourraient se rendre jusqu'à Fort-William par le canal de la baie Georgienne et que les grands vaisseaux des lacs pourraient descendre par le canal Welland, jusqu'à Kingston. Mais, M. l'Orateur, permettez-moi de vous dire et de dire à cette Chambre, que l'on ne peut jamais espérer voir ces navires coûteux perdre du temps à passer par un canal. Un steamer qui coûte de $250,000 à $300,000 ne perdra pas de temps à paser dans un canal. Le meilleur moyen à prendre pour amener le grain de l'ouest dans la route du Saint-Laurent, c'est d'avoir un bon havre à Port-Colborne. Je ne parle pas de Port-Colborne parce que ce port est dans le comté de Welland.

Une VOIX : Oh ! non.

M. GERMAN : Un honorable député dit : oh ! non. Or, je veux qu'il soit bien compris que je n'ai pas plus d'intérêt dans le village de Port-Colborne ou dans le comté de Welland que je n'en ai dans les autres parties du Canada. Je représente le comté de Welland, et j'espère continuer à le représenter dans les intérêts du peuple du Canada en général, et non dans les intérêts de citoyens de Colborne plus que de ceux de tout le pays. J'ai déjà dit que le pays a dépensé des sommes énormes pour créer notre système de canaux. Or, terminons ce que nous avons commencé. Le gouvernement construit présentement à Port-Colborne un havre et il se propose d'y dépenser deux millions de dollars. Pouvons-nous espérer que lorsque ces travaux seront complétés nous verrons le trafic de l'ouest passer par ce port et par la route fluviale du Canada ? Je crois pouvoir répondre dans l'affirmative, et je crois pouvoir aussi faire à l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) une proposition dans laquelle, avec tout le flair qu'il possède, il serait disposé à placer des capitaux. Nous pouvons amener du grain à Port-Colborne ; et je ne propose pas Port-Colborne pour nuire à aucun autre port du Canada ou aucune autre route canadienne, mais je veux seulement examiner quelques instants ce que nous pouvons retirer du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent.

Nous savons que le commerce suit la route qui offre le moins de résistance. Les deux grands éléments de résistance sont le temps et le coût, le temps résultant de la distance. La distance de Port-Colborne à la mer est plus courte par chemin de fer de plusieurs milles que la distance de Buffalo à la mer, par chemin de fer. De Port-Colborne à Montréal, la distance par eau est de 370 milles, tandis que de Buffalo à New-York, par eau, elle est de 572 milles. Un vaisseau peut aller de Port-Colborne à Montréal avec un chargement et en revenir en six jours. Par le canal de Buffalo à New-York, un vaisseau met dix jours pour aller et dix jours pour revenir. Un vaisseau allant de Port-Colborne à Montréal avec un chargement de grain peut faire plus d'argent en un seul voyage qu'un vaisseau sur le canal Erié dans tout un été. Nous avons la distance en notre faveur.

Voyons maintenant si le coût est en notre faveur. Posons d'abord, ce qui est un fait, que le grain peut être amené aussi bon marché à Port-Colborne qu'à Buffalo. La distance entre le point de départ et ces deux endroits est pratiquement la même. Port-Colborne est peut-être vingt milles plus rapproché que Buffalo, mais la distance est pratiquement la même. Or, examinons ce que coûte le transport d'un boisseau de grain de Buffalo à New-York et de Port-Colborne à Montréal. Le prix sur les barges du canal Erié est de 3 cents par boisseau de Buffalo à New-York. C'est le chiffre donné dans le rapport que j'ai devant moi. Par chemin de fer, le coût est de 3½ cents par boisseau. C'est leur plus bas prix, mais supposons qu'ils transporteraient ce grain pour trois cents du boisseau, à quel prix pouvons-nous le transporter, nous-mêmes, de Port-Colborne à Montréal ? C'est ce que je prétends, et c'est un bien simple problème de finance que tout le monde peut comprendre. Il est possible de construire un vaisseau qui transportera 80,000 boisseaux de blé par les canaux de Welland et du Saint-Laurent. L'Orégon en a transporté 80,900 boisseaux, par le canal Welland, il y a trois ans. Il y a deux ans, il en a transporté 80,500.

Le coût de construction d'un chaland à vapeur pouvant transporter 80,000 boisseaux de grain de Port-Colborne à Montréal ne dépasserait pas $150,000. Ce navire fera le voyage complet en cinq jours, disons six jours. Nos canaux sont ouverts à la navigation 230 jours de l'année, en moyenne. Ces vaisseaux pourront donc faire quarante, ou au moins trente-cinq voyages par année. Supposons qu'ils transportent, à chaque voyage, 80,000 boisseaux de grain, le total pour chaque chaland sera donc de 2,800,000 boisseaux, et l'on aura payé un cent par boisseau, comme frais de transport. Chaque navire rapportera à son propriétaire un bénéfice de $28,000. Un homme d'affaires comprend qu'il faut tout au plus, $15,000 pour payer les polices d'assurances, le coût du service et toutes les autres dépenses que nécessite cette navigation. Il reste donc $13,000 de profits nets. J'ai raison de prétendre que, si nous avions des navires semblables pour transporter le grain de Port-Colborne à Montréal, des capitalistes pourraient facilement exploiter cette ressource dans des circonstances aussi favorables. Devons-nous, M. l'Orateur, négliger les avantages que nous offre l'établissement d'une ligne semblable? Assurément non, à mon sens. Ce ne sont ni les aptitudes ni les capitaux qui nous manquent ; ce qu'il nous faut, ce sont des élévateurs à Port-Colborne et à Montréal. Je crois me faire l'écho des sentiments de plusieurs membres de cette Chambre, en disant que le gouvernement devrait

posséder des élévateurs à ces deux endroits. Il pourrait, au moins, avoir la haute-main sur ces entrepôts. Je ne comprends pas comment les ministres pourraient permettre à des particuliers de posséder ces élévateurs. Si la commission du havre de Montréal se trouve actuellement créancière du gouvernement, que ce dernier acquitte sa dette et permette aux commissaires de construire eux-mêmes ces entrepôts à grain. Le gouvernement travaillerait contre lui-même et contre la commission du havre de Montréal, en permettant à M. Conners, de Buffalo, ou à M. Wolvin, de Duluth, de construire et d'administrer des élévateurs à Montréal et à Port-Colborne. Nous pouvons facilement faire nous-mêmes cet ouvrage, et il n'existe aucune raison pour nous engager à laisser ces avantages à des Américains.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. GERMAN : Si nous ne pouvions avoir la haute main sur ces entreprises, il vaudrait mieux abandonner ce projet dont on parle, depuis quelques années. A l'heure présente, le gouvernement exécute des travaux importants à Port-Colborne. Voilà qui est bien, mais encore faut-il qu'ils construisent, à cet endroit deux entrepôts à grain pouvant contenir 1,000,000 de boisseaux chacun. A Buffalo, on exige un demi-cent par boisseau de grain déposé dans les élévateurs, pourvu qu'on l'enlève dans les 10 jours qui suivent la mise en entrepôt. On pourrait exiger le même prix à Port-Colborne. Tous les élévateurs de Buffalo appartiennent aux compagnies de chemins de fer ; aussi, ces dernières sont-elles maîtresses absolues de la situation. Le port de Buffalo est important, grâce aux travaux de creusement et autres qu'on y a fait exécuter, et aux avantages que les compagnies de chemins de fer accordent à ceux qui veulent que le transport de leurs produits se fasse rapidement et à bon marché. Voilà ce que nous devrions avoir ici.

Pour moi, je considère que Port-Colborne est l'endroit tout désigné pour ce commerce, à cause des travaux importants dont le gouvernement poursuit l'exécution en vue d'améliorer notre grande route fluviale. On pourrait dire : Vous parlez en faveur de Port-Colborne et de Welland, parce que vous demeurez dans cette dernière ville. Je veux que la Chambre comprenne bien que je me place au point de vue même des affaires, en énonçant la proposition que je viens de soumettre à sa considération. Je ne parle pas en faveur de Port-Colborne, parce que c'est Port-Colborne. Cette ville se trouve de trois cent milles plus éloignée de Duluth et de Fort-William que ne le sont Midland, Collingwood ou Depot-Harbour. Pourquoi les navires ne s'y rendraient-ils point pour y décharger leurs cargaisons de grain, plutôt que d'aller à Midland, Duluth ou Depot-Harbour? Examinons ce qui s'est passé, l'an dernier. Les taux de transport, surtout le grain et les marchandises en destination de Buffalo, par le canal du Sault Sainte-Marie, ont représenté, en 1900, le montant de $1,544,061 ; les cargaisons de retour, je parle exclusivement des cargaisons de charbon, ont rapporté aux compagnies de transport la somme globale de $1,974,000 ; il y a donc ici augmentation. Voilà pourquoi je voudrais voir ces vaisseaux de fort tonnage se rendre à Port-Colborne, au lieu d'aller à Buffalo ; en allant à Collingwood, à Midland ou à Depot-Harbour, ils ne pourraient avoir de cargaisons de retour. Depuis plusieurs années, on a transporté 8,000,000 de tonnes de charbon, par an, des ports du lac Erié à ceux des lacs supérieurs. Si les navires suivaient la route que je viens d'indiquer, et en supposant que le tarif de transport du charbon fût de 65 cents par tonne, on réaliserait un bénéfice de $5,000,000.

M. BRITTON : Il faut avouer que nos compagnies de transport ne pourront faire concurrence aux lignes américaines pour le transport des marchandises des ports du lac Erié à ceux des Etats-Unis.

M. GERMAN : Cela n'est pas exact, car les navires américains peuvent apporter le grain de Duluth, le décharger à Port-Colborne, et retourner à Erié qui est plus rapproché de Port-Colborne que de Buffalo. Presque tous ces vaisseaux se rendent à Erié, Pennsylvanie. Ils peuvent traverser le lac et atteindre Port-Colborne qui se trouve à vingt milles, y prendre leur cargaison de charbon et remonter à Superior, Duluth, et autres ports de l'ouest.

Montréal et Québec peuvent se disputer l'honneur d'être considérés comme le port national du Canada. J'affirme que jamais Montréal n'a manqué de navires pour transporter tous les produits et toutes les marchandises qui lui arrivaient. Ce que la population de cette ville demande, c'est de recevoir une plus grande quantité de produits de l'ouest, et nous devrions faire quelque chose dans ce sens. Après avoir étudié attentivement la question, nous comprendrons qu'il nous faut, en vue du transport de ces produits, utiliser notre système de canaux dont l'amélioration nous a coûté tant d'argent. On pourra parler ensuite du canal de la baie Georgienne. J'admets qu'il nous faut améliorer les différents ports du pays ; après le ministre des Travaux publics, je dirai qu'il faut travailler à la navigation de la rivière des Français ; mais, avant d'adopter ce système de canalisation de la baie Georgienne, pourquoi ne pas examiner attentivement si les canaux actuels ne peuvent nous assurer tout ce commerce dont nous parlons. Pourquoi ne pas rendre nos canaux libres, comme on l'a fait pour le canal Erié, en 1882 ? Le gouvernement devrait posséder et administrer les élévateurs à grain et n'exiger des expéditeurs qu'un tarif raisonnable, suffisant, tout au plus, à payer les frais de construction et d'entretien de ces entrepôts.

M. BRITTON : Quels devraient être, à votre avis, les taux d'entreposage à Port-Colborne ?

M. GERMAN : A Buffalo, on exige un demi-cent par boisseau, pour dix jours de loyer. Les frais d'entrepôt et de transbordement s'élèvent à trois quarts de cent, par boisseau—soit 62 ou 63 cents, si je ne me trompe. Le gouvernement devrait établir à Port-Colborne des élévateurs où des navires pourront se rendre et décharger leurs cargaisons dans des chalands à vapeur, pouvant transporter 80,000 boisseaux de grain. Ces chalands descendront à Montréal où s'opérera le transbordement puis seront de retour à Port-Colborne, six jours après avoir quitté ce dernier endroit. Je suis convaincu que si on adoptait cette proposition, la plus grande partie du commerce de grain du Nord-Ouest passerait par Montréal. Je répète qu'il faut payer 3 cents au moins, par boisseau, pour le transport du grain de Buffalo à New-York. Nous n'aurions à payer qu'un cent, par boisseau, de Port-Colborne à Montréal ; il s'agit donc d'une économie assez considérable.

M. l'Orateur, j'espère en l'avenir prospère de mon pays, à ce point qu'on pourrait m'accuser d'optimisme. Je prétends, avec l'honorable ministre des Finances, que le développement du Canada n'est pas enrayé. Nous ne sommes qu'à l'aurore de ce jour qui luira plus brillant, plus resplendissant, pour marquer les progrès de notre patrie, dont la prospérité et la richesse feront l'envie des autres pays du monde. Pourquoi en serait-il autrement ? Le Canada est jeune et vigoureux ; il possède des ressources illimitées qu'on n'a pas encore développées. Ce qu'il nous faut, c'est marcher d'un pas ferme à la conquête de cette prospérité. Alors notre pays deviendra une des nations les plus importantes de l'univers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable J. I. Tarte) : Mon honorable ami, le représentant de Jacques-Cartier, a prétendu que nos voisins employaient à agir le temps que nous dépensons en discussions futiles. Au point de vue de la justice et de l'exactitude des faits, cette affirmation me semble erronée. Nous ne sommes pas restés inactifs. Avons-nous apporté toute la diligence voulue dans le règlement d'une question aussi importante ? Certaines gens pourront nous accuser de retard et d'hésitation ; pourtant, celui qui veut tenir compte des circonstances où nous nous débattons, reconnaîtra que notre œuvre n'a pas été nulle pour un jeune pays comme le nôtre. Loin de moi l'intention de remonter de plusieurs années en arrière, de parler d'histoire ancienne. Je me contenterai de rappeler ce que le gouvernement a fait au cours du dernier exercice.

Une observation, tout d'abord : la Chambre me permettra d'affirmer que, à mon humble avis, il ne s'agit pas de rivalité de villes, ou de cités. Je demeure à Montréal, et je représente ici une des divisions électorales de cette ville importante, en cette double qualité de citoyen et de député, je déclare, sans la moindre hésitation, que je ne connais personne, à Montréal, qui ne désire sincèrement le progrès et la prospérité de Québec que nous considérons comme une cité sœur. Aussi, depuis l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir, avons-nous vu les représentants de Montréal se rendre de bonne grâce aux désirs de leurs alliés de Québec. Je parle d'alliés, car, à mon sens, il ne saurait être question d'ennemis ou d'adversaires. Qu'avons-nous vu ? La population du district de Québec a demandé $1,000,000 pour la construction de ce pont dont on avait tant parlé dans le passé, et pas une voix, dans tout Montréal, ne s'est élevée pour combattre ce projet, pour condamner le gouvernement qui accordait cette subvention considérable. Il y a plus : l'ancienne capitale doit au gouvernement $1,500,000 d'intérêts sur les obligations qu'elle a signées en faveur du gouvernement, il y a des années. Ses représentants ont sollicité des ministres, le privilège de ne pas payer ces intérêts. Montréal n'a pas soulevé la moindre difficulté, contre cet avantage accordé à Québec. Pourquoi ? parce que ses hommes d'affaires, ses députés comprenaient que le commerce de la capitale provinciale n'avait pas été aussi prospère qu'on l'aurait désiré et espéré. Il y a autre chose encore, le gouvernement a, en réalité, pris à sa charge la responsabilité de la dette contractée par Québec pour l'amélioration de son port. Montréal a-t-il protesté ? Non. En 1900 ou 1899, on nous a demandé de permettre à Québec de livrer au marché des obligations privilégiées au montant de $300,000, ayant préséance sur celles du gouvernement, personne n'a protesté contre cette faveur. C'est donc avec chagrin que j'ai entendu un de nos amis de Québec déprécier l'importance du port de Montréal. Si cela avait seulement pour effet d'augmenter tant soit peu le commerce de Québec ! Mais il n'en sera rien. Cette attitude ne me convient pas, parce que je ne puis envisager le question à ce point de vue. Je crois en l'avenir du port de Québec dont on ne peut nier les avantages. J'ai parcouru différents pays et je n'ai jamais trouvé une rade que la nature a rendue aussi parfaite. Pourtant, ces avantages, le port de Québec ne les possède pas que depuis hier. Il les offrait avant que la génération actuelle fût née, et, cependant, il n'a jamais été le grand port d'expédition du pays. Par contre, le commerce a afflué à Montréal. A quoi attribuer ce fait, si ce n'est à la nature ? Nous n'avons pas fait la nature, notre travail s'est limité à la seconder, à la perfectionner. Après tout, cette question est bien simple. Par le fleuve, Québec se trouve à 160 milles de Montréal. Les expéditeurs de blé recher-

chent la route la plus courte des ports du lacs Erié à l'océan. C'est grâce aux améliorations de son port que Buffalo reçoit actuellement tout le grain et tout le commerce de l'ouest.

Mon honorable ami, le Solliciteur général, nous a dit que nous avions appelé Montréal le port national du pays ; il nous a demandé pourquoi, jusqu'à présent, Montréal n'avait pas mérité ce titre. La réponse est facile ; nous n'avons pas, comme nous aurions dû le faire, perfectionné la route du Saint-Laurent et le port de Montréal. Aujourd'hui, toutefois, nous travaillons à réparer les effets de cette négligence de nos prédécesseurs. Comment aurions-nous pu espérer faire passer le commerce de l'ouest par le canal Welland, alors qu'il n'y avait rien qui pût favoriser cette route à Port-Colborne, à l'entrée de nos canaux ? Comment espérer diriger ce commerce vers Montréal, dans des circonstances semblables ? L'erreur est réparée ; nous avons adopté la ligne de conduite qu'il fallait suivre ; nous améliorons le port de Montréal, suivant les besoins et les progrès du commerce. A ce propos, je veux relever certaines affirmations de l'honorable député de Jacques-Cartier, qui a parlé de heurts et de divergences d'opinions, sous le prétexte d'expliquer le retard apporté à l'accomplissement de ces travaux d'améliorations. Mon honorable ami se trompe, sans doute; lorsqu'il s'est agi d'adopter les plans de ces ouvrages, on n'a pu s'entendre du coup, car il est impossible, dans une question semblable, que tous les esprits partagent la même opinion. Ce n'est qu'après avoir étudié différents projets, que nous avons adopté celui dont nous poursuivons, aujourd'hui, l'exécution. S'il faut en croire l'honorable représentant de la divison Saint-Laurent de Montréal, cette œuvre serait terminée l'an prochain. Alors, le port de cette ville, grâce à ces jetées superbes et à ces magnifiques quais que nous sommes actuellement à construire, offrira tous les avantages nécessaires au développement sensible du commerce, j'ose l'affirmer.

On a beaucoup parlé des travaux en vue d'améliorer le chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Avec une éloquence réelle, je me plais à le reconnaître, mon honorable ami, le Solliciteur général, a jeté au pays le cri d'alarme contre les dépenses considérables qu'entraînerait cet ouvrage que nous nous proposons d'exécuter. Je crains d'avoir à constater que mon collègue connaît bien mieux la loi que tout ce qui se rapporte au creusement et aux améliorations des routes fluviales. Je puis en dire autant de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). Celui-ci a réussi au delà de toute espérance dans le commerce du bois de construction, mais lorsqu'il veut faire des calculs au sujet du coût de creusement du lac Saint-Pierre on constate qu'il se trompe d'une façon déplorable. Pourtant, il n'appartenait pas à un homme de son expérience, de sa position, de venir nous presenter des chiffres semblables. Ainsi, hier, il prétendait que ces travaux coûteraient $4,000,000. Examinons les faits. Avec la drague que la Compagnie Polson est actuellement à construire pour le département des Travaux publics, et dont on pourra se servir vers la mi-août, dans deux ans, et peut-être avant, on aura donné au chenal du lac Saint-Pierre une profondeur de 30 pieds et une largeur de 500 pieds. Que nous coûtera, par année, le travail de cette drague ? tout au plus $50,000, mais disons $60,000, pour les fins de la discussion. Nous n'aurons donc dépensé que $150,000 pour ce travail important. Pourquoi quelques-uns de nos amis viennent-ils effrayer le pays, en lui parlant d'une dépense imaginaire ? Je déclare que $2,000,000 suffiraient à donner au chenal du Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, une profondeur de trente pieds et une largeur de 450 pieds.

M. RODDICK : Pourquoi pas de 600 pieds.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne voudrais pas demander au parlement de voter plus que le montant absolument nécessaire pour ces travaux d'améliorations. Je reconnais qu'il y a des obstacles à rencontrer ; je sais que cette route présente des difficultés à certains endroits. Cela ne m'empêche pas d'affirmer que, grâce à un chenal de 400 pieds de largeur, on pourra conduire jusqu'au port de Montréal les plus gros steamers, si cette largeur, dans tous les détours et les courbes, est de 500 ou 600 pieds.

Que n'a-t-on pas dit au sujet des dépenses que nous a déjà coûté le creusement du chenal entre Québec et Montréal ? Consultons les rapports officiels. A la date du 31 décembre 1900, on avait consacré à ce travail la somme de $4,865,000. De ce montant, les commissaires du havre de Montréal avaient dépensé $2,725,000, avant 1888. On ne peut donc attribuer cette dépense au gouvernement actuel qui a dû, cependant, l'acquitter. Depuis, le ministère des Travaux publics a consacré $2,140,000 à la poursuite de ces travaux de creusage et d'élargissement pour lesquels l'ancienne province du Canada et les commissaires avaient dépensé $1,200,000. J'ajouterai qu'on a payé de $5,500,000 ou $6,000,000, pour creuser le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, sur une longueur de 5 milles ; on lui a donné une profondeur de 27 à 27½ pieds. Le niveau du fleuve s'est abaissé considérablement, en 1895. C'est alors que le ministre des Travaux publics a constaté la nécessité d'augmenter la profondeur de ce chenal. C'est là le travail que nous poursuivons. Durant les mois de mai, juin, juillet, août et durant la première quinzaine de septembre, dans les parties creusées, le Saint-Laurent a une profondeur moyenne de 30, 31 ou 32 pieds. Ailleurs, elle est de quarante, cinquante, soixante ou soixante-dix pieds.

Je suis toujours surpris d'avoir à constater que nos amis de Québec ne comprennent pas que leurs intérêts sont intimement liés aux nôtres. Si nous n'unissons pas nos efforts pour attirer au port de Montréal le commerce de l'ouest, nous n'aurons aucune partie de ce dernier. Dans le cas contraire, Québec aura sa part d'avantages. Chaque année, les constructeurs de navires augmentent le tonnage et le tirant d'eau de leurs vaisseaux. A Montréal, nous n'espérons pas, par exemple, si on établit une ligne transatlantique rapide, que tous les navires pourront se rendre à chaque voyage, jusqu'à notre port. A notre sens, Québec sera le port réel de ce service. Cependant, on ne trouve personne à Montréal et dans tout le district, qui refuse de voter les crédits nécessaires à l'établissement de cette ligne rapide, parce que ces navires arrêteront à Québec. Pourquoi ? pour la raison que nous aurons notre part des avantages accordés à cette dernière ville ; tout ce que nous demandons à nos amis de l'ancienne capitale, c'est d'entretenir à notre égard les mêmes sentiments. On serait porté à croire qu'un certain nombre de citoyens de Québec voudraient voir le Saint-Laurent s'arrêter chez eux. M. l'Orateur, si leur désir était réalisé, nous ne verrions, à Québec, pas plus de commerce qu'il n'y en a maintenant. La raison, je l'ai indiquée, il y a un instant : depuis 25, 10 ou 5 ans, le commerce de Québec a été stationnaire. Et si l'on me demande pourquoi tous les gros steamers, au lieu d'arrêter à Québec, se rendent à Montréal, je réponds que c'est parce que le commerce des grands lacs se dirige vers ce dernier port, grâce aux avantages qu'offre notre route fluviale intérieure aux chalands de fort tonnage. C'est une nécessité qui s'impose. Afin de dissiper les craintes de ceux qui prétendent que nous demanderons des dizaines de millions de dollars pour creuser et élargir le chenal entre Québec et Montréal, je répéterai que le travail que nous poursuivons maintenant, ne coûtera au pays qu'une somme relativement minime. Je déclare immédiatement que dès l'ouverture de la saison de navigation, le ministre des Travaux publics emploiera six dragues puissantes à creuser et à élargir cette partie du chenal du Saint-Laurent. Vers la mi-août, on ajoutera à cette flottille la drague à succion puissante qu'on est à terminer à Toronto.

Et pourquoi ne pas avouer, dès maintenant, que je partage entièrement l'opinion qu'a exprimée mon honorable collègue et ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries ? Il a parlé du creusement du chenal nord de l'île d'Orléans. L'ingénieur en chef du département m'a déclaré, à maintes reprises, et dernièrement encore, qu'il faudra travailler pendant six mois, tout au plus, pour donner à ce chenal une profondeur d'au delà de trente pieds. Je dirai avec mon honorable ami que toute une révolution s'opérera alors dans notre système de navigation.

M. TARTE.

L'honorable M. ROSS : Quelle révolution ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce travail permettra aux navires d'éviter tous les endroits difficiles où ils doivent passer maintenant.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a parlé avec une grande autorité de ce qu'il a appelé, bien à tort, cependant, et son exemple a été suivi par un grand nombre d'autres membres de cette Chambre, le canal de la baie Georgienne. Qu'on me permette de dire qu'il ne s'agit pas ici d'un canal, mais simplement de l'amélioration d'une route fluviale par la rivière des Français, et l'Ottawa. Je ne suis pas prêt à dire que ce projet me sourit, de prime abord, car son exécution nous occasionnerait une dépense considérable. Il est certain que le pays consent à dépenser beaucoup d'argent, pour obtenir les meilleurs avantages possibles pour le transport du grain, des bestiaux et des produits de l'ouest. Cependant, il y a des limites qu'il ne faut pas dépasser. Déjà notre dette nationale est assez considérable et, à mon avis, il ne serait peut-être pas sage de l'augmenter de cinquante ou soixante millions de dollars. Je ne veux exprimer aucune opinion définitive sur cette question. Dans une circonstance précédente, j'ai parlé des travaux de creusement de la rivière des Français. Je regrette de constater l'absence de mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux. J'ai donné, à des ingénieurs de mon département, l'ordre de préparer un relevé de la rivière des Français, entre North-Bay et son embouchure, soit une distance de 85 milles. Je crois qu'en dépensant $3,000,000 environ, on pourrait établir un chenal ayant une profondeur de 21 pieds. Il faudra deux ou trois ans, deux ans, je crois, pour terminer ce travail.

On me permettra de citer quelques chiffres relativement à la distance qui sépare Chicago de Montréal, par notre voie fluviale. Cette distance est de 1,348 milles ; Chicago se trouve à 1,470 milles de New-York, si nous tenons compte de 445 milles de chemin de fer de Buffalo à New-York. La distance entre Chicago et l'embouchure de la rivière des Français est de 530 milles, et l'on compte de ce dernier endroit à North Bay, 85 milles. Par le Pacifique, North-Bay est à 330 milles de Montréal ; d'où il suit que par la rivière des Français et le Pacifique, Chicago se trouve à 945 milles de Montréal. En d'autres termes, il y a une différence de 525 milles en faveur de la route canadienne. La distance entre New-York et Liverpool est de 3,195 milles ; celle de Liverpool à Montréal est de 2,839, soit une différence de 360 milles. Ajoutez 525 à 360, et vous aurez une différence de 900 milles en faveur de la route via la rivière des Français. Ce sont là des faits éloquents, car ces chiffres ne sauraient mentir ; ils se comprennent facilement. Je demande donc au parlement de ce pays d'étudier attentivement s'il n'est pas opportun

d'améliorer cette route fluviale, en ce qui concerne la rivière des Français. La Chambre ne serait pas prête, j'en suis convaincu, à voter un crédit de $50,000,000 ou de $60,000,000 en vue de l'amélioration du chenal entre Québec et Montréal ; mais je crois que, lorsque nous aurons des renseignements suffisants, le parlement nous fournira les moyens de rendre navigable cette partie de la rivière des Français qui s'étend de North-Bay à la baie Georgienne. Il est bien vrai que mes ingénieurs sont de retour et qu'ils ont fait des relevés précis ; pourtant, je ne puis, cette année, exprimer à mes collègues une opinion arrêtée sur cette importante question. Sans doute, nous n'avons aucun canal à construire ; il nous faudra simplement des digues pour éviter certains rapides. Nous devrons élever le niveau de la rivière pour faire disparaître ces obstacles. Le lac Nipissing se jette dans la rivière des Français. Il y a environ trois milles du chenal, dont la profondeur est de 25 pieds, aux bords de lac Nipissing, c'est-à-dire que le chenal est au milieu même du lac, à trois milles du rivage. Il faudra donc élever le niveau de la rivière pour éviter les rapides. Le creusement de cette partie coûtera énormément cher.

M. MACKIE : Je demanderais à l'honorable ministre de me dire comment on pourra, à son avis, transporter le grain de North-Bay à Montréal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais, par le Pacifique.

M. MACKIE : C'est ce que je croyais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :—ou par tout autre chemin de fer, car le Grand Tronc a une voie qui se rend à cet endroit, ainsi que ne l'ignore pas mon honorable ami. Le Pacifique ne sera pas le seul chemin de fer qui profitera de l'avantage. La voie du Grand Tronc se rend jusqu'à Callander. Pourtant il est certain que c'est le Pacifique qui transportera surtout à Montréal le grain de l'ouest.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Quelle est la profondeur de l'eau dans le lac Nipissing ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De 25 à 30 pieds, et à certains endroits de 40 pieds, au milieu du lac. Le long du rivage, l'eau n'est pas profonde, et même elle n'atteint une certaine profondeur qu'à trois milles de la côte. C'est avec plaisir que j'ai entendu mon honorable ami de Renfrew-nord me demander comment le grain serait transporté à Montréal. Actuellement, les producteurs de l'ouest dirigent leur grain sur Port-Arthur. Lorsque le chemin de fer du Grand Tronc sera terminé, ainsi que nous l'espérons pour le plus grand avantage du pays, on transportera par cette voie plus de grain, plus de marchandises et de produits. La plus grande partie de notre grain qu'on transporte à Port-Arthur et à Port-William, se rend à Buffalo sur des navires américains. Lorsque ces travaux d'améliorations seront terminés, le Pacifique aura entre North-Bay et Montréal, une voie aussi parfaite que celle du New-York Central, entre New-York et Buffalo. C'est alors qu'au lieu de prendre la route des Etats-Unis, notre grain se rendra à Montréal et à Québec.

On a dit avec beaucoup de raison, je crois, que si nous n'avons pas un port d'hiver, nous ne pourrons régler cette question de transport. Les auteurs du projet de construction du Pacifique ont dû reconnaître, dès le début de cette entreprise, qu'ils étaient forcés, bien à contre cœur, et contre leurs intérêts immédiats, de construire une ligne atteignant les provinces maritimes. De Montréal à Saint-Jean, N.-B., par la voie du Pacifique, nous comptons une distance de 480 milles. J'ai confiance qu'on ne fera rien de nature à diminuer l'importance de ce chemin de fer qui peut transporter le commerce des ports du Pacifique aux villes importantes des provinces maritimes. Je crois qu'Halifax et Saint-Jean retireront de la solution de cette question de transport, autant d'avantages que Montréal, Québec et les autres ports. L'Intercolonial aura un rôle à jouer ; cependant, le Pacifique est, aujourd'hui, le seul chemin de fer qui puisse fournir à nos ports d'hiver ce commerce d'exportation. Il me fait toujours peine d'entendre des membres du parlement attaquer, bien involontairement, j'en suis convaincu, la Compagnie du Pacifique, souvent pour l'avantage des voies ferrées transcontinentales américaines. C'est le peuple du Canada qui a construit, ou du moins qui a aidé à construire le Pacifique. Dans ce but, nous avons dépensé près de $100,000,000, en chiffres ronds. Pourquoi ? Nous voulions relier entre elles les différentes parties de ce pays. Je déteste les monopoles, mais je protégerai toujours les monopoleurs canadiens contre ceux des Etats-Unis, je n'hésite pas à le proclamer. A mon avis, nous devons permettre à nos compagnies canadiennes de faire concurrence à leurs rivales de la république voisine. Montrons notre zèle et notre activité entre nous, mais si les grandes compagnies de chemin de fer américaines veulent nous attaquer en essayant d'annihiler notre grande route nationale, notre devoir est de protéger et de défendre ce chemin de fer.

Nous parlons de l'établissement d'une ligne rapide. Je suis en faveur d'une amélioration dans ce sens ; cependant, si nous voulons réussir dans ce projet, il nous faut donner encore plus d'avantages au Pacifique. Comment avoir une ligne rapide, si nous n'avons pas le commerce d'exportation ? Et ce commerce, comment le diriger sur nos ports, si ce n'est par le Pacifique dont les ramifications s'étendent jusqu'à l'ouest du pays ? L'honorable représentant d'York-est (M. Maclean) nous conseille d'acheter les chemins de fer appartenant à M. Booth et de construire une voie ferrée se rendant aux grands centres de l'ouest. L'heure arrivera

peut-être où nous pourrons avoir deux voies ferrées transcontinentales ; je ne crois pas, toutefois, que le pays soit prêt à entreprendre l'exécution d'un projet aussi vaste. Nous avons une grande voie transcontinentale ; à nous de profiter des avantages qu'elle nous offre. Je ne puis dire qu'on devrait administrer l'Intercolonial de façon à favoriser certaines parties du pays, en diminuant les taux de transport. Dans le passé ce chemin de fer ne nous a rapporté aucun revenu, et je crains fort qu'il n'en soit encore ainsi, maintenant.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! cela n'est un secret pour personne ; jamais l'Intercolonial n'a payé de dividendes, même sous l'administration habile de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux. Je ne puis comprendre comment ce chemin de fer pourra transporter le grain et les produits de l'ouest aussi facilement que le feront d'autres compagnies dont les voies ferrées se prolongent jusque dans cette partie du pays. Cela est impossible, sans doute, mais l'Intercolonial peut transporter le grain qu'on a amassé à Montréal. Pour cela, il faut des élévateurs. L'honorable représentant de Welland (M. German), au cours des remarques sensées qu'il a faites sur cette question, s'est déclaré partisan d'une politique dont le but sera la construction d'élévateurs à Port-Colborne et à Montréal. Je puis avouer que j'ai exprimé la même opinion dans le passé ; on n'a pas adopté ma manière de voir, mais mes actes sont là. En 1899, à mon départ pour l'Europe, j'avais inséré dans les estimations de mon ministère un crédit de $500,000 pour la construction d'un élévateur, à Montréal ; je demandais instamment le même montant pour un entrepôt semblable à Port-Colborne. Le temps passe et nous devons faire face à un nouvel état de choses. Je ne puis énoncer, ce soir, la politique que le gouvernement entend suivre sur cette question. Je déclare, cependant, qu'il nous faut des élévateurs tout comme nous avions besoin des autres améliorations que nous avons maintenant. Nous aurons des élévateurs, lorsque nous aurons amélioré nos routes fluviales ; si les compagnies ou les particuliers ne veulent pas les construire, le gouvernement verra à ce que ce travail soit fait.

Mon honorable ami, le Solliciteur général, a parlé des accidents qui se produisaient dans le Saint-Laurent. Je lui ai demandé de consulter les statistiques. Il pourra voir que presque tous les accidents graves ne se sont pas produits entre Québec et Montréal ; il ne saurait s'en produire non plus. Ces accidents deviendront moins fréquents depuis le golfe jusqu'à Québec et à Montréal, car nous perfectionnons constamment notre système de bouées de phares. Nous travaillons, tous les ans, au creusement et à l'élargissement du chenal. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart) a laissé entendre que bientôt, peut-être, nos canaux devraient être libres. Je partage cette opinion, et, avec lui, je dirai que le port de Montréal devrait être libre. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'il s'agit d'une question d'argent, jusqu'à un certain point. Les commissaires du havre de Montréal ont emprunté pour opérer les améliorations qui s'exécutent maintenant. Ils doivent payer un certain montant d'intérêt. Avant de faire de Montréal un port libre, le gouvernement devra prendre à sa charge la dette des commissaires, comme nous l'avons fait en 1888, et depuis, pour le port de Québec. En effet, je le répète, nous avons, en réalité, assumé cette dernière dette, car la commission du havre de Québec n'a pas payé un sou d'intérêt sur les obligations signées par elle et que le gouvernement avait en mains. Nous avons amélioré presque tous les ports de ce pays. Il serait juste et sage, dans quelques années, pour le parlement de ce pays de rendre libres nos canaux et les ports de Québec, de Montréal, de Saint-Jean et d'Halifax. Nos canaux nous donnent un revenu annuel d'environ $300,000, ce qui n'est pas un montant bien considérable. La commission du havre de Montréal doit environ $4,000,000, ce qui n'est pas énorme. Nous dépensons, ainsi que nous l'a rappelé mon honorable ami (M. Haggart), des montants bien plus considérables pour l'Intercolonial. Ce chemin de fer est important et fournit des moyens de transport dont il faut tenir compte ; pourtant, presonne ne niera que les canaux canadiens, que les ports de Montréal et de Québec, et que la route du Saint-Laurent sont, sous ce rapport, beaucoup plus importants que ne l'est l'Intercolonial. Envisagée à ce point de vue, car il ne s'agit pas ici d'une affaire de parti, la libre entrée des canaux et des ports de Montréal et de Québec est une question qui mérite la plus sérieuse considération de ceux qui ont étudié cet important sujet. A mon sens, s'est la question du jour. Il nous faut des moyens de transport, par chemin de fer, par eau, il faut que le Canada soit aux canadiens sur la terre, sur les eaux.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si nous entretenons fermement cette idée, nous pourrons accomplir de grandes réformes, obtenir des résultats avantageux. Pourquoi récriminer ? Il y a des gens qui prétendent que nous avons perdu notre temps. Je l'ai dit déjà : nous avons exécuté des travaux très importants. Cette jeune nation canadienne dont la population n'était que de 5.000,000 d'âmes a construit le Pacifique. Quel est le peuple placé dans les mêmes circonstances d'existence, qui aurait accompli une œuvre semblable ? Au point de vue national, la construction de ce chemin de fer a eu des résultats merveilleux.

Si nous demeurons aussi déterminés que nous l'étions au début à améliorer nos voies navigables et nos ports, et à compléter notre système de moyens de transports, nous ne pouvons qu'espérer les meilleurs résultats. Mon honorable ami, le Solliciteur général, (l'honorable M. Fitzpatrick) appelle Montréal, un port renfermé dans les glaces. Impossible de nier qu'il y ait des glaces et des neiges à Montréal, mais il est certain que, jusqu'ici, cette ville a pris les mesures nécessaires pour n'en pas trop souffrir.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'en avons pas trop souffert, au point de vue commercial.

L'honorable M. ROSS : Ni au point de vue politique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'accès du port de Montréal est libre pendant à peu près sept mois de l'année. Plût au ciel, qu'il le fût plus longtemps ! Faisons des vœux pour qu'il devienne ouvert à la navigation, toute l'année durant.

M. TALBOT : Durant dix mois.

M. PREFONTAINE : Durant douze mois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mettons dix mois. Il n'y a pas un seul représentant de la ville ou du district de Montréal qui ne soit disposé à tendre la main à nos amis de Québec et à leur prêter main-forte pour tenir le chenal libre pendant dix mois de l'année. Nous sommes disposés à ne pas leur ménager notre concours, persuadés que nous sommes que, si le port de Québec était libre dix mois durant, chaque année, non seulement Montréal, mais le Canada tout entier, en profiterait grandement. Ce n'est pas une question de rivalité entre villes, entre Montréal, Québec et Halifax ; l'intérêt de tout le pays doit être notre première considération. M. l'Orateur, la Chambre est peut-être ennuyée de la longueur du présent débat.

Quelques VOIX : Non, non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais je crois que celui-ci produira de bons résultats. Plus l'importance vitale de la question des moyens de transport sera mise sous les yeux du public, plus le pays tout entier en profitera.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. ALBERT E. KEMP (Toronto-est) : A cette phase de la discussion, je ne me propose pas de retenir la Chambre plus de quelques instants. Avec le ministre des Travaux publics, je suis heureux que cette affaire ait été remise sur le tapis. Elle a déjà fait le sujet de nos délibérations dans les premiers jours de la session, mais j'avouerai qu'alors mon attente avait été trompée car, comme d'autres députés, on m'avait porté à croire que Montréal était, non pas le port national unique, mais le principal port du Canada. Il m'avait semblé que les représentants du district de Montréal n'étaient pas assez empressés, quand il s'agissait de revendiquer auprès du public canadien les droits de leur port. Je me souviens que le représentant de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike), parlant du Grand Tronc qui choisissait Portland au lieu de Montréal, comme port terminus pendant l'été, a dit que cette décision avait beaucoup de bon, parce qu'elle était de nature à tirer la population de Montréal de sa léthargie. Je fis alors observer que, l'une après l'autre, les compagnies de steamers prenaient la route de Portland. Il me fait plaisir de constater que les représentants de la ville et du district de Montréal, s'intéressent maintenant à cette question, plus qu'autrefois. L'amélioration de la route du Saint-Laurent semblait être en bonne voie, lorsque le problème des assurances maritimes s'est imposé à l'attention du public et s'est compliqué, par suite de la décision, prise par le Grand Tronc, de faire de Portland, son terminus d'été. Au cours du débat, j'ai été surpris de voir qu'on parlait si peu d'une affaire d'une aussi grave importance. Selon moi, le problème des assurances maritimes pouvait être facilement résolu, après mûre délibération et lorsqu'on aurait amélioré nos phares et nos bouées et facilité la navigation de la manière indiquée au ministre de la Marine et des Pêcheries. On devrait tenir compte de l'excellent rapport préparé à la demande de quelques particuliers à leurs propres frais, et je ne crois pas que le ministre de la Marine et des Pêcheries ait raison de traiter ce rapport comme il l'a fait, en se bornant à le critiquer. Le représentant de la division Saint-Laurent nous a appris que, au moins cinq compagnies de steamers avaient dans ces derniers temps déserté le port de Montréal en faveur de Portland, comme port d'été; j'ai conclu des remarques de l'honorable député que ce changement avait été le résultat des inconvénients signalés dans ce rapport et des exigences des assurances maritimes. Pourtant, je ne crois pas qu'un seul navire ait pris la route de Portland pour de semblables motifs.

Relativement au problème des moyens de transport, les principaux incidents pendant les années dernières ont été l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, et le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal, qui ont eu pour résultat d'engager le Grand Tronc à faire de Portland son terminus, pendant l'été. Il faudra dépenser une forte somme, pour neutraliser les effets de la décision prise par cette compagnie puissante dont les Canadiens ont autant lieu de s'enorgueillir que de la Compagnie du Pacifique Canadien, dont le ministre des Travaux publics a parlé en termes si bien sentis. Il est déplorable et décourageant, au point de vue national, de voir qu'on n'ait rien fait, il y a quelques années, pour conserver à Montréal les faveurs de cette puissante compagnie

pendant la saison de la navigation, lorsque la compagnie a annoncé qu'elle réaliserait ce projet.

Nous sommes heureux que cette question soit soumise à nos délibérations, parce qu'elle nous a fourni l'occasion d'apprendre quel est le projet, ou plutôt quels sont les projets de l'administration, car ses membres ne semblent pas d'accord. Nous avons entendu exprimer les sentiments de la population de Montréal et de la population de Québec et l'opinion de ceux qui sont en faveur de voiturer les produits canadiens par des routes canadiennes vers des ports du pays. Comment a-t-on passé sous silence, au cours du débat, la plus importante considération ? Les exportations du Canada proviennent en grande partie de la province d'Ontario. Si je saisis bien la question, dans le passé, on n'avait pas pour but de fonder de grandes villes, comme Montréal et Québec, mais de diminuer les frais de transport, au profit des cultivateurs de ce pays ; or les cultivateurs d'Ontario sont ceux qui, dans une large mesure, produisent les denrées que nous exportons dans les pays étrangers. Par conséquent, je crois que, dans l'examen du problème qui nous occupe, nous devons tenir compte d'eux.

Je ne m'étendrai pas davantage sur la perte subie par le commerce de Montréal, si ce n'est pour ajouter que dernièrement, j'ai lu dans les journaux une foule d'articles traitant des dépenses du Grand Tronc à Portland et du grand nombre d'affaires détournées de Montréal. Pendant les premiers jours de la session le gouvernement fut interpellé pour savoir quelles mesures il avait prises dans le but d'apprendre du Grand Tronc jusqu'où cette compagnie entendait s'engager dans cette voie ; et je regrette de n'avoir plus entendu parler de cette affaire dans la suite.

Au cours du débat, ont été prônés plusieurs projets qui, à mon avis, ne devraient pas être mis sur le tapis à l'heure présente, et au sujet desquels on ne devrait pas nous laisser croire que l'administration dépensera de fortes sommes, avant de nous rendre compte du profit que nous tirerons des travaux qui nous ont déjà coûté si cher. Je parle des systèmes des canaux Welland et du Saint-Laurent. Je ne crois pas que l'heure ait sonné de doubler ces canaux de manière à former un V. Je ne considère pas le projet du canal de la baie Georgienne réalisable par la génération actuelle. Si l'on croit nécessaire de creuser un autre système de canaux pour obvier à l'obligation de contourner le lac Erié, le plan le moins coûteux et le plus facilement réalisable, selon moi, serait de s'assurer du plus court chemin entre la baie Georgienne et le lac Ontario, puis d'y creuser un canal. Le ministre des Travaux publics a déclaré ce soir, que la distance pour se rendre à Montréal par le canal projeté de la baie Georgienne et de la rivière Ottawa est d'environ 940 milles. Je prétends que si ce canal était construit, si l'on jugeait que sa construction est d'intérêt public—ce que je n'affirme pas—nous pourrions utiliser le système des canaux du Saint-Laurent, et le trajet ne serait allongé que de 40 ou 50 milles, à peu près, mais la durée du voyage ne serait pas plus longue, car il y aurait plus de navigation en eau libre.

Un article que je lisais dans le Globe de Toronto, édition de ce matin, touchant le projet de faire de Toronto un port maritime, m'a vivement intéressé. Je ne préconiserai pas cette idée, car si j'entreprenais de le faire, plusieurs députés me croiraient en faveur de dépenser un montant considérable pour approfondir davantage les canaux du Saint-Laurent. Je ne me constitue pas le champion de cette politique ; mais, le Grand Tronc ayant cru bon de se diriger vers un port américain, nous avons lieu de nous demander si nous ne pourrions pas rapprocher du littoral le cœur de la province d'Ontario ? C'est un projet qui aurait les sympathies de la population d'Ontario, des cultivateurs surtout, et je crois que nous devrions l'examiner en toute justice et sans parti pris politique. Le Globe observe, comme je l'ai fait dernièrement, que la population de Chicago s'enquiert de la possibilité d'expédier en Grande-Bretagne, en Allemagne et dans les autres pays de l'Europe, les produits de l'ouest, uniquement au moyen de steamers ; et il se demande, puisque Chicago peut s'aventurer dans une entreprise semblable—et elle le tentera—pourquoi les villes situées sur la rive canadienne des grands lacs ne pourraient pas l'imiter. Pendant la présente saison, quatre steamers de Chicago passeront par les canaux canadiens pour se rendre en Europe et pour en revenir. De 1860 à 1865, des vaisseaux naviguaient en droiture entre la ville de Toronto et Liverpool d'où ils rapportaient des chargements. D'autres navires ont aussi fait le trajet entre Toronto et le port de Natal, dans le Sud-africain, et j'espère qu'il me sera donné de voir un jour des vaisseaux transporter directement le rendement de nos fermes et de nos usines de Toronto en Europe et ramener des cargaisons de là-bas. Si cela ne peut se faire sur une grande échelle, nous pouvons sans conteste transporter les produits d'Ontario à ce grand centre, Toronto,—le port maritime le plus important du Canada, au point de vue du tonnage—et de Toronto à Montréal, ou de Toronto en Europe.

J'ai écouté avec intérêt ce que le ministre des Travaux publics a dit des sommes dépensées pour le port de Québec. Il croit que l'administration n'a pas toujours négligé Québec et que cette ville ne devrait pas être jalouse. Il a rappelé que l'Etat contribue un million de dollars aux frais de construction d'un pont à Québec et qu'il a déjà fait remise à cette ville d'une dette se chiffrant par $1,500,000 représentant l'intérêt sur ses obligations. Ces chiffres sont élevés, et nous ne nous rendons pas compte de leur importance, à Toronto, car nous ne re-

cevons jamais rien. En vain, Toronto ou Ontario espéreraient avoir leur part du trafic qui se fait par les canaux du Saint-Laurent et transporter de l'acier, du fer et de la houille entre les provinces maritimes et Ontario, et du commerce d'exportation des produits de leur sol et de leurs fabriques—et sachant qu'une maison d'Ontario requiert, à elle seule, 1,500 wagons par année, vous comprendrez l'importance de ces exportations—Toronto, dis-je, espérerait en vain avoir sa part de ce commerce, car cette ville ne peut obtenir le maigre montant dont elle a besoin pour draguer son port, et l'administration ne semble aucunement disposée à entreprendre ces travaux. Il nous faut quémander notre part des faveurs ministérielles sans pouvoir l'obtenir. J'espère que le ministre des Travaux publics mettra cette question à l'étude. Elle n'est pas du domaine de la politique, nous a-t-il dit. Nous devons croire, et j'ose exprimer cet espoir, qu'il ne souffrira pas que ses collègues l'empêchent d'accomplir les améliorations qui sont requises dans le port de Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne prétendra pas, j'en suis certain, que quelques apports dans le lit du lac, ont éloigné le commerce du port de Toronto. Il n'émettra pas cette prétention. Les alluvions n'ont pas nui au commerce de Toronto, autant que j'ai pu en juger. Elles ne peuvent certainement pas nuire au transport de la houille apportée des provinces maritimes.

M. KEMP : Je prétends que les ports des grands lacs devraient être en état de prendre leur part du commerce qui suit la route des canaux du Saint-Laurent, et que les vaisseaux auxquels leur tonnage permet de passer par ces canaux devraient pouvoir se rendre dans ces ports. Nous développons de grandes industries dans les provinces maritimes, d'où nous espérons obtenir du fer et de l'acier ; mais si les vaisseaux qui suivent la route de nos canaux se dirigent vers Toronto, avec des chargements de houille, de fer et d'acier, force leur serait de mouiller avant d'entrer dans le port. Néanmoins, bien que nous ayons eu, depuis deux jours, un débat au sujet de ce que nous pouvons appeler une querelle entre les villes de Montréal et Québec, on n'a prêté aucune attention aux ports canadiens dont les exportations sont des plus considérables. J'espère n'avoir pas exagéré ; je ne crois pas l'avoir fait. Le ministre des Travaux publics, j'en suis certain, s'occupera de nous faire rendre justice. On nous dit qu'il y a un surplus de huit millions de dollars, et, lorsque nous entendons parler d'excédents, nous pensons naturellement avoir de l'or en barres. Pourquoi alors, ne pas mieux traiter le port de Toronto que dans le passé ? Si l'administration peut faire la dépense nécessaire pour enlever du port de Toronto la boue et les alluvions qui y ont été entraînés depuis des années, sa conduite sera approuvée par la population de cette ville. Je désire faire observer au ministre des Travaux publics, qui était absent l'autre jour lorsque j'ai fait mes calculs, que Toronto est un port d'exportation plus considérable que Montréal. Ce fait n'est pas généralement connu et, si je le mentionne, ce n'est pas dans l'intention de decrier cette dernière ville. En 1898, un relevé obtenu de la Compagnie du Grand Tronc, a démontré que, cette année-là, en janvier, les marchandises expédiées de Toronto sur le réseau de la compagnie, se chiffraient par 103,754 tonnes, tandis que Montréal n'en avait expédié que 58,091 tonnes. Pendant le mois de septembre, alors que Montréal profite du trafic océanique, les marchandises expédiées de Toronto, par la voie du Grand Tronc, ont été de 105,000 tonnes, et, de Montréal, de 96,000 tonnes. Les recettes du transport des voyageurs à Toronto, dépassent également de beaucoup les mêmes recettes à Montréal. J'espère que l'administration fera tout en son pouvoir pour tâcher de ramener à Montréal, le trafic du Grand Tronc, et pour obtenir que cette puissante compagnie nous aide à augmenter l'importance de la route du Saint-Laurent.

Je crois qu'en réalisant nos projets pour l'amélioration de notre système de canaux, et en favorisant les progrès des cités et des villes situées sur les bords des lacs Ontario et Erié, nous travaillerons également dans l'intérêt de la route du Saint-Laurent. Inutile de ma part, d'examiner la question si bien débattue de savoir si Montréal ou Québec doit être le port principal. Je crois que certains gros vaisseaux s'arrêteront dorénavant à Québec, mais qu'il y en aura d'autres qui se rendront toujours à Montréal et qui remonteront aussi loin que possible dans l'intérieur du pays. Si deux millions doivent suffire, pour creuser à une profondeur de trente pieds le chenal entre Montréal et Québec, cette dépense a peu d'importance et l'administration ne devrait pas hésiter à la faire. J'espère que les ministères étudieront attentivement ce problème et tomberont d'accord sur une politique bien définie de manière à ne pas faire constamment miroiter à nos yeux des projets nouveaux. Je crois inutile de m'arrêter à certaines idées qui ont été prônées pendant le débat. Allons de l'avant, améliorons notre grand système de canaux, ayons constamment sous les yeux le projet entier et venons-en à une décision sur ce qu'il est préférable de faire dans l'intérêt public.

M. JACQUES BUREAU (Trois-Rivières et Saint-Maurice) : J'ai suivi avec intérêt le présent débat, sans contredit, l'un des plus importants qui aient, en aucun temps, eu lieu dans cette Chambre, et je ne puis souffrir qu'il se termine sans faire quelques observations que je me crois tenu de soumettre à la députation, à titre de représen-

tant de Trois-Rivières. Après avoir prêté l'oreille à la discussion, je conclus que nous sommes tous d'accord sur un point. Nous admettons tous que le fleuve Saint-Laurent doit être l'artère principale du commerce d'exportation de nos produits vers l'ancien continent. Les uns ont prétendu que cette route a besoin d'améliorations considérables ; pourtant le ministre de la Marine déclare qu'elle est en bon état. On semble aujourd'hui se demander où doit être la tête de la navigation fluviale et quelles améliorations il faut faire à cet endroit.

La plus grande partie du grain récolté dans les plaines de l'ouest est dirigée vers les ports américains, a-t-on dit. Mais si la route du Saint-Laurent est en bon état, pourquoi le grain de l'ouest destiné à l'exportation n'est-il pas apporté dans nos ports ? La seule réponse à faire—et c'est la bonne—c'est de dire que nos ports ne sont pas convenablement outillés pour le chargement des navires ou pour la manutention du grain. Il faut aussi se rappeler que notre vaste pays n'exporte pas exclusivement du blé, que récemment de nouvelles industries s'y sont implantées et que des ressources nouvelles ont été découvertes. Il faut se rappeler, par exemple, que dans le collège électoral que je représente, depuis quatre ou cinq ans, des millions de dollars ont été placés dans l'industrie de la pâte de bois et du papier. Ceci étant donné, nous devons envisager les meilleurs intérêts de la nation et répartir les améliorations entre nos ports, pour que tout le Canada en profite. Il semble exister de la jalousie entre Montréal et Québec. Ce sentiment date de loin. Si ma mémoire est fidèle, l'histoire rapporte que, lorsqu'il s'est agi de choisir la capitale du Canada, la vieille querelle a éclaté de nouveau et, par suite, Ottawa devint la capitale du pays.

J'ai un compromis à offrir ; je suggère d'adopter un port situé à mi-chemin entre Québec et Montréal, un port maritime en aval du lac Saint-Pierre. Si vous désiriez en faire le port national du Canada, libre à vous. Vous ne serez pas obligés de draguer le lac Saint-Pierre, nécessité qui cause beaucoup d'ennuis aux membres de la Chambre, partisans de l'économie. Tous les députés connaissent la situation de Trois-Rivières à l'embouchure du Saint-Maurice. Il n'y aurait pas de dragage à faire. Les vaisseaux qui remontent à Montréal ou qui en descendent passent à 50 ou 60 pieds de nos docks. De plus, des industries nouvelles se sont établies à Trois-Rivières. Cette année, on abattra dans la région du Saint-Maurice environ 3,000,000 de billes. Celles-ci seront converties en planches, en pâte de bois ou en papier qui seront expédiés de l'autre côté de l'océan. Or, dans toutes ces industries la part de Trois-Rivières n'est que d'un dixième, d'après le rapport de nos commissaires du port, à la date récente de janvier 1901.

M. BUREAU.

Pourquoi en est-il ainsi ? Parce que nous n'avons pas les quais qui nous permettraient de recevoir ces produits fabriqués à moins de vingt-un milles des eaux profondes, et de les transporter à Trois-Rivières d'où ils seraient exportés. Les neuf dixièmes de ces produits doivent prendre la route de Montréal ou celle de Québec, où ils encombrent les ports et rendent plus difficiles la manutention des marchandises. On l'a dit, la distance ne compte plus, c'est du temps qu'il faut tenir compte, et on gagne du temps quand la manutention est facile. Chacun sait que plus le volume de la marchandise est grand, plus les frais de transport sont élevés. Si nous avions des capitaux pour agrandir le port de Trois-Rivières, de manière à satisfaire à nos besoins et à exporter les $2,000,000, en valeur, de pâte de bois et de papier fabriqués par la Compagnie de pâte de bois des Laurentides, à Grand'Mère ainsi que le papier que produira la Compagnie belge-canadienne, le port de Montréal serait moins congestionné. De plus, le fabricant aurait moins de frais à supporter, n'ayant à transporter ses produits que sur une distance de 27 milles au lieu de 127 milles, pour les livrer dans un endroit où l'eau est profonde. En outre, ces industriels ont besoin de matériaux qu'ils doivent importer. Ils emploient la houille, le soufre et le marbre, et, faute de commodités requises à Trois-Rivières, ces matières passent par Québec et Montréal, où elles encombrent les quais et rendent plus difficile la manutention des marchandises.

Je parlerai aussi d'un autre commerce, et mon honorable ami, le représentant de la division Saint-Laurent de Montréal (M. Bickerdike), en dépit de ses prédilections pour cette ville, corroborera mon témoignage. Je veux parler du commerce des bestiaux. A Trois-Rivières, où la marée ne se fait pas sentir, nous avons une belle prairie qui sert de pâturage. Nous pouvons faire venir des animaux à Trois-Rivières et, au sortir des wagons, les mettre en pacage pour les engraisser, puis les conduire à bord des navires en destination de l'étranger. Il n'y a pas d'endroit préférable au port de Trois-Rivières pour l'exportation du bétail. Quand je parle ainsi, je ne considère ces ports que comme ports d'été. Apportons maintenant un autre argument. En épargnat à ces industries nouvelles des frais de transport, nous favorisons le producteur, le bûcheron qui abat les arbres qui servent à la préparation du bois à pâte, de la pâte de bois et du papier. Ces compagnies font retomber sur quelqu'un les frais de transport qu'elles soldent, et c'est généralement l'ouvrier qui voit diminuer ses gages, en raison directe de l'augmentation des frais d'exportation que l'industriel supporte. Cette question, a-t-on dit dans cette enceinte, n'est pas du domaine de la politique, c'est une question nationale. Eh bien, à titre de patriote et non comme homme politique, je désire appeler l'atten-

tion de la Chambre sur Trois-Rivières et déclarer qu'il y va de l'intérêt du Canada tout entier de faciliter l'exportation du papier, de la pâte de bois et du bois à pâte, du port de Trois-Rivières.

J'ai désiré mettre sous les yeux de la Chambre les avantages de ce port, afin que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, ne soit pas surpris, si je me présente devant lui pour lui demander d'inscrire au budget, des crédits destinés à contribuer à l'agrandissement de ce port important qui, je l'espère, dans un avenir rapproché, s'imposera à l'attention de la Chambre.

M. J. B. MORIN (Dorchester) : Il semble être de règle dans ce débat que chacun prêche pour sa paroisse. Quant à moi, je ne me propose pas de faire l'éloge d'un port ou d'un autre ; je ne veux réclamer que justice. La nature a prouvé que Québec a toujours été, et est encore, le port dont ce pays a besoin. Je me souviens que, il y a cinquante-cinq ans, lorsque nous nous rendions à Québec, on nous faisait traverser la rivière non sur un bateau à vapeur mais sur des bacs mus par des chevaux. Nous devions passer d'une rive à l'autre, car il y avait une rangée de vaisseaux, de six ou huit milles de longueur, en amont et en aval de la ville, ce qui prouve qu'il se faisait alors des affaires à Québec. Or, plusieurs années plus tard, il y a cinquante ans environ, je visitai le port de Montréal. Je ne veux pas déprécier celui-ci, mais qu'était-il à cette époque ? On n'y voyait que quelques goélettes, ici et là. L'histoire le prouve et j'en ai été témoin, moi-même. Le ministre des Travaux publics cherche à nous persuader que le port de Montréal est sans contredit le port sur lequel nous devons compter. Rappelons-nous ce qui s'est passé en 1878. Quel événement fit la fortune du port de Montréal et donna un si grand essor au commerce de cette ville ? Ces résultats furent la conséquence de ce qui se passa, en 1878, à Québec, où les vaisseaux prenaient et déchargeaient leur cargaison. Nous nous rappelons tous la grève qui eut lieu cette année-là, le représentant de Québec-ouest en a bonne mémoire. Tout trafic était suspendu entre Montréal et Québec ; ce fut la cause de l'augmentation si forte du commerce maritime à Montréal. Les choses ayant aujourd'hui repris leur cours naturel, le commerce s'achemine de nouveau vers Québec où la manutention des marchandises est facile et bon marché. Désirez-vous avoir un port à Montréal, vous aurez à le créer ; mais le port de Québec existe déjà.

L'administration parle de la construction d'un pont à Québec. A ce sujet, je voudrais donner au ministre des Travaux publics un mot ou deux d'avis. Lorsqu'il aura fait construire les piles de ce pont, qu'il fasse construire un môle en aval et un autre en amont et il verra les glaces retenues par le pont, de décembre jusqu'en avril de l'année suivante. Alors, le port de Québec sera libre de glace et le fleuve Saint-Laurent sera navigable pendant tout l'hiver. Le ministre des Travaux publics ne peut mettre en doute ce que je dis. Nous savons tous, en effet, que quand les glaces forment un barrage à l'endroit où le pont doit se construire, le port de Québec est libre tout l'hiver.

En ce qui a trait au dragage du fleuve, je ne partage pas l'opinion du ministre des Travaux publics. Avant l'invention des machines à vapeur, les vaisseaux remontaient jusqu'à Montréal. C'étaient des bâtiments à voiles et de petites goélettes tirant dix ou douze pieds d'eau. Plus tard, l'invention de ces machines rendit nécessaire le dragage du chenal. Depuis lors, l'Etat a dépensé des millions de dollars. Si nous pouvions draguer une fois pour toutes le lit du fleuve et avoir l'assurance que les travaux ne seraient pas à recommencer, passe. Mais nous savons qu'en Europe, chaque année, se construisent des vaisseaux de plus en plus longs et de plus en plus profonds, et que chaque année, nous aurons à approfondir le chenal pour leur livrer passage. Il y a quelques années, les vaisseaux d'un tirant d'eau de 27 pieds pouvaient facilement remonter jusqu'à Montréal, mais, de nos jours, cela ne leur est plus possible. Chaque été, les journaux nous apprennent que quelque vaisseau a touché fond à tel endroit. Ce qui démontre la nécessité d'approfondir le chenal. Le ministre des Travaux publics projette de lui donner une profondeur de 30 pieds. Cela ne suffira que pendant quelques années à l'expiration desquelles, il nous demandera de le creuser jusqu'à 32 pieds, et Dieu sait jusqu'où cela peut nous mener.

Le ministre des Travaux publics semble avoir une grande confiance aux canaux. Je ne suis pas de son avis, excepté en ce qui concerne certains canaux vraiment nécessaires. Permettez-moi de vous narrer l'histoire de deux canaux américains. De Pittsburg à Philadelphie, il y a un canal de 354 milles de longueur. Ce canal fut utilisé pour la première fois en 1847, et, en 1858, on cessa d'en faire usage sur une longueur de 60 milles. De nos jours, il ne sert que de Pittsburg à Johnstown, sur un parcours de 56 milles. A l'autre extrémité, on n'a recours à ce canal que depuis Harrisburg jusqu'à Philadelphie, distance de 104 milles ; si bien qu'aujourd'hui on n'utilise que 160 milles de ce canal qui avait primitivement 354 milles de longueur. Considérez maintenant le canal North Branch qui commençait à Harrisburg, capitale de la Pennsylvanie ; ce canal est maintenant abandonné complètement. Telle est l'histoire de ces canaux. Nous constatons par la lecture des rapports que, depuis 1869, le trafic du canal Buffalo et New-York diminue. Celui du canal Welland périclite également. En présence de ces faits, quelle raison avons-nous de continuer à approfondir nos canaux quand l'expérience nous donne tort d'une manière si évidente ? Pourquoi ne pas économiser ? Mais si vous tenez tant à construire des

canaux, pourquoi ne pas laisser le canal Welland dans l'état où il se trouve et creuser, depuis la baie Georgienne, un canal qui se relierait quelque part au Saint-Laurent ? Par ce moyen, vous auriez à franchir, pour vous rendre à Québec, 300 milles de moins qu'en passant par Port-Colborne.

Le ministre des Travaux publics a aussi parlé du chenal du nord, au-dessous de Québec, sur le côté septentrional de l'île d'Orléans. Il sera facile, a-t-il dit, d'approfondir ce chenal. Je le crois, pourtant je conseille au ministre de n'en rien faire. De tous les bateaux qui suivaient cette route en descendant ou remontant le fleuve, seules les embarcations qui transportent le bois de corde, et qui tirent quatre pieds d'eau, prennent maintenant ce chemin. Dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de faire des dépenses pour améliorer le chenal du côté nord de l'île d'Orléans. Le chenal du sud suffit.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse) : M. l'Orateur, depuis quelques années on a dit et écrit beaucoup de choses sur les grandes questions des transports, la construction de vaisseaux, de la navigation d'hiver, et autres améliorations au Canada. Il a aussi été parlé du canal de la baie Georgienne ; et tout ce qui a été dit, tout ce qui a été écrit, sur ces grandes questions ne nous donne pas la solution du problème des meilleurs moyens de transport, et ne nous permet pas de résoudre les difficultés en face desquelles nous nous trouvons à l'heure qu'il est. On sait que depuis quelques années, les Etats-Unis nous ont fermé leurs portes et, par là-même, nous ont forcés de chercher ailleurs un marché que nous avions auparavant de l'autre côté de la frontière. Cela nous a obligés d'améliorer nos voies fluviales, nos chemins de fer et nos canaux afin de transporter nos produits ailleurs.

Avant de parler des difficultés qu'offre la navigation de l'océan Atlantique en remontant le Saint-Laurent, nous avons donc à discuter d'abord quels sont les meilleurs moyens d'atteindre le marché anglais et le marché européen en général, avec le plus d'avantages possibles pour le Canada, en vue d'y écouler nos produits agricoles et autres. Cette grande question des transports qui a été si chaleureusement et si éloquemment discutée depuis quelques jours devant cette Chambre n'en est pas une de clocher, ni doit-on chercher à la rétrécir en l'envisageant au point de vue restreint des intérêts locaux des députés vivant dans une partie du pays plus tôt que dans une autre, ou essayer de favoriser un endroit plutôt qu'un autre.

Je représente un comté du district de Québec. Il est vrai que tout ce qui touche la vieille ville de Champlain nous est cher, car nous sommes de ce district. Mais cette question est trop grande, trop considérable, pour que nous nous limitions aux seuls intérêts de la ville de Québec proprement dits lorsque nous la discutons.

M. MORIN.

Si j'ai bien compris ce qui a été dit, il s'agit de savoir si nous pouvons transporter non seulement les produits canadiens par la voie canadienne, et atteindre les marchés européens avec plus d'avantages qu'en nous servant des voies de transport américaines. Il a été prouvé par les différents arguments employés que 75 pour 100 de ces produits passent par les voies américaines. Nous avons entendu bien des arguments de part et d'autre sur la question de savoir si la voie du Saint-Laurent ne nous offre pas tous les avantages possibles pour lutter victorieusement contre nos concurrents étrangers. Je n'ai pas l'intention de traiter toute cette question et je limiterai les quelques remarques que je me propose de faire à la partie du Saint-Laurent située en bas de Québec, car la partie des grands lacs, des canaux et celle entre Montréal et Québec ne m'est pas bien familière.

Dans le cours des observations que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a faites, je crois qu'il a traité avec un peu de légèreté les différents témoignages entendus à Montréal l'automne dernier lors de la grande enquête tenue dans le but de réduire les taux d'assurance et de rechercher les moyens les plus propres à rendre la navigation plus rapide et plus facile.

J'ai lu presqu'en entier les témoignages qui forment, comme vous le voyez, M. l'Orateur, un volume assez considérable. Je m'attacherai surtout à la partie contenant les témoignages de personnes que je connais personnellement, de personnes parfaitement compétentes, se rapportant à cette partie du Saint-Laurent s'étendant de Québec au golfe. Il y a entre autres témoignages, ceux de trois pilotes, et l'un de ces pilotes est le maire de mon village, M. Alfred Larochelle. M. Larochelle a trente années d'expérience ; c'est un homme qui, en moyenne, fait quarante à cinquante voyages par saison entre Québec et la Pointe-aux-Pères. Je parlerai de son témoignage d'une manière particulière, parce qu'il est corroboré, du reste, par les autres pilotes qui ont aussi été entendus lors de cette enquête.

M. l'Orateur, j'accepte ce témoignage, ou plutôt cette série de témoignages, que le ministre de la Marine (sir Louis Davies) semble traiter d'une manière un peu légère, en disant qu'ils ont été entendus *ex parte* ; que cette enquête a été faite *ex parte*, et que probablement si ces gens eussent été interrogés d'une autre manière, on aurait peut-être pu arriver à d'autres conclusions.

Eh bien ! si nous examinons les témoignages qui ont été donnés à cette enquête, par des hommes d'au delà de trente années d'expérience dans la navigation ; des hommes reconnus comme des pilotes non seulement parfaitement compétents, mais encore des pilotes diligents et sobres, dont plusieurs sont retenus d'avance par les grandes compagnies de vapeurs transatlantiques et payés un montant additionnel de douze dol-

lars par voyage, afin de s'assurer de leurs services ; je crois que le témoignage de ces gens mérite considération.

Que résulte-t-il de l'étude de ces témoignages ? Nous voyons que vingt-quatre suggestions très importantes y sont faites. Je me contenterai simplement de les mentionner, car nous avons dans ces témoignages les raisons pour lesquelles ces messieurs suggéraient ces améliorations. Qu'est-ce que ces pilotes disent ? Ils conseillent d'abord qu'à la Pointe aux Pères il devrait y avoir là un sifflet de brume au lieu d'un canon à bombe, —expression dont se servent les marins. En second lieu, ils nous disent que le phare flottant de l'île Rouge devrait être placé plus au sud. En troisième lieu, que le canon de l'île Verte, que l'on tire en temps de brume, toutes les vingt minutes, devrait être remplacé par un sifflet d'alarme, lequel dans les temps brumeux annoncerait le point où il se trouve approximativement au moins toutes les deux minutes.

La quatrième suggestion, est une lumière au Cap Saumon. Une lumière tellement puissante qu'elle pourrait être vue à une distance de vingt milles au lieu de douze, telle qu'elle existe aujourd'hui. Une autre suggestion est faite pour ce même endroit. On prétend que le sifflet d'alarme est mal placé. Et, chose assez étrange, mais qui s'explique parfaitement, c'est que le sifflet d'alarme à l'île Verte, tel que situé actuellement est entendu plus facilement à cinq ou six milles du rivage, qu'il ne l'est à un mille de distance. Les pilotes prétendent que ce renvoi du bruit à une distance considérable, au détriment d'une distance moindre, est causé par une montagne qui se trouve à l'intérieur et qui réfléchit les ondes sonores.

Eh bien, il y a là une lacune qui existe et on pourrait certainement y remédier.

On suggère encore de placer au bas de la traverse de Saint-Roch une lumière permanente. L'année dernière nous avons inauguré une lumière permanente qui a été construite en haut, à la partie ouest de la traverse de Saint-Roch. Cette lumière permanente, posée sur un pilier en maçonnerie, a été mise là pour remplacer un phare flottant. Quelle a été la conséquence de ce changement, même dès cette année ? C'est que cette lumière permanente placée au haut de la traverse a facilité la navigation trois semaines plus tard que l'année précédente. La raison en est bien simple, c'est que ce phare flottant qui était placé là dans le printemps, le gouvernement était forcé de l'enlever à l'automne avant que les glaces ne se formassent ; tandis que la lumière qui est là maintenant a résisté à l'énorme courant, aux glaces et à toutes les difficultés fluviales.

C'est là une preuve de ce que l'énergie et l'esprit d'entreprise peuvent faire pour faciliter la navigation du Saint-Laurent. Et qu'est-ce que les pilotes demandent ? et l'expérience prouve que c'est une chose possible,—ils demandent de placer une autre lumière permanente à la partie en question de la traverse de Saint-Roch, qui remplacerait le vaisseau-lumière qu'il y a là maintenant.

A propos de ce vaisseau-lumière, voici un fait qui prouve combien utile et avantageux serait une nouvelle lumière fixe dans cette partie-là. Il y a deux ans, on annonçait au département de la Marine qu'un vaisseau était parti de Montréal avec une cargaison pour se rendre en Angleterre. Le département envoya un vaisseau pour remplacer le phare flottant de la Traverse de Saint-Roch. Ce qui prouve bien la négligence qui se manifesta lors de cet incident, c'est que le vaisseau passa et vit le steamer du gouvernement ancré à la Traverse sans que le vaisseau du gouvernement le vît. Il y resta trois jours, attendant le vaisseau qui était passé, et on dût télégraphier pour faire remonter le steamer qui servait de lumière. C'est une preuve de la négligence dont on se rend souvent coupable.

Des pilotes signalent souvent au département de la Marine à Québec certain déplacement de bouées, des lumières qui se sont éteintes ou d'autres qui fonctionnent mal, et on ne répond pas à ces observations avec la promptitude voulue. On devrait s'empresser de rectifier ces déplacements de bouée, réparer ces lumières qui se sont éteintes, car des inconvénients très considérables peuvent en résulter. Les observations faites par les pilotes devraient être mieux écoutées qu'elles ne le sont, et reçues avec toute la bonne grâce possible, vu les circonstances.

On se demande quelle est la cause de la différence qu'il y a entre le port de Montréal et celui de Québec. On nous dit que le port de Québec n'existe presque plus depuis vingt-cinq ans. C'est vrai, mais tout homme qui connaissait Québec il y a vingt-cinq ans et qui y retourne aujourd'hui constate une différence énorme dans les améliorations qui ont été faites depuis quelques années dans cette ville et ses environs au point de vue de la navigation.

Je dois dire en toute justice pour le département de la Marine que depuis quelques années certains inconvénients ont disparu et que de grandes améliorations ont été faites dans cette partie-là du Saint-Laurent. Mais il reste encore énormément à faire.

Au nombre des suggestions qui sont mentionnées il y en a une demandant qu'une bouée à gaz soit placée dans le milieu du chenal de la Traverse de Saint-Roch. Il existe dans un endroit non encore localisé un banc qui est formé par le déplacement de la terre et du sable, banc qui s'accroît tous les ans. C'est pour obvier aux dangers qu'il présente que l'on demande cette bouée.

On demande aussi de poser une bouée à gaz au sud le l'île des Pèlerins, dont la lumière est reconnue comme excellente.

Dans les discours qui ont été prononcés sur le sujet qui est maintenant devant la Chambre, il a été question des sommes considérables que l'on dépense pour le creuse-

ment et l'entretien du chenal du lac Saint-Pierre qui n'a qu'une profondeur de vingt-sept pieds à une certaine saison de l'année.

Eh bien ! il existe une difficulté presqu'aussi grande en bas de Québec. Il me semble que s'il y a quelque chose à faire pour l'amélioration du Saint-Laurent ; pour faire baisser le taux des assurances maritimes sur la route du Saint-Laurent, on devrait s'occuper immédiatement du passage de l'île aux Grues, trente milles en bas de Québec, où, à marée basse, il n'y a que vingt-quatre pieds d'eau. Les pilotes demandent depuis des années que cet obstacle soit enlevé au moyen de creusage, et si un dragueur puissant était envoyé dans cette partie du Saint-Laurent ; si des travaux étaient faits qui donneraient, à marée basse, trente pieds d'eau et élargissaient le chenal qui, aujourd'hui, n'a que cinq à six cents pieds, en lui donnant une largeur uniforme de mille pieds, ce serait très avantageux pour la navigation du Saint-Laurent.

On suggère de plus qu'à l'île aux Grues, la lumière soit changée. Cette lumière est défectueuse, elle devrait être remplacée par une lumière rouge.

La onzième suggestion comporte que dans cet endroit du chenal de l'île aux Grues, la loi devrait être mieux observée. En effet, en dépit de la loi qui défend aux petits vaisseaux d'ancrer là, toutes les nuits, les vaisseaux qui montent ou descendent, les rencontrent encrés dans le milieu de ce chenal. La loi le défend, mais on n'a jamais mis la loi en force. Si quelques-uns de ces propriétaires de vaisseaux étaient mis à l'amende, ou si une surveilllance constante était faite, soit par un des vaisseaux du gouvernement, ou par un poste d'observation près de cet endroit, placé là par le département de la Marine, ces inconvénients cesseraient d'exister.

On demande encore de placer une bouée à gaz entre l'île aux Grues et les îlots de Bellechasse. Qu'est-il arrivé, il y a quelques années ? Depuis longtemps les pilotes trouvaient à redire de ce qu'une bouée n'était pas placée sur la batture de Saint-Thomas. Ils s'en plaignaient au capitaine Demers, qui était alors en charge du vaisseau du gouvernement. Ce dernier répondit aux pilotes : le colonel Anderson prétend qu'il y en a assez. Et ce ne fut qu'après que le Sarmatian et l'Etolia se furent échoués sur cette batture, qu'on y plaça une bouée à gaz.

Eh bien ! sur ces battures qui ne sont pas localisées sur la carte, pourquoi attendre que nous ayons encore des naufrages ou des pertes de cargaisons importantes ; accidents qui alarmeront encore les compagnies d'assurance et les justifieront d'augmenter leurs taux d'assurance ? Pourquoi ne pas faire ces améliorations tout de suite ? On demande que la bouée de Beaumont, au lieu d'une bouée noire, soit changée en une bouée à gaz. On demande aussi que la bouée noire de la batture de Beauport soit remplacée par une bouée à gaz.

M. TALBOT.

Qu'est-il arrivé l'année dernière à Québec ? Pendant qu'on était à construire l'élévateur du Grand-Nord, l'une des lumières d'alignement a été obstruée pendant tout l'été par suite de la construction de cette bâtisse qui est très haute. Malheureusement, il n'y avait qu'une lumière pour indiquer aux vaisseaux la course à suivre. Plusieurs accidents auraient pu arriver si les pilotes n'avaient pas eu toute l'expérience qu'ils ont. Des plaintes furent faites à ce sujet. On savait fort bien que cette bâtisse énorme cachait cette lumière, et cependant rien n'a été fait qu'à la fin de la navigation, et pourtant cet inconvénient aurait pu être remédié assez facilement. Ces plaintes sont faites par des hommes qui s'y connaissent et qui sont intéressés. Les pilotes ont à cœur leur intérêt personnel. Ils savent que plus les facilités offertes à la navigation du Saint-Laurent seront grandes, plus aussi il y aura de vaisseaux qui fréquenteront nos ports et par conséquent, plus ils gagneront d'argent. Je crois que l'intérêt personnel dans ce cas-ci, est un bon guide et qu'il y a eu lieu de croire que les pilotes ne se trompent pas puisque leur intérêt personnel est d'accord avec celui de la navigation du Saint-Laurent.

On prétend que tout est parfait, et l'honorable ministre de la Marine (sir Louis Davies) nous a dit qu'ayant consulté plusieurs maîtres de vaisseaux, ces messieurs lui avaient répondu qu'ils considéraient qu'il n'y avait rien à faire pour améliorer ou rendre plus parfaite la route du Saint-Laurent à partir de Québec à la Pointe-au-Père.

Il ne faut pas nous fermer les yeux à l'évidence. Je dirai qu'il est de la plus haute importance de faciliter autant que possible la navigation du bas du Saint-Laurent. Nous n'avons pas de flotte qui hiverne dans les ports canadiens. Les premiers vaisseaux qui nous arrivent viennent de la mer et il faut qu'ils entrent dans notre fleuve par le golfe. Avant d'arriver à Montréal et à Québec, il leur faut remonter le fleuve. S'il y a de grandes difficultés dans la navigation en bas de Québec, il faut y remédier tout de suite en y dépensant une partie de cet argent que l'on emploie pour faciliter la navigation entre Montréal et Québec. Nous ne nous plaignons pas de ce que Montréal prospère. Nous n'envions pas son sort. Nous sommes prêts à contribuer et de nos deniers et de nos efforts pour faire de Montréal la ville la plus grande du Canada. Notre pays est assez grand pour avoir un grand nombre de villes aussi florissantes, aussi puissantes et où il y aura autant de progrès réalisés qu'à Montréal. Québec aura sa part de cette prospérité dont jouit Montréal, quand les difficultés que j'ai signalées seront disparues. C'est avec plaisir que j'ai entendu l'honorable ministre de la Marine (sir Louis Davies) nous dire être prêt à faire commencer dès cette année des travaux considérables dans la partie basse du Saint-Laurent afin de remédier aux inconvénients qui sont signalés.

Je suis certain que les promesses du ministre de la Marine seront accomplies, et je sens, dans un avenir absolument prochain, que nous aurons dans le Saint-Laurent une voie de transport, je ne dirai pas seulement égale, mais infiniment supérieure à toute autre du monde entier.

Il a été déclaré cette après-midi que probablement avant longtemps, la navigation du Saint-Laurent serait révolutionnée par le fait qu'un passage serait creusé entre l'île Madame et l'île d'Orléans où il existe, à l'heure qu'il est, une batture de plusieurs milles. Ceux qui connaissent la navigation du bas du Saint-Laurent, savent pourquoi depuis un grand nombre d'années la navigation a adopté le côté sud plutôt que le côté nord du Saint-Laurent. C'est que pendant plusieurs années nous n'avions pas la navigation à vapeur, mais simplement la navigation à voiles, et la partie sud, c'est-à-dire entre la rive sud du Saint-Laurent et les îles qui sont disséminées sur un parcours de plusieurs milles, étant beaucoup plus large, les vaisseaux à voiles, forcés de louvoyer contre les vents contraires, prenaient par la rive sud parce qu'ils pouvaient louvoyer avec beuacoup plus de facilité en tirant, pour me servir de termes nautiques, des bordées plus longues. On prétend maintenant qu'avec la navigation à vapeur, on pourra se servir de la partie nord du Saint-Laurent. Tout le monde sait que la rive nord n'offre presque pas de difficultés, car la profondeur d'eau dans toute sa course est très considérable ; mais je ne suis pas prêt à dire que les explorations qui ont été faites jusqu'à présent sont de nature à faire croire que la batture de l'île Madame est composée exclusivement de sable ou de vase. Je l'espère et personne plus que moi ne désirerait qu'il en fût ainsi, car alors, toutes ces difficultés que l'on a énumérées et qui sont démontrées par des gens d'expérience dans la navigation, disparaîtraient, et nous aurions un passage absolument sûr et libre de toute entrave. Mais je suis sous l'impression que lorsque les sondages auront été faits avec précaution, on découvrira sous ce sable du tuf et du roc qui ne permettront pas qu'on puisse ouvrir là un passage assez considérable pour permettre aux grands vaisseaux d'y passer en tout temps.

Maintenant, à propos de bouées à gaz, il se présente tous les jours des inconvénients dans leur emploi. Les pilotes nous disent que ces bouées, qui sont chargées à raison de cent livres au pouce carré, ne fonctionnent parfaitement que pendant un certain temps, de dix à quinze jours, et qu'elles sont placées là pour la durée d'un mois. C'est-à-dire que la lumière au bout de quinze jours va diminuant, devient défectueuse et très souvent s'éteint avant l'expiration du mois.

On suggère aussi que les lumières qui existent dans certaines parties du Saint-Laurent ne sont pas assez fortes et que des lumières fixes devraient remplacer les lumières tournantes. On a vu des naufrages arriver près de Saint-Valier, à la Pointe, qui se trouve dans mon comté. Les enquêtes ont démontré qu'on avait pris la lumière des îlots de Bellechasse pour celle de terre, ce qui fait que bien des vaisseaux s'apercevant de leur erreur un peu tard et voulant prendre la direction du nord, s'échouent sur la pointe de Saint-Valier. On devrait donc prendre des mesures pour que l'on ne puisse pas confondre les deux lumières qui, dans la nuit, paraissent aussi brillantes l'une que l'autre.

A propos du port de Québec on nous dit : Comment se fait-il que la grande navigation passe devant Québec sans s'y arrêter et se dirige sur Montréal ?

Il y a bien des raisons pour cela. Tout le monde sait que Montréal est la grande métropole commerciale du pays, et je puis ici dire que si Québec, aujourd'hui, n'est pas le port qu'il devrait être, cela est dû à la conduite de certains éteignoirs qui vivent ou qui ont vécu, dans la ville de Québec et qui ont agi ainsi pour des raisons personnelles maintenant connues du public. Ils ont empêché que Québec reçut la part des deniers publics qu'elle avait droit de recevoir. Ces hommes ont été cause que les améliorations qui ont été faites au moyen des fonds versés par le gouvernement n'ont pas eu toute l'efficacité qu'elles auraient dû avoir. Nous avons eu deux hommes dont le souvenir est néfaste ; ce sont McGreevy et Langevin, et ces hommes sont en grande partie responsables de tout le mal fait à la ville de Québec.

L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) sait aussi bien que moi que des sommes considérables que l'on avait fait voter par cette Chambre pour améliorer le port de Québec ont été ou gaspillées ou volées. Une enquête a été faite à ce sujet et la preuve en a été établie. De graves inconvénients en sont résultés qui ont retardé le progrès de ce port pendant plusieurs années. Mais, Dieu merci ! ces hommes sont disparus. Une autre cause qui a nui au développement de cette ville est aussi disparue, je veux parler de la société des débardeurs de Québec, société qui exigeait des prix excessifs pour le chargement et le déchargement des vaisseaux, prix tellement excessifs que les propriétaires de navires préféraient envoyer leurs vaisseaux à Montréal plutôt qu'à Québec pour prendre des chargements. Celui qui aujourd'hui visite Québec constate une différence énorme depuis vingt-cinq ans au point de vue de son développement. Je le dis avec plaisir et je félicite de tout mon cœur la commission du havre au sujet des travaux qui y ont été faits depuis que le parti libéral est arrivé au pouvoir. Ces travaux ont amélioré le port, et grâce à l'initiative et l'esprit d'entreprise des citoyens de Québec, les fonds votés pour améliorer ce port sont dépensés sou pour sou pour les fins auxquelles ils sont destinés et des progrès énormes ont été accomplis.

Maintenant, nous ne nous faisons pas d'illusions sur les avantages que le port de Québec présente. Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre, sans portefeuille, de la division ouest de Québec (M. Dobell), une fois le pont de Québec construit, les deux piliers de ce pont vont, dès les premiers froids d'hiver, créer un pont de glace. Ce pont de glace va permettre—comme cela se produit chaque fois qu'il se forme—va permettre dis-je, une navigation entre Québec et l'océan presque aussi facile en hiver qu'elle l'est en été.

Cet hiver nous avons eu ce pont de glace au Cap Rouge et depuis qu'il est formé, nous avons eu le Saint-Laurent complètement libre de glace. C'est ce qui, cette après-midi, me faisait dire, à un ami, qu'une fois le pont de Québec construit, grâce à ces deux piliers de pierre, nous aurons un pont de glace très à bonne heure, et que nous sommes assez certains d'avoir une navigation constante pendant au moins dix mois de l'année.

Personne n'ignore, M. l'Orateur, que pendant les longues nuits d'automne, il y a une perte de temps considérable pour la navigation entre Montréal et Québec, que les vaisseaux, les grands steamers océaniques, ne voyagent pas entre Montréal et Québec pendant la nuit. Ce sera là un retard facile à éviter, lorsque ces vaisseaux limiteront leur course au port de Québec.

Nous avons de plus, à Québec et à Lévis sur un parcours de plusieurs milles, des quais, à la tête desquels nous avons à marée basse, une profondeur de 27 à 28 pieds d'eau. Par conséquent, il n'y aurait pas de creusement nécessaire auprès de ces quais ; la seule amélioration à faire serait de relier la tête de ces quais par des jetées longtitudinales qui permettraient à un plus grand nombre de steamers d'amarrer et d'y charger ou décharger leur cargaison.

Je pourrais citer d'autres faits qui expliqueraient pourquoi le commrece a, de préference, choisi la direction de Montréal plutôt que le port de Québec. Nous savons, par exemple, que les compagnies transatlantiques préfèrent payer le fret aux compagnies de chemins de fer pour les marchandises venant des environs de Québec, jusqu'à Montréal, plutôt que d'arrêter à Québec pour les prendre sur leur passage. Tout dernièrement encore, un gros fabricant de beurre me disait que les compagnies transatlantiques lui payaient tout le fret de son beurre jusqu'à Montréal, plutôt que de le prendre à Québec, bien que la fabrication de ce beurre se fît à trente milles de Québec.

Il en est de même pour beaucoup d'autres choses. Un grand nombre de marchands voient leurs marchandises passer à Québec, se rendre à Montréal, et leur revenir par les voies ferrées. Ces inconvénients commerciaux pourraient facilement disparaître.

Je n'attache pas le blâme au gouvernement ni à aucun député en particulier, ni même au parti politique qui a précédé le parti libéral dans l'administration des affaires publiques. Je considère que plusieurs des empêchements qui n'ont pas permis à Québec de prendre son développement naturel,—et quand je parle de Québec, je m'en tiens simplement au point de vue du progrès de la navigation,—sont dus à l'attitude de certains citoyens de la ville de Québec.

Mais en attendant, je demande— et je crois être l'écho de l'opinion de ceux qui représentent cette partie là du pays, et dans laquelle mon comté se trouve situé —que la grande navigation entre Québec et le golfe devrait être la première améliorée, que les deniers du gouvernement devraient être dépensés pour faire disparaître les inconvénients qui existent dans cette partie du fleuve plutôt que pour améliorer la navigation entre Montréal et Québec. Ce sont les inconvénients du bas du fleuve qui retardent la navigation et ce sont les premiers qui doivent disparaître, puisque les vaisseaux doivent souffrir de ceux-là avant de rencontrer les autres.

Tout le monde sait que le bon laboureur met les chevaux devant la charrue et non pas la charrue devant les chevaux. En navigation il me semble que la logique est la même, et que les difficultés du bas du Saint-Laurent devraient disparaître les premières. Cela devrait se faire d'autant plus vite que le montant nécessaire pour cette fin n'est pas très considérable. Je demande donc en grâce, dans l'intérêt de Québec, de Montréal et du pays tout entier que l'honorable ministre de la Marine (sir Louis Davies) prête une oreille complaisante et se montre plus disposé à se rendre aux remarques faites par les navigateurs expérimentés qui lui demandent d'améliorer la partie du Saint-Laurent à propos de laquelle je me permets d'offrir ces observations. Le plus vite ces améliorations seront faites le mieux ce sera pour le pays qui en retirera les bénéfices au point de vue de la grande industrie des transports dont on a tant parlé ; au point de vue des assurances maritimes et au point de vue de la mauvaise obligeance que nous rencontrons chez les armateurs qui sont intéressés à prendre le commerce là où il se trouve dans les circonstances les plus avantageuses. Je crois que cette question n'en est pas une de clocher. C'est une question de laquelle dépend le progrès immédiat de ce pays. Aussi, plus tôt ces inconvénients disparaîtront, plus vite tous les citoyens de ce pays comprendront que le Canada a un avenir remarquable, au point de vue du développement de ses grandes ressources et nous pourrons avant longtemps lutter avantageusement sur les marchés européens où nous sommes forcés de transporter nos produits.

M. A. S. KENDALL (Cap-Breton) : Comme la question débattue intéresse surtout les populations de l'ouest, je me suis abstenu jusqu'ici de prendre la parole ; et

d'ailleurs, je serai fort bref dans les observations que je désire adresser à la Chambre au sujet des intérêts des provinces maritimes dans les perfectionnements que l'on se propose de faire subir à la route du Saint-Laurent. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse le principal article d'exportation, après le poisson, est la houille. Chaque année les provinces maritimes expédient de 800,000 à 1,000,000 de tonnes de houille à Québec et à Montréal. Pendant la période décennale de 1870, le prix de transport de la houille a oscillé entre $2.50 et $3.50 la tonne, tandis que dans celle de 1880, ce prix est tombé de $1.50 à $1.25. Ces trois années dernières, le prix a varié de $1 à 65 cents. Les messieurs de la gauche prétendent que l'énorme développement de cette industrie est le fruit de leur système fiscal et de l'impôt dont ils ont frappé cet article ; mais le progrès de l'industrie et l'abaissement des prix de transport sont plutôt le résultat du perfectionnement des moyens de transports, que celui de l'impôt de la houille. En outre, une compagnie qui, depuis cinq ou six ans, s'occupe du transport de la houille du Cap-Breton, a offert de transporter cette houille à Boston, moyennant 38 cents la tonne, la compagnie elle-même acquittant les frais de port et fournissant le charbon de soûte. Je tiens aussi à signaler le fait que, il y a deux ans, le prix de transport de la houille, de Cleveland à Duluth, était de 25 cents la tonne ; quant au prix de l'année dernière, je l'ignore, mais, si je ne me trompe, il était un peu plus élevé. Le transport à ce bas prix s'est effectué dans des navires d'une capacité de 10,000 tonnes, et la chose eût été impossible, si ces vaisseaux, pour le voyage de retour, n'avaient pas obtenu des cargaisons de grain et de minerai de fer. Avant longtemps, du moment qu'on emploira des steamers d'une capacité de 10,000 à 12,000 tonnes dans l'industrie du transport de la houille au Cap-Breton, il deviendra possible de transporter ce produit à Montréal pour 50 cents la tonne, pourvu que l'on perfectionne les moyens de transport et que l'on abaisse le chiffre de l'assurance. Je ferai observer en passant, que les taux élevés de l'assurance maritime, cette année ont forcé Peterson et Tate à discontinuer leur exploitation. J'ai appris aujourd'hui même que de tous les vaisseaux employés à cette industrie pendant les six ou sept années passées, il n'y en a plus un seul qui fasse ce service, cette année. Ce ne sont ni les vaisseaux anglais ni les vaisseaux canadiens, mais des navires norvégiens qui vont faire presque exclusivement le transport de cette houille. Et pourquoi ? Comment se fait-il que des vaisseaux norvégiens soient en mesure de transporter cette houille, du Cap Breton à Montréal, tandis que les vaisseaux anglais et canadiens abandonnent ce trafic ? Voici l'explication qu'on m'a donnée de la chose. Les propriétaires de vaisseaux norvégiens ont, paraît-il, une compagnie d'assurance mutuelle qui leur est propre. Ils ont acquis une grande expérience dans cette industrie et ils rabattent beaucoup des prétendus dangers de la route. On dirait qu'il a été ourdi une conspiration contre cette route par les assureurs maritimes d'Angleterre ; mais les assureurs maritimes norvégiens, forts de leur expérience, consentent volontiers à prendre les risques de l'assurance des vaisseaux qui transportent la houille du Cap-Breton à Montréal. Je tiens à signaler un autre fait relativement à la route du Saint-Laurent : c'est que des sur des vaisseaux descendant la Saint-Lautonnes retournent sans fret de Montréal et de Québec au Cap-Breton.

Ce qui revient à dire qu'une capacité de tonnage de 20,000,000 de boisseaux de blé reste inutilisée, de Montréal et de Québec, sur des vaisseaux descendant le Saint-Laurent. Je prie la Chambre d'observer que pour un vaisseau qui fait le transport du grain, de Liverpool à Montréal, la partie dangereuse se trouve entre le Cap-Breton et Montréal, et que les vaisseaux qui font le transport du charbon du Cap-Breton à Montréal parcourent 1,400 milles de la partie dangereuse de la navigation, et que les risques que les assureurs maritimes refusent de prendre se trouvent surtout dans cette partie du trajet. Or, quelques hommes d'affaires sérieux se demandent actuellement s'il ne serait pas avantageux de construire des élévateurs au port de Sydney, afin d'utiliser les navires qui reviennent à vide de Montréal, en les employant à transporter du grain à ce port. Si ce projet aboutit, il épargnera aux vaisseaux océaniques les frais des risques que les assureurs maritimes refusent de prendre, et cela jusqu'à concurrence d'un tonnage de 20,000,000 de boisseaux. Je dois aussi informer la Chambre que MM. Mackenzie et Mann sont actuellement en voie de développer les plus belles houillères du monde. Les houillères que ces messieurs possèdent dans le comté d'Inverness ne le cèdent probablement pas à celles qui se trouvent dans le comté du Cap-Breton. Ces messieurs m'ont dit qu'avec nos canaux de 14 pieds, il leur sera possible de transporter la houille par voie fluviale directe, du détroit de Canso, Cap-Breton, en parcourant la route du Saint-Laurent, et en remontant les grands lacs jusqu'à Port-Arthur, puis de revenir avec des cargaisons de grain et de mineral de fer. Je désire, en outre, faire observer que notre succès dans l'exploitation de l'industrie du fer au Cap-Breton sera subordonné dans une large mesure, à la facilité avec laquelle nous pourrons nous procurer certains minerais qui nous manquent actuellement. Nous avons nombre de minerais de diverses teneurs, minerais réellement fort précieux ; mais il nous faut importer actuellement d'autres minerais de Santiago, de Cuba, pour les mélanger avec les premiers. Les gérants de nos exploitations minières sont actuellement à la recherche de sources d'ap-

provisionnement de minerais de fer dans la province de l'Ontario, et cela dans le but de les mélanger avec ceux du Cap-Breton.

Ceci m'amène à aborder l'étude d'une assez importante question, au point de vue de cette industrie. Il s'agit de la Baie Georgienne en suivant le cours de la rivière Ottawa jusqu'à Montréal. Bien entendu, nous comprenons parfaitement que l'exécution de ce projet entraînera une dépense énorme puisqu'on en porte le chiffre à quarante ou cinquante millions de dollars. Le canal de Manchester, dont le parcours est de vingt-neuf milles, a coûté $75,000,000, et cela pour l'exploitation d'un trafic fort limité, trafic dont il serait facile de faire l'estimation et de donner la quantité ; or, pour établir un canal de 20 pieds, de la Baie Georgienne à Montréal, il faudra dépenser $50,000,000. Il serait difficile de concevoir l'énorme quantité de travaux que nécessiterait l'exécution de ce projet dans un espace de temps appréciable. Telle est l'importance de ce canal, au point de vue du marché qu'il ouvrirait à l'industrie de la houille du Cap Breton, ainsi qu'à celui des sources d'approvisionnement du minerai du fer, que toute notre énergie et nos efforts doivent s'orienter vers l'accomplissement de ce grand projet.

J'ai une autre observation à faire, au sujet du port de Québec. Personne, je suppose, ne songe à révoquer en doute les avantages supérieurs qu'offre ce port et lorsque des gros steamers de quinze à vingt mille tonnes seront employés dans l'industrie du transport, c'est alors que Québec prouvera que son port possède bien ces avantages. J'ignore s'il sera possible de tenir le fleuve Saint-Laurent libre de glace, à partir de Québec jusqu'au golfe ; mais, m'appuyant sur le témoignage d'une dizaine de marins expérimentés que je connais parfaitement, ainsi que sur celui de nombre de capitaines de navires chasseurs de phoques, qui se rendent tous les ans dans le golfe Saint-Laurent, j'affirme que durant deux ou trois mois de l'année, il sera presque impossible de naviguer avec succès dans le golfe, quand bien même on réussirait à naviguer dans la partie du fleuve entre Québec et le golfe.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) nous a déclaré, au cours de ce débat, qu'il désapprouve les dépenses effectuées sur le chemin de fer Intercolonial ; cependant, il est parfaitement compris aujourd'hui qu'il est impossible de faire de l'Intercolonial une route de grand trafic, à moins d'effectuer de nouvelles dépenses pour diminuer la pente de la voie. Remarquons, en outre, que la plus forte partie de la dépense effectuée sur ce chemin de fer au cours de l'année dernière, a été consacrée à cette section de la voie entre Saint-Jean et Truro, puis entre Halifax et Truro, et entre Truro et Sydney. Cette section de la route gémit sous le poids du trafic qu'elle transporte.

De nouvelles dépenses pour l'Intercolonial sont nécessaires, et si l'honorable gentleman pouvait examiner le pays traversé par cette voie ferrée et se mettre au courant de l'état des affaires, il en viendrait immédiatement à la conclusion que de nouvelles dépenses s'imposent.

Quelqu'un disait aujourd'hui qu'il faut au Canada le commerce de l'étranger, que nous devrions construire nos vaisseaux et, au besoin, accorder à cette fin une forte subvention, et risquer de l'argent à la grosse aventure. La marine marchande du Canada a besoin de chargement de retour, chacun l'admettra. Sans cela, comment lutter avec les armateurs anglais qui obtiennent ces cargaisons. L'armateur anglais de Manchester qui dépêche son vaisseau en quête de chargements de retour, vend sa marchandise dans l'endroit où il peut les obtenir. Il dirigera son vaisseau vers Alexandrie, vers l'Egypte, le Cap de Bonne Espérance ou l'Australie pour en ramener les articles dont il a besoin, pourvu que, dans ces ports, il puisse écouler les produits de sa fabrique. Il cherchera du fret de retour dans ces pays plutôt qu'au Canada, s'il ne peut ici troquer sa marchandise contre les articles qu'il désire acheter. Dans l'hypothèse où nous posséderions nos propres vaisseaux, et que nous les enverrions en pays étrangers avec des chargements de houille, de fer, de pâte de bois ou de tout autre produit de notre sol, ces vaisseaux seraient certainement désavantagés, comparativement à ceux qui peuvent obtenir des cargaisons de retour dans les ports où ils mouillent.

On a fait ressortir aujourd'hui que les grandes industries canadiennes, le développement des ressources naturelles du pays, doivent faire l'objet de tous nos efforts. Quelle que soit l'importance de nos fabriques, la culture de nos terres, l'exploitation de nos forêts, de nos pêcheries et de nos mines sont d'une importance infiniment supérieure. Personne n'a parlé d'assurer les progrès futurs du Canada par le développement de nos industries, il faut nous assurer des cargaisons de retour, si nous voulons construires nos propres navires pour transporter nos ressources naturelles. Or, si nous construisons des navires pour exporter les produits de notre sol, il faut nous assurer des cargaisons de retour. Je crois que, pendant la présente session, l'administration a été avertie par les représentants de tout le pays, de l'Atlantique au Pacifique, d'orienter sa politique dans la direction d'un libre échange plus prononcé. Il faut abaisser les droits de douane. Nous sommes prêts à prendre notre rang parmi les nations commerçantes de l'univers et à exporter les nombreux produits naturels de notre pays, mais, pour réussir, nous devrons abaisser notre tarif de manière à pouvoir acheter à l'étranger ce qui nous permettra d'y vendre plus avantageusement notre marchandise. Il faut nous conformer au dicton : "Celui qui désire vendre doit être prêt à acheter".

M. THOMAS MURRAY (Pontiac) : Je ne me propose pas de discuter longuement ce sujet, étant donné surtout qu'à cette heure avancée bien des sièges sont vides. Cependant, vu la présence de deux ou trois ministres, je pourrai peut-être les convaincre de l'importance d'entreprendre immédiatement la construction du canal de Montréal, à Ottawa et à la Baie Georgienne. Je n'examinerai pas quels sont les titres respectifs des ports de Montréal et de Québec, mais je dirai que le canal de la Baie Georgienne est une entreprise d'une importance primordiale et d'une nécessité absolue. Je représente un collège électoral dont une grande partie est négligée. Il n'y a que 50 milles de chemin de fer dans ce comté qui doit $200,000, pour une subvention qu'il a accordée à la compagnie. Par conséquent, la députation comprendra facilement que mes commettants s'intéressent vivement à la prompte construction du canal de la Baie Georgienne. M. Poupore, mon prédécesseur dans l'ancien parlement, a traité cette question de main de maître. Il a exposé les détails et les avantages de l'entreprise et fort bien établi sa thèse. J'ai cru comprendre que le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) a parlé de la canalisation prochaine de la rivière des Français. Je dirai qu'ayant parcouru la route du Parry Sound, en compagnie de l'ingénieur en chef, qui venait de faire un relevé hydrographique de cette rivière, celui-ci m'a laissé entendre que l'entreprise était fort praticable. Ce serait, il va sans dire, un tronçon du canal de la Baie Georgienne. J'espère que l'administration a résolu d'entreprendre la construction de cette grande voie navigable du Canada. Nous avons le système des canaux du Saint-Laurent et le réseau des voies ferrées Booth, pour le transport des produits de l'ouest, et le canal de la Baie Georgienne nous offrirait une voie navigable éminemment avantageuse pour le pays entier. Le représentant de Norfolk (M. Charlton) nous a demandé combien bon marché le réseau Booth pouvait voiturer le froment et les autres marchandises. Nous avons également le Pacifique Canadien, mais il nous faut le canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne pour coloniser cette vaste contrée septentrionale. Le ministre des Travaux publics, a, je crois, déclaré qu'un canal de 20 pieds coûterait $60,000,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore ce que coûterait le canal.

M. MURRAY : En tous cas, la construction de ce canal coûterait à peu près cette somme; et, même si elle doit coûter $60,000,000, ce montant ne tardera pas à nous être remboursé par l'augmentation du revenu, car, le canal construit, la population augmenterait et les ressources de cette vaste contrée se développeraient merveilleusement. Or, ces ressources sont considérables, en vérité. A une faible distance de Pembroke où j'habite, ainsi qu'à Bristol et ailleurs, en arrière de Fort-William, on relève des traces nombreuses de fer ; et, au Témiscamingue, il y a une mine d'argent, en exploitation. Les ressources de ce vaste pays septentrional sont encore inconnues et inimaginables. Le canal de la baie Georgienne une fois construit, d'autres artères s'ouvriraient dans l'intérieur du pays et les richesses de la région seraient mises à la disposition des capitalistes et des ouvriers. Avant la construction du Pacifique Canadien, nous ne connaissions pas les dépôts de nickel de Sudbury ; voyez pourtant les grands travaux qui s'y exécutent maintenant. La même chose aura lieu dans cette contrée du nord, quand le canal de la baie Georgienne aura été creusé. Il y a, cela va de soi, des entreprises rivales, mais quiconque a tant soit peu de patriotisme, admettra que la construction de ce canal est une nécessité pour le pays. J'espère que l'administration a résolu, non seulement de canaliser la rivière aux Français, mais de réaliser l'ensemble de ce projet. J'appuie l'administration parce que je la crois honnête et composée d'hommes d'affaires. Depuis mon enfance, et je ne suis plus jeune, j'ai toujours entendu parler du canal de la baie Georgienne. Mais le temps des paroles est passé; c'est maintenant le temps d'agir. Le gouvernement a donné des preuves de ses bonnes dispositions et j'espère qu'il nous en donnera de nouvelles, en réalisant aussitôt que possible cette grande entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vu l'heure avancée, je demanderai la permission de retirer ma motion concernant la formation de la Chambre en comité des subsides.

La motion est retirée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides à la prochaine séance.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : De quoi nous occuperons-nous demain?

Le MINISTRE DES FINANCES : Du budget du ministère des Travaux publics ou de celui de la milice ?

La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 19 avril 1901.

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

SUBSIDES.—EXPLICATION DE NATURE PERSONNELLE.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. JAMES KENDRY (Peterborough-ouest) : Avant que nous nous formions en comité, je désire parler d'un télégramme dans lequel on a mis en doute ma véracité comme membre de cette Chambre. Ce télégramme, envoyé par un nommé McGregor, de la ville de Peterborough, est publié dans le Daily Evening Review de Peterborough ; et je demanderai la permission de le lire à la Chambre :

La manufacture de lainages Auburn a constamment fonctionné nuit et jour pendant les quatre dernières années. Elle a employé deux fois autant d'ouvriers et fabriqué deux fois autant de produits qu'autrefois, et des produits d'une qualité bien supérieure. Elle a amélioré ses machines avec ses bénéfices d'au moins $50,000. Pendant trois ans, on y a été trop occupé pour faire l'inventaire, et c'est maintenant l'époque où elle abandonne la fabrication des articles d'été pour prendre celle des articles d'hiver ; vu qu'elle doit faire son inventaire et qu'elle fait des réparations considérables à ses machines, elle a suspendu temporairement quelques ouvriers pendant cette période, car on ne saurait faire l'inventaire et réparer les machines tandis que la fabrique est en pleine activité. Elle paie régulièrement des dividendes.

Ce télégramme est censé avoir été envoyé par un gentleman qui est un des principaux officiers de l'association ouvrière de Peterborough. Or, M. l'Orateur, j'ai reçu la lettre suivante de M. J. E. Haggart, secrétaire de l'Union No 672 :

M. James Kendry, M.P.

Monsieur,—A la dernière assemblée de l'union 672, l'on a adopté la résolution suivante :

Attendu qu'à la Chambre des communes d'Ottawa, M. Ralph Smith, M.P., a lu un télégramme censé donner des renseignements au sujet d'une des industries de Peterborough, savoir, la fabrique de lainages Auburn, au nom des unions ouvrières de la ville, ce télégramme étant signé par R. F. McGregor, président des unions ouvrières réunies de Peterborough,

L'union des charpentiers n° 672, à sa première assemblée régulière depuis cet incident, désire exposer les faits suivants, expliquant son attitude au sujet de cette question :

Que M. McGregor n'était pas autorisé à parler pour cette union ;

Qu'il n'y a pas, à Peterborough, d'association connue sous le nom d' " unions réunies " ou " d'ouvriers associés ; "

Que nous ne voyons pas comment l'on devait favoriser la cause ou les intérêts du travail par la déclaration faite dans le télégramme, ou par l'usage que l'on en a fait, et, en conséquence, nous regrettons que le nom de l' " union ouvrière " de Peterborough ait été employé sans autorisation, et d'une manière propre à produire des froissements et des dissensions parmi les unions et leurs membres, et à les mettre dans une fausse position vis-à-vis des citoyens de la ville en ce qui a trait à nos intérêts industriels.

Et l'union saisit cette occasion pour dire qu'elle approuve tous les efforts raisonnables que l'on a faits et que l'on fait pour faire progresser Peterborough comme centre industriel.

Et elle espère que toutes les fabriques que nous avons et que nous pourrons avoir ici à l'avenir prospéreront, et qu'il leur sera permis de se maintenir dans des conditions qui assureront des opérations avantageuses à ceux qui auront placé des capitaux, et des gages raisonnables à tous ceux qui y seront employés.

Et qu'une copie de cette résolution soit envoyée au député de la ville à Ottawa, et qu'elle soit lue à la Chambre des communes.

Qu'elle soit aussi envoyée aux journaux de la ville, afin de faire connaître l'attitude de cette union et les faits en cause au parlement canadien et au public de Peterborough.

J. E. HAGGART,
Secrétaire de l'union n° 672.

Je dirai que c'est une question de nature personnelle, au sujet de laquelle j'ai fait certaines déclarations en cette Chambre. On a supposé qu'un télégramme avait été envoyé par un gentleman qui n'était pas autorisé à l'envoyer ; et, comme il jette du louche sur mon honneur comme membre de cette Chambre, je désire expliquer ma position au sujet de cette affaire. Le gentleman qui a envoyé le télégramme n'était pas du tout autorisé à le faire, si, toutefois un télégramme a été envoyé. Bien entendu, il s'agit de savoir si l'on a envoyé un télégramme de cette nature. Mais je désire parler de la question comme d'une chose qui m'intéresse personnellement, et j'espère qu'on le comprendra ainsi.

M. RALPH SMITH (Vancouver) : Je suppose que j'ai le droit de dire un mot sur cette question ?

M. KENDRY : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. KENDRY : Je dirai, M. l'Orateur, que le contenu du télégramme n'est pas vrai. Je l'ai déjà nié dans la Chambre, et je le nie encore. Je dis formellement que cet énoncé n'est pas vrai.

M. SMITH (Vancouver) : Je suis bien aise, M. l'Orateur, que l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Kendry) ait amené cette question sur le tapis. Je désire dire que les renseignements qu'il a communiqués à la Chambre ne concernent en rien le sujet en discussion, et ces renseignements ne contiennent certainement rien de nature à élucider ce sujet. M. McGregor, le gentleman qui m'a fourni les renseignements que j'ai donnés à cette Chambre, était le président de l'assemblée des ouvriers associés tenue à Peterborough et à laquelle j'ai adressé la parole.

M. KENDRY : Président de l'assemblée.

M. SMITH (Vancouver) : Oui. Je lui ai fait demander ces renseignements, il me les a envoyés et je les ai communiqués à la Chambre, en lisant le télégramme qui venait de M. McGregor, qui l'avait signé comme président de l'assemblée ouvrière de Peterborough.

L'honorable député de Peterborough nous lit une résolution adoptée par une union ouvrière locale de Peterborough. Mais réfute-t-il un seul mot du télégramme ? Pas un seul mot. Cette union qui, en raison de certaines influences, désirait venir au secours de l'honorable député, ne contredit pas un seul mot du télégramme lu ici. La Chambre n'a pas besoin de savoir quelle position M. McGregor occupe parmi les ouvriers de Peterborough. Les honorables députés désirent savoir si les renseignements que donne le télégramme lu dans cette enceinte sont vrais ou faux. S'ils sont faux, pourquoi l'union ouvrière de Peterborough ne contredit-elle pas le télégramme ? J'ai ici un double des journaux de Peterborough.

Je m'attendais depuis trois ou quatre jours que l'honorable député fît ce qu'il a fait, car je me suis aperçu qu'il préparait cette explication. Tant qu'il ne pourra pas produire, par l'influence de cette union ouvrière, des faits qui contredisent le contenu du télégramme, il n'aura fourni aucun renseignement à la Chambre.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : J'en appelle aux règlements. N'obligent-ils pas l'honorable député de Vancouver (M. Smith) d'accepter la déclaration de l'honorable député de Peterborough-ouest, déclaration portant que les renseignements donnés dans le télégramme lu en cette Chambre sont faux ? L'honorable député a fait cette déclaration d'une manière formelle. L'honorable député de Vancouver n'est-il pas tenu de l'accepter ?

M. l'ORATEUR : Je n'étais pas ici lorsque la discussion mentionnée a eu lieu, et je ne sais pas si le télégramme a trait à une question qui intéresse, personnellement ou non, l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Kendry).

M. SPROULE : Cette question l'intéresse personnellement.

M. l'ORATEUR : Le règlement porte que lorsqu'un honorable membre de cette Chambre fait une déclaration concernant une question qui l'intéresse personnellement, tous ses collègues doivent accepter cette déclaratiton. J'ignore—les faits ne me sont pas assez familiers pour que je le sache—j'ignore si ce télégramme a rapport à une question qui intéresse personnellement l'honorable député de Peterborough-ouest.

M. SPROULE : Cette question l'intéresse personnellement, car l'honorable député (M. Kendry) est le gérant de l'établissement.

M. SMITH (Vancouver) : Je ne discute pas la vérité de la déclaration de l'honorable député par opposition au contenu du télégramme. Je parle du point que l'honorable député a soulevé sur une question de privilège pour discuter, ce qui n'intéresse pas la Chambre, la position que M. McGregor occupe vis-à-vis des unions ouvrières de Peterborough. Si la résolution que l'honorable député a lue contredisait le contenu du télégramme, je serais disposé à en accepter la teneur. Mais la résolution que l'honorable député a lue ne renferme pas un seul mot qui prouve la fausseté du télégramme. Comme je l'ai dit, une certaine union locale a tenté de venir à son secours, mais elle ne l'a pas sauvé, car elle n'a pas contredit le contenu du télégramme que j'ai lu à la Chambre. Je ne discute pas la parole de l'honorable député en sa qualité de membre de cette Chambre ; mais puisqu'il renouvelle un débat sur la véracité d'un énoncé, la preuve qu'il produit devrait être suffisante pour convaincre les honorables députés que l'énoncé est inexact. Et s'il ne produit pas cette preuve, je ne vois pas en quoi son discours se rapporte au sujet en discussion.

M. McGregor a discuté cette question dans les journaux de Peterborough, et j'ai ici les journaux depuis quelques jours, attendant que cette question fût soulevée. M. McGregor, sous sa signature, y reproduit ce télégramme dont il prend la pleine responsabilité, et il déclare publiquement que les énoncés qu'il y a faits sont absolument fondés. Cependant, l'honorable député de Peterborough-ouest met en doute l'authenticité du télégramme. S'il dit ici franchement et ouvertement que le contenu de ce dernier n'était pas fondé, je suis obligé, d'après les règlements, d'accepter sa déclaration, et je le ferai de bonne grâce. Mais puisqu'il soulève la question de la position que mon auteur occupe vis-à-vis des unions ouvrières de Peterborough, j'ai le droit de m'en plaindre ; j'ai aussi le droit de me plaindre qu'il n'ait pas contredit les faits mentionnés dans le télégramme.

M. SPROULE : Si je comprends bien, cette question a deux aspects. Le premier est un exposé de faits contenu dans un télégramme, exposé de faits ayant trait à un sujet familier à l'honorable député de Peterborough-ouest, car il s'agit de la fermeture de la fabrique Auburn, dont il est le gérant. Il a nié l'exactitude du contenu de ce télégramme, et l'honorable député de Vancouver (M. Smith) aurait dû accepter cette dénégation. Le second aspect de la question, le voici : M. McGregor parlait-il en qualité de représentant des unions ouvrières réunies de Peterborough ? Il appert qu'il n'y a pas d'union de cette nature à Peterborough ; partant, M. McGregor n'a pu parler en qualité de président ou de secrétaire de cette union. L'honorable député de Peterborough a aussi prouvé cela.

J'ai ici le télégramme qui a été lu.

M. SMITH (Vancouver) : Ce que demande l'honorable député (M. Kendry) est raisonnable, je crois, et je vais le lire de nouveau.

Il s'agissait du télégramme envoyé par M. McGregor.

La fabrique de lainages Auburn a été constamment en activité, et cela nuit et jour, depuis les quatre dernières années.

L'honorable député de Peterborough avait dit qu'elle avait été fermée pendant longtemps, mais pour contredire formellement son énoncé——

M. SMITH (Vancouver) : L'honorable député veut-il me permettre de l'interrompre ? Si j'ai bien compris, l'honorable député de Peterborough n'a pas nié cela.

M. SPROULE : Il a nié ici qu'elle eût été en activité nuit et jour ; il a nié l'exactitude de cet énoncé.

M. SMITH (Vancouver) : Je ne sache pas que l'honorable député de Peterborough ait nié les diverses parties de ce télégramme. Ce que j'ai compris, c'est qu'il a dit que le télégramme n'était pas exact.

M. SPROULE : Mais ne nie-t-il pas l'exactitude de tout le contenu de ce télégramme?

M. KENDRY : Je nie l'exactitude de tout le contenu du télégramme, et c'est ce que j'ai déjà dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il nie qu'il ait été occupé, et c'est là un des énoncés du télégramme.

M. SPROULE : Mon honorable ami, le député de Peterborough, a dit à ce sujet, lorsque cet incident est venu sur le tapis :

Quiconque a donné ces renseignements à M. McGregor, ils sont tous inexacts.

Cependant, en présence de cette déclaration, l'honorable député de Vancouver fait de nouveau son premier énoncé et l'appuie de l'autorité de M. McGregor. Or, lorsqu'une partie des unions ouvrières dit qu'à Peterborough, il n'existe pas d'union appelée "Ouvriers associés" et que M. McGregor le sait, l'honorable député de Vancouver se lève et affirme de nouveau que cette union existe et que M. McGregor, qui en était le président, était là et a parlé. Les ouvriers eux-mêmes nient la chose, et ils devraient être mieux renseignés que l'honorable député de Vancouver. Ensuite, M. McGregor est censé parler au nom de l'union, relativement à des faits que l'union doit connaître parfaitement. Ces faits, ou ce qu'il a appelé des faits, sont niés.

M. SMITH (Vancouver) : L'honorable député peut-il prouver à cette Chambre que la résolution qu'il a lue renferme une dénégation d'un seul énoncé du télégramme?

M. SPROULE : L'honorable député de Peterborough a d'abord opposé cette dénégation en cette Chambre, et, plus tard, il a nié que le télégramme lu par l'honorable député de Vancouver fût conforme à la vérité ; et, en présence de ces deux dénégations, ce dernier tâche de soutenir une déclaration niée catégoriquement par le député intéressé.

M. SMITH (Vancouver) : Si je l'ai bien compris, l'honorable député a dit que la résolution lue par l'honorable député de Peterborough niait les faits allégués dans ce télégramme. Or, je veux qu'il me dise si la résolution de cette union nie les faits allégués dans ce télégramme.

M. SPROULE : La résolution affirme qu'il n'existe pas d'unions de ce genre ; c'est là une dénégation. Partant, s'il n'existe pas d'union de ce genre, elle ne saurait avoir envoyé le télégramme. En outre, mon honorable ami, le député de Peterborough, nie que les faits allégués dans le télégramme soient conformes à la vérité, il dit qu'ils sont absolument faux ; il est en mesure de le savoir, car il est gérant de la fabrique, et personne mieux que lui ne pourrait savoir si elle a été fermée.

Le député de Vancouver a lu un télégramme déclarant que la fabrique était en activité constante depuis quatre ans, tandis que deux minutes auparavant, il déclarait qu'elle avait été fermée pendant l'élection, et que le député de Peterborough avait affirmé précédemment que si le gouvernement actuel revenait au pouvoir, elle ne serait pas rouverte.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député s'écarte des règlements.

M. SPROULE : Je ne parlerai pas plus longtemps de cette question ; je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire intervenir l'Orateur. Je ne fais que donner des renseignements au sujet de cet exposé de faits du député de Vancouver. Relativement à l'exposé de faits contenu dans ce télégramme et que mon honorable ami a nié, je dirai que c'est une question qui concerne la véracité de l'honorable député de Peterborough comme membre de cette Chambre, et puisque ce dernier nie catégoriquement cette déclaration, l'honorable député de Vancouver est tenu d'accepter cette dénégation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Autant qu'il s'agit d'une explication de nature personnelle, elle doit intéresser l'honorable député de Peterborough et l'honorable député de Vancouver, et vu qu'on les a entendus l'un et l'autre, nous devons considérer le différend comme vidé. Tout ce que l'on ajoute à cette discussion a trait à des débats antérieurs, et ce sont des questions que nous ne pouvons pas aborder.

M. l'ORATEUR : Je demanderai simplement aux honorables députés de ne pas parler d'un débat précédent, car ce sera certainement contraire aux règlements.

M. INGRAM : Je désire dire quelques mots, et si je contreviens aux règlements,

j'y reviendrai bientôt. Je suis un peu surpris de l'attitude prise par l'honorable député de Vancouver qui, si je comprends bien, a été élu comme député indépendant. Mais si j'en juge par la manière dont il a discuté cette question, je crois qu'il désire plutôt protéger les intérêts de son parti que les intérêts qu'on l'a chargé d'appuyer en l'élisant. L'honorable député prétend être le chef des associations ouvrières de ce pays, et il a fait passer en cette Chambre un télégramme signé par un nommé McGregor, en qualité de président de l'union ouvrière.

M. FLINT : J'en appelle aux règlements. L'honorable député dit que mon honorable ami, le député de Vancouver a " fait passer " un télégramme en cette Chambre. J'objecte à ce mot.

M. INGRAM : Si cela peut faire plaisir à l'honorable député, je dirai que l'honorable député de Vancouver a lu un télégramme de M. McGregor qui, je suppose, s'est fait passer pour président d'une union ouvrière qui n'existait pas ; et le député de Vancouver, qui s'est occupé un peu de l'organisation des unions ouvrières, sait très bien qu'un homme qui remplit la charge de président à une assemblée ouvrière n'est pas nécessairement le président d'une association ouvrière. L'honorable député le sait parfaitement bien, et, malgré cela, il lit en cette Chambre un télégramme signé par un homme censé occuper cette charge, ce qui est faux. Or, que dit ce document ?

M. McGregor n'était pas autorisé à parler pour cette union.

Qui est M. McGregor ? Un charpentier de la ville de Peterborough, un homme qui ne connaît pas personnellement l'établissement géré et dirigé par mon honorable ami, le député de Peterborough.

Qu'il n'y a pas, à Peterborough, d'association connue sous le nom d' " unions réunies " ou d' " ouvriers associés."

Et c'est la vérité, et il n'y a pas de membre de cette Chambre qui doit mieux le savoir que l'honorable député de Vancouver. Puis, lorsque l'honorable gentleman qui gère cet établissement, dont une partie lui appartient, dit que le télégramme signé par M. McGregor n'est pas conforme à la vérité et n'expose pas exactement les faits ; l'honorable député de Vancouver n'est pas assez poli pour accepter sa parole. Or, je le demanderai à l'honorable gentleman qui s'est occupé de l'organisation des unions ouvrières : Veut-il dire à cette Chambre qu'un charpentier, qui n'est jamais entré dans cet établissement, qui ne connaît rien de l'ouvrage que l'on y fait, est en mesure de faire un exposé exact des faits qui se rapportent à cette fabrique ? L'honorable député ne voudra pas dire cela, et cependant, pour appuyer ses arguments—il croyait à cette époque qu'il les appuierait ainsi—il a produit un télégramme envoyé par M. McGregor. Qui est M. McGregor ? C'est un libéral marquant de la ville de Peterborough, qui prend une part active aux luttes politiques dans sa circonscription électorale.

Je prétends que l'honorable député de Vancouver, en sa qualité de député indépendant, a fait preuve d'inconséquence en acceptant, pour prouver sa thèse, la teneur de ce télégramme envoyé par un partisan et un politicien actif de Peterborough.

M. SMITH (Vancouver) : L'honorable député m'excusera si je l'interromps. C'est une nouvelle pour moi ; je ne savais pas du tout que M. McGregor fût libéral.

M. INGRAM : J'ai toujours remarqué que lorsqu'un honorable député, qui a des tendances à l'indépendance, se voit serré de près, il dit qu'il ne connaît rien de la politique de parti.

Mon honorable ami, le député de Peterborough, fait partie de cette Chambre depuis un bon nombre d'années et n'a pas l'habitude de parler longuement ; et tous les honorables membres de la Chambre m'approuveront, je crois, si je dis que lorsque mon honorable ami, le député de Peterborough a eu quelque chose à dire en cette Chambre, dans le passé, l'on a constaté que ses déclarations étaient assez exactes. Lors du débat sur le budget, comme d'autres députés, il a différé d'opinion, il est vrai, avec d'autres membres de la Chambre ; mais, à mon avis, nous devons au moins reconnaître qu'il désire discuter les questions honnêtement, et non pas dans le but de dénaturer les faits.

En terminant, je dirai que si des membres indépendants de cette Chambre prennent des attitudes que je crois être des attitudes de partisans actifs, ils ne sauraient blâmer un membre de la droite ou un membre de la gauche de se lever pour soutenir ce qui, d'après lui, constitue les véritables principes de son parti. Cette attitude est assez excusable, à mon avis, mais je ne crois pas qu'elle soit excusable chez un honorable député qui se dit indépendant et prétend sérieusement soutenir des idées indépendantes.

LA MILICE.

M. THOMPSON (Haldimand et Monck) : Il y a quelques jours, j'avais l'occasion de dire quelques mots relativement à l'opportunité d'accorder une allocation de retraite aux officiers et aux soldats de la milice régulière du Canada, et dans cette circonstance, j'ai dit que je demanderais à la Chambre la permission de discuter des matières concernant la milice canadienne. A mon avis, il ne m'est pas nécessaire de m'excuser de soulever cette question aujourd'hui. Si je comprends bien, nous sommes à la veille de nous former en comité des subsides, alors que le budget de la milice sera discuté ; de sorte que je crois que c'est le bon moment.

Depuis le commencement de la session, je me suis abstenu de prendre part à la discussion des questions relatives au trans-

port et au commerce, et de beaucoup d'autres sujets dont la Chambre s'est occupée. Je l'ai fait à dessein, car je savais que mes connaissances étaient limitées en ce qui a trait à ces matières. Toutefois, en ce qui se rattache à la milice du Canada, je puis prétendre connaître quelque chose, bien que, je l'admets, je n'en connaisse pas autant que je le voudrais. Pendant quatorze ans, je me suis très occupé de milice au Canada, d'abord, comme simple soldat, dans un régiment d'élite de ville, les carabiniers Queen's Own, de Toronto, et, enfin, à titre de commandant d'un régiment que je puis bien appeler un régiment d'élite de campagne, le 37e carabiniers d'Haldimand. Il m'a été donné d'apprendre quels sont les besoins d'un corps de ville et d'un corps de campagne, de sorte que je me crois capable d'ajouter quelque chose aux connaissances que possèdent les honorables députés relativement aux questions se rattachant à la milice. Nous avons dépensé beaucoup de temps et d'argent à développer les diverses ressources naturelles du Canada, à développer nos voies navigables et nos chemins de fer et, de temps à autre, nous fondons de nouveaux établissements dans ce jeune pays. A quoi serviront toutes ces choses, ci nous n'avons pas des soldats capables et disposés à les défendre contre les agresseurs qui, au 20e siècle comme dans les siècles passés, sont prêts à s'emparer des biens des pays trop faibles pour se protéger? On ne sait pas assez, à mon avis, que la milice canadienne renferme un plus grand nombre de membres que toute autre association, peu importe le degré de confiance que l'on y accorde en ce pays. Presque tous les honorables membres de cette Chambre appartiennent à la milice canadienne, tous les hommes, de dix-huit à soixante ans, appartiennent à la milice canadienne, non pas à la milice active, mais à la milice de réserve, et ainsi, un débat sur la milice devrait être d'un grand intérêt pour la population en général. Il est possible que l'on ne sache pas très bien que dans le cas où le nombre de nos volontaires deviendrait insuffisant, il existe un service obligatoire par scrutin, et que plusieurs de ceux qui s'intéressent peu à la milice peuvent se trouver dans la nécessité d'en faire partie. Dans l'organisation de notre milice, il y a ce qu'on appelle les cadres. Dans chaque compagnie, il y a un nombre d'officiers suffisant pour la commander en temps de guerre, d'après la règle de l'armée britannique, mais, comme pour les hommes, on nous accorde seulement les $\frac{2}{3}$ de l'effectif complet. En temps de troubles sérieux, il nous faudrait augmenter énormément notre milice, qui ne comprend que 36,000 hommes, et ce chiffre, il faudrait le grossir avec ces mêmes gens qui, aujourd'hui, s'intéressent beaucoup plus au prix du fil d'engerbage, ou du pétrole, ou à la découverte du pôle nord qui est encore aussi inconnu que l'est une milice efficace. Il faudra compléter les rangs avec ces mêmes gens, et il est très regrettable que les

honorables membres de la Chambre et la population en général ne s'intéressent pas plus à la milice du Canada.

Passant du général au particulier, qu'il me soit permis de parler de l'augmentation de la solde de notre milice. Aujourd'hui les miliciens—je parle des simples soldats—doivent aller camper et recevoir, chaque jour, une paye de 50 cents, et cela, à une époque de l'année où le travail est abondant et très bien rémunéré. Vous pouvez comprendre facilement les sacrifices que ces gens doivent s'imposer. Dans beaucoup de cas, la solde payée par le gouvernement est tellement insuffisante, que des conseils de comté, dans leur générosité, ont ajouté 25 cents par jour, et dans certains cas, 50 cents par jour pour chaque homme du régiment qui porte le nom de leur comté. C'est une grande erreur. D'abord le comté se charge d'une tâche dont l'accomplissement appartient naturellement au gouvernement canadien, et en second lieu, il arrive presque invariablement que tôt ou tard le généreux conseil de comté est remplacé par un conseil parcimonieux qui supprime cette paye, et en définitive, le régiment favorisé se trouve bien pire qu'il n'était auparavant. Ce n'est pas fournir un remède qui sera à l'avantage de la milice. Quel est le résultat de cette paye insuffisante ? On comprend facilement qu'avec une paye comme celle-là, on ne trouve pour les camps que des hommes d'un physique inférieur et non développés. A mesure que les volontaires avancent en âge, ils se marient et, après cela, je regrette de le dire, ils abandonnent généralement la milice. Lorsqu'ils sont devenus chefs de famille, et qu'ils ont toutes les responsabilités que ce titre comporte, ils ne peuvent pas aller au camp et faire ce sacrifice pécuniaire, et en conséquence, il faut compléter les rangs de nos régiments avec de simples jeunes gens qui, en temps de guerre, ne pourraient pas endurer les fatigues d'une campagne. Dans son rapport annuel, le major général a parlé de la désorganisation de notre milice canadienne. Il veut dire ceci : Chaque milicien, lorsqu'il s'enrôle dans son régiment, fait serment de servir pendant trois ans, mais plusieurs vont au premier camp, et au premier camp seulement. Ils acquièrent une certaine somme de connaissances militaires ; jusqu'à un certain point, ils deviennent capables, très capables, en réalité, si l'on tient compte du temps qu'ils ont passé au régiment, mais après être revenus du premier camp, ils ne vont ni au deuxième ni au troisième. Le major général suggère que l'on devrait faire un exemple ; il suggère que quelques-uns de ces hommes devraient être arrêtés et poursuivis pour ne pas être allés au deuxième ou au troisième camp. Ici, je désire très respectueusement le contredire. Ayant acquis beaucoup d'expérience dans le recrutement —et c'est la principale difficulté que l'on éprouve dans la milice—je puis lui affirmer,

je crois, que si nous adoptions un moyen aussi sévère, il vaudrait autant licencier la milice. Il y a, d'après moi, un bien meilleur remède : augmenter la solde graduellement. Ma proposition porte que la première année qu'un soldat ira au camp, il recevra 50 cents par jour ; le deuxième année, 65 cents par jour, et la troisième et les années subséquentes, 75 cents par jour. Si nous avions un système de ce genre, je crois que toutes les plaintes relatives au choix des hommes et à la désorganisation dont a parlé le major général cesseraient promptement.

Laissez-moi maintenant aborder une question peut-être insignifiante en soi, mais il s'agit d'une injustice, et aucune injustice n'est trop insignifiante pour qu'on n'en parle pas tant qu'on n'y a pas apporté un remède. Nous sommes autorisés à nommer un aumônier dans chaque régiment canadien, et plusieurs régiments ont profité de l'autorisation et ont un aumônier.

Je dirai que, dans les camps, pas un homme ne fait plus de bien à la milice que l'aumônier. Sa présence tend à améliorer la discipline, à faire régner la propreté, à éloigner les désordres de toute nature, et, surtout, sa présence contribue énormément à faire disparaître un de ces ennuis que nous avons à combattre : l'idée erronée, chez les parents, que les camps sont des écoles de vice et de démoralisation. Si nous pouvons leur dire que nous avons un aumônier avec nous, cette difficulté disparaît généralement, et ils consentent à ce que leurs fils s'enrôlent. Les honorables membres de la Chambre apprendront avec surprise que de tous les miliciens que nous enrôlons au Canada, l'aumônier est le seul homme qui ne retire pas un cent de solde. Il doit réellement aller au camp et payer sa pension. Le gouvernement ne lui donne pas un seul cent pour payer ses dépenses réelles ou son uniforme. J'ai un jour mentionné ce fait à un monsieur occupant un grade élevé dans la milice, et il m'a dit qu'on ne payait pas les aumôniers en Angleterre, réponse très peu satisfaisante, à mon avis. C'est une très piètre excuse. Le père O'Leary et ses braves confrères ont prouvé, sur les champs de bataille du Sud-africain, qu'ils peuvent être d'un grand secours aux hommes dans les matières temporelles aussi bien que dans les matières spirituelles. C'est une honte pour le Canada et pour notre système de milice que l'aumônier reste un jour de plus sans recevoir de solde. J'espère sincèrement que le ministre de la Milice examinera cette question, et qu'à notre prochain campement, l'on ne demandera pas à l'aumônier du régiment de donner ses services gratuitement.

Une chose qui se rattache étroitement à l'augmentation de la solde, c'est l'augmentation du confort pour les hommes. Seulement quelques milliers de dollars suffisaient pour fournir des tentes de mess aux hommes dans les camps. Je crois que $200 par régiment suffiraient pour acheter des marquises convenables. On a dit que c'était une chose étrange à suggérer, que c'était donner trop de luxe aux soldats, qu'en service actif, il n'y aurait pas de tentes de mess. Je le concède. Mais en augmentant le confort des hommes, vous rendez plus facile l'enrôlement des recrues. Voudrait-on aller jusqu'à dire que nous ne devrions pas avoir de tentes, parce qu'en service actif, la nuit, un soldat doit souvent se passer de tente? Est-ce que l'on va, pour ainsi dire, nous demander d'exposer les soldats aux rhumatismes, simplement parce qu'en service actif, les hommes doivent passer des nuits sans tentes ? Je ne le crois pas. Nous en avons eu assez à endurer dans la milice pendant les années passées ; nous avons été sujets à l'indifférence ou à l'insulte. Or, grâce aux services rendus par nos braves soldats dans le Sud-africain, grâce aux services d'hommes comme Kinsley, de mon régiment, qui, parti pour le Sud-africain tout jeune soldat, est revenu recommandé pour la Croix Victoria.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. THOMPSON : Grâce aux actes d'héroïsme que nos hommes ont accomplis là-bas, nous n'avons plus besoin de craindre les moqueries.

Quelques mots de la question des salles d'armes centrales, laquelle, après tout, est, dans une grande mesure une question épineuse. Je sais parfaitement que dans quelques-unes de mes observations, je suis peut-être en désaccord avec les opinions bien pesées de nos officiers de la milice régulière. Ces officiers, je crois, sont bien instruits ; ce sont des hommes qui ont beaucoup de connaissances et d'expérience, mais comme d'autres, je crois qu'ils commettent souvent des erreurs. La guerre Sud-africaine l'a prouvé. Un major-général, un excellent officier—je veux parler du major-général Hutton ; il était ici il n'y a pas longtemps—croyait que le régiment canadien qui se rendait dans le Sud africain ne pourrait pas agir seul, qu'il faudrait en attacher chaque compagnie à un régiment de ligne jusqu'à ce qu'elle eût reçu le baptême de feu ; cependant, M. l'Orateur, ce régiment canadien, on ne lui a pas touché, et, à mon avis, aucun régimnt de ligne anglais ne s'est plus distingué. Sur la question des salles d'armes, centrales, je dis donc que je ne partage pas l'opinion de quelques officers occupant un haut grade dans notre milice régulière du Canada. Quant à moi—je parle des corps ruraux—je n'approuve pas les salles d'armes centrales. C'est, je crois, un très mauvais mode. D'après l'ancien système, il y avait une petite salle d'armes au quartier-général de chaque compagnie. Ce système a produit un bon effet de diverses manières. Il a contribué à faciliter le recrutement de chaque compagnie. Mais aujourd'hui, avec le nouveau système, qu'al-

lons-nous avoir ? Je connais un comté à l'extrémité sud duquel l'on doit établir un arsenal central, et la compagnie la plus éloignée aura quatre-vingt milles à faire pour s'y rendre. Les armes doivent être toutes gardées là. Quel en sera le résultat? Trois ou quatre jours avant que le camp commence, l'on remettra les armes aux hommes pour qu'ils en apprennent un peu le maniement, afin qu'ils ne se rendent pas au camp sans aucun ordre. Immédiatement après le camp, le jour du retour des soldats, ces armes seront toutes reportées à l'arsenal central. On les huilera et on les déposera pour ainsi dire dans des vitrines, et dans dix ou quinze ans, si l'histoire se répète comme elle l'a toujours fait, ces armes seront tout aussi inutiles que l'est aujourd'hui le fusil Snider, et nous aurons au Canada des milliers de fusils que nous pourrons utiliser seulement comme curiosités ou comme fer de rebut. Un des principaux arguments en faveur de l'arsenal central, c'est que le nouveau fusil est d'un mécanisme tellement délicat qu'il n'est plus prudent de le mettre ailleurs qu'aux quartiers-généraux. Je connais assez bien ceux qui commandent les compagnies pour savoir que ce sont des hommes dignes de confiance, qui peuvent très bien être chargés du soin de ces fusils. En tout cas, M. l'Orateur, il vaudrait mieux, d'après moi, que l'on endommageât ces fusils en apprenant le maniement des armes, plutôt que de les laisser dans les caisses dont j'ai parlé où, après quelques années, ils deviendraient surannés et inutiles ; et si, dans l'intervalle, il survenait des troubles, il nous faudrait envoyer nos soldats combattre sans qu'ils connussent le fusil du jour.

La création d'associations de tir, je le sais, contribuera à obvier à cette difficulté, mais ce ne sera pas tout, car dans un grand nombre d'endroits où il y a des quartiers généraux de compagnies, l'on ne pourra pas, je le crains, trouver le nombre d'hommes absolument nécessaire. S'il était facile aux volontaires de se servir des fusils, ils s'habitueraient au moins au maniement des armes, ce qui est, après tout, la moitié de la science militaire.

On proteste beaucoup contre les grandes dépenses que l'on fait pour l'établissement de salles d'armes centrales dans les villes. Je n'ai rien du tout à dire contre les villes. Elles ont de magnifiques corps militaires et je leur en donne tout le mérite, mais je ne vois pas pourquoi elles auraient des salles d'armes dont la construction, dans beaucoup de cas, a entraîné de fortes dépenses. Je connais un corps rural, le 34e régiment—et j'en parle avec plaisir—qui aura bientôt une salle d'armes centrale qui coûtera $1,600. Mais une ville, où il y a peut-être trois ou quatre régiments, demande une salle d'armes qui coûtera $100,000. Me direz-vous que c'est travailler dans les intérêts de la milice ? Pas du tout. Cet édifice est simplement construit pour embellir la ville. Dans un temps où il est si difficile d'obtenir de l'argent pour la milice canadienne, il serait beaucoup mieux, à mon avis, de construire des salles d'armes moins dispendieuses dans les villes et de conserver une partie de ces fonds aux exercices de tir, afin que nos soldats soient plus en état d'aller sur le champ de bataille quand on les y appellera, comme cela doit arriver.

J'aborderai maintenant la question de l'infanterie à cheval. Je dois demander l'indulgence de la Chambre, car je crains de parler plus longtemps que je n'avais l'intention de le faire.

Quelques VOIX : Continuez. Votre discours est intéressant.

M. THOMPSON : J'aborderai maintenant la question de l'infanterie à cheval. " Le succès d'une armée dépend du succès de son homme le plus lent " ; voilà un proverbe connu des siècles avant la guerre des Boers. Il est amusant de lire les observations des journaux au sujet des leçons que nous a appris cette guerre. " Rien de nouveau sous le soleil ", et, si je ne me trompe, cette guerre nous a appris très peu de nouveau. Voici en quoi la guerre des Boers nous a profité : Elle nous a rappelé ce que nous commencions à oublier, et c'est en quoi elle nous a été utile. Elle nous a montré l'importance de la mobilité. C'était une chose reconnue il y a des siècles. Lorsque les Croisés allèrent combattre les Sarrasins, ils constatèrent que tout en étant plus forts et plus puissants, toutefois, montés sur leurs chevaux couverts d'un lourde armure, ils n'étaient pas capables de lutter avec les Sarrasins, qui portaient des armes légères et se mouvaient rapidement. Au Canada, ils nous est plus facile, je crois, que dans n'importe quel pays au monde d'avoir une infanterie à cheval.

Aujourd'hui, le Canada ressemble au Sud-africain sous un grand nombre de rapports. Nous avons un immense territoire, nos frontières se prolongent sur une très grande distance, nous avons une population clair-semée comparativement à cette étendue de pays, et dans sa distribution, elle est rurale plutôt qu'urbaine. Nous avons des milliers de bons chevaux et des milliers de fils de cultivateurs pour les monter, et cependant, pas une seule compagnie ou pas un seul escadron d'infanterie à cheval ne s'organise encore. On a autorisé la formation de quelques compagnies, quelques-unes seront bientôt formées, mais ce n'est pas la vingtième partie de ce qu'il nous faut. Ici, encore, je ne partage pas l'opinion de certains experts. A mon avis, une compagnie d'infanterie à cheval devrait être attachée à chaque régiment d'infanterie au Canada ; à chaque corps rural, au moins. Et s'il faut que cette infanterie à cheval ait plus d'une compagnie à la fois pour faire l'exercice, lorsque les régiments ruraux vont camper, que les compagnies à cheval soient détachées de ces derniers pour

les exercices que l'on fait au camp et que, le camp levé, elles rejoignent leurs régiments. Je dirai que, dans ces compagnies de carabiniers à cheval, nous ne mettrions que les hommes d'élite. Il serait sage de mettre les meilleurs hommes dans les compagnies à cheval, ce qui aurait l'effet d'encourager les compagnies à pied et d'en augmenter l'efficacité. Les soldats apprendraient ainsi comment monter à cheval, et, dans chaque régiment, il y aurait un groupe d'hommes que l'on pourrait choisir quand, en temps de guerre, il deviendrait nécessaire d'augmenter l'effectif de nos troupes à cheval en faisant passer plusieurs corps d'infanterie dans l'infanterie à cheval.

Je n'ai pas l'intention de parler de la question du transport, car j'ai appris avec beaucoup de plaisir que l'on doit faire quelque chose pour l'établissement d'un service de cette nature. Jusqu'ici, nous n'avons virtuellement rien eu de semblable ; mais, si je ne me trompe, un officier capable et expérimenté, qui a servi dans le Sud-africain, dans le but exprès d'acquérir les connaissances nécessaires, doit être mis à la tête d'un corps de transport canadien, et le ministre a bien fait d'établir un personnel médical.

J'aborde maintenant une question qui intéresse également les carabiniers à cheval ; je veux parler du tir à la carabine. Je parlerai d'abord de l'insuffisance des munitions. Que pouvons-nous faire avec 40 cartouches par année? Dans l'armée anglaise, on a plusieurs centaines de cartouches et, aux Etats-Unis, l'on en a de 600 à 1,000 par année. Et ces 40 cartouches, il nous faut trop souvent en faire usage au camp en recevant l'ordre : " Vite, soldats, ou nous ne finirons pas avant qu'il soit nuit ; un autre régiment arrive." Les jours se passent à faire l'école de peloton, quand nous pourrions consacrer avec avantage un autre jour au tir. Ces munitions ne coûtent pas cher. Mille cartouches ne coûtent que $29 ; de sorte qu'en doublant les munitions fournies aux camp, vous augmenterez seulement les dépenses d'environ $40,000, une simple bagatelle, si nous comparons cette somme à l'effet qu'elle aura d'augmenter l'efficacité.

Puis, nos champs de tir sont insuffisants. Je voudrais qu'une partie de l'argent que l'on gaspille aujourd'hui à construire dans les villes des salles d'armes trop somptueuses, fût consacrée à l'établissement de champs de tir dans tout le pays, afin que chaque soldat apprît à tirer. On fait quelque chose dans ce sens, et j'espère que l'on fera davantage. J'aimerais que l'on s'occupât beaucoup de cette question. Chaque tireur exercé est une acquisition pour le pays, qu'il soit membre de la milice active, ou non. Je n'approuve pas la distinction que l'on fait entre la milice active et la milice de réserve. La Suisse peut opposer une grande résistance, non pas simplement à cause de ses montagnes, mais parce que chaque habitant du pays peut se servir de sa carabine, et il serait difficile aujourd'hui aux armées réunies de l'Europe d'envahir cette contrée. Si, en temps de paix, l'on pouvait seulement exercer les Canadiens à se servir de leurs carabines, il serait très difficile de nous vaincre en temps de guerre.

Nous avons au Canada ces désavantages en ce qui a trait au tir ; mais nous avons des avantages naturels que possèdent très peu d'autres pays. D'abord, la guerre Sud-africaine a démontré que les hommes de Londres ou de Manchester ne valaient pas les campagnards des dunes du Devonshire, ni les montagnards écossais. L'homme des villes, vivant au milieu d'édifices élevés, où sa vue est bornée, doit être un peu myope, suivant toute apparence ; mais le campagnard, habitué à un horizon plus étendu, est plus apte à tirer à de longues distances. Au Canada, nous n'avons pas de centres très peuplés.

Notre population rurale qui vit au grand air et prend beaucoup d'exercice, est douée d'une excellente vue et de la stabilité de nerfs nécessaires pour faire un bon tireur. En Angleterre la population est tellement dense, qu'il est difficile de se procurer des champs de tir, ailleurs que sur les bords de la mer. Mais au Canada rien de plus facile que d'établir, dans chaque comté, un champ de tir de 600 verges, et bien que ce ne soit pas là l'idéal, c'est très suffisant pour donner aux soldats une excellente pratique.

Je dirai un mot aussi des devoirs des citoyens en général. Le gouvernement doit nous fournir de bonnes munitions en abondance, ainsi que des armes et des champs de tir, mais le reste regarde les citoyens. Au Canada le patriotisme est hystérique, on se lamente et on pleure à la nouvelle d'un revers, on décore les maisons et l'on se réjouit à la nouvelle d'une victoire, mais aussitôt la guerre finie, on n'y pense plus, et les patrons ne permettent plus à leurs fils ou à leurs employés d'aller dans les camps ou sur les champs de tir pour ne pas perdre quelques heures de travail. Ces hommes ne s'en prétendent pas moins patriotes. Il est facile de se faire illusion, mais ces illusions sont parfois dangereuses. Nous, membres de cette Chambre, pouvons faire beaucoup pour instruire le peuple sous ce rapport. Que nous appartenions à la milice active ou à la réserve—tous ceux qui n'ont pas dépassé soixante ans, sont bienvenus—nous avons tous un devoir à remplir. Lorsque nous retournons dans nos comtés, nous devons nous mettre à l'œuvre et encourager, par tous les moyens, les régiments et les associations de tir qui se fondent partout.

Je ne veux pas faire la leçon à mes collègues, comme on le reproche quelquefois aux jeunes députés. Mais j'avouerai que j'ai vu avec peine qu'il n'y avait pas dix membres dans la Chambre, pour écouter un excellent discours sur les questions militaires. Je ne me permettrai pas de critiquer mais à l'exemple de Green parlant des écrits du roi Jacques I., je dirai que la Chambre est disposée à discuter sur tout, depuis la prédes-

tination jusqu'au tabac, excepté les questions militaires. J'espère qu'à l'avenir, quand ces questions reviendront sur le tapis, tous ceux d'entre nous qui appartiennent à la milice, se feront un devoir de faire des études et des recherches afin d'en faire profiter leurs collègues.

Je ne veux pas faire peser sur le Canada les lourdes charges militaires qui pèsent sur la mère patrie. Nous ne voulons pas dépenser pour un seul régiment $350,000 par année, comme le gouvernement a dû payer pour la garnison d'Halifax. Un corps de réguliers de dix mille hommes coûterait deux fois plus cher qu'un corps de milice active de 35,000 hommes et ne serait pas suffisant pour servir de garnison. Nous n'avons pas besoin d'une forte armée régulière. Il suffit qu'elle soit assez nombreuse pour fournir de bons instructeurs pour la milice, et nous devons nous efforcer surtout de donner une bonne instruction militaire à nos citoyens soldats.

Je dirai quelques mots maintenant des sacrifices respectifs que doivent faire les bataillons de villes et les bataillons ruraux. Les membres des bataillons de villes sont quelque peu portés à regarder avec dédain les bataillons ruraux ; je désire cependant dire quelque chose en faveur de ces derniers, dont les sacrifices ne le cèdent en rien à ceux que font les volontaires de villes. Il est vrai que ces derniers au lieu de toucher leur solde la versent aux fonds du régiment ; mais ils font leur exercice le soir, après leur journée finie, et après avoir gagné leur salaire ordinaire. Le soldat de la campagne, au contraire, doit laisser de côté toutes ses occupations pour suivre les exercices du camp, et on lui donne cinquante centins par jour, quand il pourrait gagner $1.25 chez lui. Je crois que ce seul argument suffit pour nous démontrer que les sacrifices qu'il fait sont, pour le moins, égaux à ceux de ses confrères des villes.

L'honorable député de Victoria, C. A. (l'honorable M. Prior), disait il y a quelques jours que si nous nous trouvions avoir besoin tout à coup d'une grande quantité de fusils nous ne pourrions pas les faire venir de l'Angleterre qui n'a pas de réserve. Je sais que sur ces questions il convient de se hâter lentement et qu'il faut commencer par instruire le peuple, mais je crois que le temps n'est pas éloigné où nous devrons établir une deuxième cartoucherie au Canada ainsi qu'une fabrique d'armes. De cette manière l'argent serait dépensé au Canada et en cas de besoin nous ne serions pas à la merci de la mère patrie pour armer nos soldats.

Je me suis permis beaucoup de critiques mais je l'ai fait dans un bon esprit. J'admets que la milice a fait beaucoup de progrès depuis quelques années et je veux donner à l'honorable ministre de la Milice le mérite qui lui est dû. Grâce à lui, les bataillons sont exercés tous les ans au lieu de tous les deux ans. C'était de l'argent jeté à l'eau que de faire faire l'exercice à la moitié des troupes seulement, chaque année. Avec ce système, nous avions une armée sur le papier, de nature à tromper, mais de très peu d'utilité. Depuis que nous avons des exercices annuels, notre milice est loin d'être parfaite, mais elle fait de rapides progrès.

Au cours d'une conversation, ces jours derniers, quelqu'un me disait qu'il serait peut-être préférable de revenir à l'ancien système. J'espère que cette opinion n'est pas fort répandue et que si la proposition en était faite, tous les membres de cette Chambre qui appartiennent à la milice, se feraient un devoir de combattre une proposition de nature à mettre fin aux exercices annuels qui ont fait faire tant de progrès à notre milice.

Il faut aussi féliciter le ministre de la Milice, d'avoir doté l'armée d'un corps médical qui compte dans ses rangs quelques-uns des meilleurs chirurgiens du pays.

On a pu constater pendant la guerre actuelle du Sud-africain qu'un chirurgien civil est de beaucoup supérieur à un chirurgien militaire en temps de guerre. La raison en est bien évidente : neuf sur dix des chirurgiens de l'armée n'ont rien à faire en temps de paix, tandis que les autres exercent continuellement leur profesison et ont beaucoup plus d'occasion de se perfectionner dans leur art et d'acquérir de nouvelles connaissances.

Nous avons réussi au Canada à faire enrôler quelques-uns des meilleurs chirurgiens et c'est ce qui pouvait arriver de mieux pour les soldats appelés en service actif.

Outre le service de transport dont j'ai parlé, nous avons un corps du génie qui était insuffisant au point de vue du nombre, mais qu'on a augmenté dernièrement, et nous avons aussi des corps du génie aux universités de McGill et de Toronto, qui sesont très utiles pour l'armée.

Encore un mot, M. l'Orateur, et je finis. Je m'adresse au patriotisme de la Chambre, et je lui demande d'exclure la politique de ces questions militaires. Nous nous vantons d'avoir une magistrature au-dessus de la politique, et comme la milice n'a pas d'autre raison d'être que de pouvoir, en cas de besoin, combattre pour la patrie, c'est une question tellement sacrée qu'on ne doit pas y introduire de politique. J'ai eu occasion de rencontrer beaucoup de députés conservateurs qui sont en même temps officiers de milice et j'ajouterai qu'ils sont tous de charmants compagnons mettant le patriotisme bien au-dessus de l'esprit de parti, absolument comme le font les députés libéraux qui appartiennent aussi à la milice. J'espère que nous continuerons à être de bons Canadiens et que lorsque le ministre de la Milice proposera quelque chose, dans l'intérêt de la milice, les députés de l'opposition l'appuieront aussi cordialement que si la proposition n'était pas faite par un ministre de la Couronne.

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

Solde et allocations de la milice, $389,609.

Le MINISTRE DE LA MILICE : L'augmentation de $8,515 se répartit comme suit: La solde de l'état-major proprement dit, et d'état-major de district est augmentée de $38,094 à $41,609 ; cela provient de l'établissement d'une école de mousqueterie avec un inspecteur dont le salaire est de $2,800. L'an dernier, il y avait un crédit de $3,200 pour le commandant de l'artillerie canadienne, le colonel Stone. Son engagement est terminé et nous n'aurons pas cette somme à payer cette année. Mais comme je viens de le dire, nous avons en plus un inspecteur de mousqueterie qui commandera la nouvelle école et qui recevra un salaire de $2,800. De plus, l'officier qui aura la charge des nouveaux corps qui seront organisés, recevra un salaire de $2,000. Il y aura deux majors de brigade, ou officiers de district, recevant le salaire de $1,200 chacun.

M. TISDALE : L'honorable ministre veut-il nous donner des explications sur l'établissement de cette école de mousqueterie et les corps militaires qu'il parle d'organiser, et nous dire pourquoi le nombre des majors de brigade doit être augmenté de deux ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : L'école de mousqueterie sera organisée sur le modèle de celles qui existent en Angleterre ; j'ai ici tout le plan détaillé qui m'a été remis par le commandant général et dont il suffira, je suppose, de donner une courte analyse. Elle s'appellera l'Ecole Royale Canadienne de Mousqueterie, et sera établie à Ottawa. Le personnel comprendra un commandant et instructeur en chef, qui sera aussi inspecteur de mousqueterie pour tout le Canada, ayant le grade et la solde d'un aide-adjudant général résidant aux quartiers généraux. Il devra, non seulement diriger l'école qui donnera trois cours par année, mais aussi dans l'intervalle des cours, visiter les différents bataillons et les associations de tir qui se formeront, et faire rapport sur leur efficacité et la manière dont elles s'acquittent de leurs fonctions. Il y aura aussi deux sergents instructeurs choisis parmi les corps réguliers, ce qui, par conséquent, n'occasionnera aucune nouvelle dépense :

Pour le présent, une classe qui se composera de douze officiers, savoir : deux officiers de campagne, quatre capitaines et six officiers subalternes, et dix-huit sous-officiers n'ayant pas moins que le grade de caporal ; trente en tout. Les officiers commandants, quand ils recommanderont des candidats pour cette école, devront certifier qu'ils sont parfaitement instruits des manœuvres de mousqueterie et connaissent d'une manière pratique toutes les parties du mécanisme du fusil Lee-Enfield.

Il y aura trois cours par année durant environ six semaines chacun ; le premier commencera vers le milieu de mai, ou aussitôt que le champ de tir sera disponible.

Un certain nombre de cibles du champ de tir de Rockliffe seront à la disposition de l'école de mousqueterie, tous les jours jusqu'à midi.

Il faudra installer deux chambres dans le pavillon de Rockliffe, une pour servir d'office et l'autre de salle de lecture avec des pupitres et des sièges pour les élèves ; il faudra aussi une caserne capable de loger vingt sergents et munie de ce qu'il faut pour coucher et manger. Les élèves officiers recevront l'allocation ordinaire de logement, selon leur grade. Dans le pavillon il y a une excellente cuisine avec un fourneau suffisant pour la cuisine d'un grand nombre de soldats et qui pourrait être utilisé si la caserne était construite près du pavillon.

Le pavillon dont il est question ici, est celui qui existe déjà sur le champ de tir de Rockliffe.

Certificats.—Il y aura deux classes de certificats, les certificats ordinaires et les certificats extraordianires. Et à l'avenir nul officier subalterne ne sera promu au grade de capitaine et nul capitaine ne sera promu au grade de major s'il ne possède pas un certificat ordinaire de mousqueterie.

Je ne vois rien de plus à ajouter, mais si d'autres explications sont nécessaires, je me ferai un plaisir de les donner.

L honorable M. PRIOR : D'après ce que vient de dire le ministre, je crois que le pays va avoir des dépenses considérables à supporter, par suite de l'établissement de cette école de mousqueterie. Il est possible que je ne sois pas compétent à me prononcer sur la question, mais il me semble qu'on pourrait obtenir le même résultat par des moyens moins coûteux. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, à la suite de conversations avec des officiers très au courant, nous n'avons pas besoin d'une école de mousqueterie au Canada. Si l'on faisait distribuer plus de munitions aux différents bataillons, on obtiendrait le même résultat sans être obligé de nommer des officiers avec de forts salaires, et installer des salles de lecture à Rockliffe et ailleurs. On y gagne beaucoup à laisser de côté les détails techniques et scientifiques, comme cela se pratique à l'école de Montréal. Je suis allé visiter cette école, dirigée par le colonel Peters. On laisse de côté une foule de détails, qu'on croyait autrefois nécessaires à l'instruction d'un soldat, et après deux ou trois jours de leçons, les élèves connaissent l'exercice aussi bien qu'après quatre mois de leçons avec l'ancien système. Il me semble qu'on obtiendrait les mêmes résultats pour le tir à la carabine. Si au lieu de donner une foule de détails scientifiques sur la trajectoire, etc., on enseignait aux hommes à tirer à de courtes distances d'abord, et en éloignant graduellement les cibles, les résultats seraient beaucoup plus rapides et moins coûteux. Je puis me tromper mais c'est mon opinion et je sais qu'elle est partagée par des centaines d'officiers au Canada. Je ne crois pas que nous ayons besoin d'une école comme celle dont parle le ministre, avec un inspecteur recevant le salaire d'un adjudant-général.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : D'un aide-adjudant général.

M. PRIOR : Cet inspecteur ira-t-il inspecter les régiments pendant les camps et les bataillons de ville en aucun temps, quand ils seront réunis sur le champ de tir? Comment se fera cette inspection, et comment pourra-t-il juger du progrès des hommes ? Il me semble que, si l'on distribuait plus de munitions et si l'on laissait aux officiers le soin d'enseigner le tir aux soldats, cela vaudrait mieux qu'une école de mousqueterie.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que mon honorable ami a donné un peu carrière à son imagination, quand il parle de dépenses considérables. Il n'y a qu'un seul salaire élevé ; les autres officiers, comme je l'ai dit, seront choisis parmi les réguliers.

M. PRIOR : L'honorable ministre veut-il relire le passage concernant le nombre d'officiers qui composera cette école?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces officiers seront des élèves choisis dans la milice active pour suivre ces cours. Absolumment comme ils viennent actuellement dans les écoles régulières pour se perfectionner.

M. PRIOR : Ce n'est pas ce que j'avais compris.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est tout ce qu'il y a dans le projet. Il n'y aura qu'un seul officier—le chef de l'école. Les autres seront pris dans les corps réguliers quand on en aura besoin.

M. PRIOR : Ces officiers sont supposés venir à l'école et s'instruire afin de pouvoir instruire leurs hommes à leur tour?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Absolument.

M. TISDALE : Si j'ai bien compris les explications du ministre, il s'agit d'un deuxième certificat que ces officiers devront obtenir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, un certificat complémentaire.

M. TISDALE : Devront-ils venir ici à leur propre frais?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ils y viendront exactement comme ils vont aux écoles des corps réguliers. Ils recevront la même allocation.

M. TISDALE : Quelle est cette allocation?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $1 par jour.

M. TISDALE : Et ils payent leurs dépenses?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, mais nous aurons dans un instant à discuter un crédit destiné aux frais de transport des officiers qui se rendent aux écoles régulières et à même ce crédit nous paierons aussi les dépenses de ceux qui iront suivre les cours de l'école de mousqueterie.

M. TISDALE : Ils recevront leurs frais de déplacement, plus $1 par jour, et ne perdront que leur temps?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. TISDALE : Et à partir d'un certain grade, ce certificat sera obligatoire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. TISDALE : D'après ce que j'ai compris, avant de pouvoir être promu un officier sera obligé d'obtenir un certificat de cette école de mousqueterie?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Exactement. D'après la recommandation du général, à l'avenir, nul officier subalterne ne sera promu au grade de capitaine, et nul capitaine ne sera promu au grade de major, sans avoir un certificat ordinaire de l'école de mousqueterie.

M. TISDALE : Les officiers n'en ont pas besoin tant qu'ils ne passent pas capitaines?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. TISDALE : Je ne suivrai pas l'honorable député de Haldimand (M. Thompson) dans toutes les remarques qu'il vient de faire, parce que je n'appartiens plus à la milice depuis un certain nombre d'années, bien que je n'aie pas cessé de lui porter beaucoup d'intérêt. Je n'ai pas étudié, non plus, avec autant de soin que l'honorable député de Victoria (M. Hughes) les différents changements qui ont été introduits. Mais il me semble quon a oublié de mentionner une des plus grandes difficultés que nous avons toujours rencontrées dans la milice, celle d'engager les officiers à obtenir leurs certificats.

Ni dans le rapport du général, ni dans les remarques du ministre, je ne vois quoi que ce soit pour obvier à cet inconvénient. J'admets qu'il est nécessaire d'avoir de bons officiers. De mon temps, cette difficulté se faisait sentir, et je remarque que, loin de décroître, elle semble augmenter. A cette époque il n'y avait pas d'école au Canada, et on allait trouver un officier régulier et on formait une sorte d'école connue sous le nom de pension. Autant que je puis m'en rendre compte, je crois que nous avions alors plus d'officiers compétents qu'aujourd'hui.

Sans doute qu'une instruction complète en mousqueterie est une excellente chose, et je serais disposé à approuver toute dépense raisonnable faite pour obtenir ce résultat. La question est de savoir si le fait de payer le voyage de ces officiers à Ottawa peut les

engager à venir suivre ces cours et obtenir leurs certificats. Je constate que, dans beaucoup de bataillons ruraux, il y a très peu d'officiers possédant des certificats. D'après ce qu'on m'a dit, il n'y a réellement qu'un seul officier compétent par compagnie, et dans beaucoup de compagnies, il n'y en a pas du tout. Je crois donc qu'il serait bon d'étudier cette question avant d'adopter les recommandations du général. Il se peut qu'il n'y ait rien de mieux à faire que d'établir une école centrale.

Je suis de l'avis de l'honorable député de Victoria, C.A. (M. Prior), qui recommande de donner une instruction simple et pratique aux officiers que nous avons déjà, avec le moins de formalités possible. Je crois qu'une des premières difficultés que l'on rencontrera, sera de se procurer des capitaines, car très peu d'entre eux prendront le temps de venir obtenir un certificat à l'école de mousqueterie.

D'ailleurs, comme le dit le ministre de la Milice, l'établissement de cette école ne coûtera pas bien cher.

Je me permettrai une autre remarque et je demande au ministre et à l'état-major de l'accepter dans le même esprit que je la fais. Je ne blâme personne, mais je crois qu'il n'y a pas assez de sympathie, de contact, entre l'état-major et les officiers de la milice, dans les différentes parties du pays. Je ne veux pas dire qu'on manque de confiance les uns dans les autres, mais l'état-major semble vouloir faire bande à part. Les officiers de la milice considèrent qu'on les traite comme si on voulait en faire des réguliers, quand cela n'est pas possible.

Il se peut que l'établissement de cette école soit le meilleur moyen à prendre, mais je crains bien que, même avec cela, on n'ait de la difficulté à se procurer le nombre nécessaire de capitaines. Si quelqu'un pouvait nous indiquer un moyen de faire cesser cette difficulté, je recevrais ses conseils avec plaisir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'ai aucunement raison de m'offenser des remarques de mon honorable ami. J'ai eu occasion de siéger avec lui dans cette Chambre pendant de longues années et je dois dire que personne ne possède une manière plus agréable de faire accepter une critique. Les arguments qu'il vient de présenter, ont certainement leur valeur et il se pourrait que l'obligation d'obtenir ces certificats dût être restreinte aux officiers de campagne, mais il ne faut pas oublier que les règlements que je viens d'expliquer ne sont qu'une proposition faite par le général, et que rien n'est encore décidé. On pourrait, par exemple, exiger ces certificats d'un adjudant ou d'un des majors ; le commandant d'un bataillon devrait certainement le posséder. Pour les grades inférieurs, on pourrait laisser les choses dans l'état où elles sont actuellement. Présentement, nous transportons pour ainsi dire, l'école chez les officiers, quand ils sont assez nombreux et n'ont pas le temps de s'absenter pour suivre les cours. Je crois cependant, qu'il vaut mieux que les officiers se déplacent, quand cela est possible. Je crois qu'une de ces écoles sera bientôt établie à Ottawa et il en existe déjà une à Montréal, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Victoria (M. Prior). Si nous décidons d'ouvrir cette école, je crois qu'on n'aura jamais obtenu d'aussi grands résultats avec si peu d'argent. Dans tous les cas, il ne nous en coûtera pas cher de tenter l'expérience. Si, à la fin de l'année, nous constatons que les résultats ne sont pas satisfaisants, nous pourrons discontinuer l'expérience et nous n'aurons rien perdu.

Mon honorable ami a parlé de l'importance d'avoir des officiers compétents et il croit qu'autrefois, nous en avions plus qu'à présent, relativement à la population. Cela est parfaitement vrai, mais je lui rappellerai qu'à l'époque dont il parle, et dont je me souviens très bien, tout le pays faisait partie de la milice active. En 1866, la milice de la Nouvelle-Ecosse était aussi considérable que celle de tout le Canada aujourd'hui ; je dirai même plus considérable, car la Nouvelle-Ecosse pouvait alors mettre quarante mille hommes sous les armes en aucun temps, et naturellement, il fallait des officiers compétents pour les commander. Mais, pour l'information de mon honorable ami, et pour la satisfaction du pays en général, je puis dire que nous avons à l'heure qu'il est un grand nombre d'excellents officiers, un plus grand nombre que celui que nous avons eus depuis la Confédération et que ce nombre augmente tous les jours. Nous avons une liste de réserve qui compte des officiers ayant fait du service dans la milice active et qui, en cas de besoin, pourraient prendre le commandement des unités que nous devrions enrôler. Par suite de la stricte observation des règlements concernant la limite d'âge et la durée du service, beaucoup de commandants passent dans la réserve. Je suis certain que mon honorable ami apprendra avec plaisir que grâce à cela, et par suite du plus grand intérêt que l'on porte aux questions militaires et du plus grand nombre d'élèves qui fréquentent les écoles militaires, nous sommes en passe d'avoir un plus grand nombre d'officiers capables.

L'honorable M. TISDALE : Je remercie le ministre de la Milice de ces explications et je les approuve entièrement. Je m'en tiendrai aux choses pratiques qu'il a mentionnées. Je sais que la question est difficile, comme toutes celles qui se rapportent à la milice, et quel que soit le ministre à la tête de ce département. Nous désirons tous augmenter l'efficacité de la milice et c'est toujours à cela que tendent les remarques que je me permets de faire devant cette Chambre. Le besoin de bons officiers est celui qui se fait le plus sentir à l'heure qu'il est.

Je sais qu'assez souvent, des régiments sont obligés d'emprunter des officiers aux écoles parce qu'ils ne peuvent pas aller aux manœuvres sans eux.

Les mêmes remarques s'appliquent aux écoles militaires, car ce qui contribuera le plus à remplir les cadres et à encourager le recrutement, c'est la présence d'officiers permanents à la tête des différents régiments. Tout le monde admet qu'il faut avoir de bons officiers et mon but était de faire connaître au ministre les renseignements que j'ai recueillis sur ce point au cours de mes entretiens avec des militaires.

M. KAULBACH : L'honorable ministre a-t-il fait le calcul de ce que coûtera cette école de mousqueterie, y compris le salaire de l'inspecteur, l'érection du bâtiment, le transport des soldats et leur allocation quotidienne ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La seule augmentation dont nous avons à nous occuper dans le moment, c'est le salaire d'un officier. Ceux qui seront appelés à l'aider, seront choisis dans les corps réguliers et par conséquent n'exigeront aucune dépense additionnelle. Le voyage sera aussi payé à même le crédit affecté au déplacement des réguliers. Il est vrai, que l'établissement d'une nouvelle école pourra augmenter quelque peu le nombre des officiers qui se rendent aux écoles, mais autant que je me rappelle, le crédit que nous demandons pour couvrir ces dépenses n'est que de $2,800.

M. FOWLER : Avant que la Chambre passe à la discussion d'un autre item, je veux dire quelques mots sur la question soulevée par l'honorable préopinant. L'honorable ministre a fait erreur, je crois, en supposant qu'il s'agit là de fournir aux officiers de la milice ce dont ils ont besoin, alors que l'on veut tout simplement parler des difficultés qu'éprouvent ces officiers à prendre leurs grades par suite des frais considérables que cela entraîne. Il y a trop d'habits chamarrés dans notre milice. Les dépenses sont trop élevées. Les jeunes gens qui demeurent à la campagne, les fils de cultivateurs, qui feraient d'excellents officiers et d'excellents combattants, qui possèdent une bonne éducation, ne peuvent, à cause des frais considérables que cela entraîne, prendre le temps nécessaire pour aller passer deux ou trois mois dans les collèges militaires et se procurer l'uniforme requis, lequel coûte très cher et est de rigueur pour ceux qui veulent prendre leurs repas au mess des officiers.

Je crois que l'honorable ministre devrait voir à diminuer les dépenses qu'un officier est obligé d'encourir pour prendre ses grades dans les écoles d'instruction. J'ai été moi-même officier durant un certain nombre d'années dans un régiment de cavalerie, et je puis parler sur cette question en connaissance de cause. Il en coûte très cher à un officier dans un régiment de hussards pour se procurer les habillements dont il a besoin. Un uniforme convenable lui coûtera au moins $300. Pour le fils d'un homme riche, cela est une bagatelle, mais ce ne sont pas toujours ceux-là qui font les meilleurs officiers capables de commander des régiments, et je crois que l'on devrait réduire ces dépenses afin de permettre aux jeunes gens des campagnes de prendre leurs degrés.

Dans mon propre régiment, le 8e régiment de cavalerie, l'un des meilleurs du Canada, les dépenses que les officiers doivent encourir pour se procurer des uniformes sont tellement considérables, qu'il est devenu pour ainsi dire impossible de trouver des officiers dans les districts ruraux où le régiment remplit ses cadres, et il faut prendre des officiers dans les villes, ce qui est une injustice à l'égard des gens de la campagne qui désirent acquérir les connaissances nécessaires pour occuper ces positions, et ce n'est pas toujours pour le plus grand avantage du régiment lui-même. Si l'honorable ministre voulait s'occuper à faire diminuer ces dépenses, ce serait certainement là une excellente amélioration. Les officiers devraient posséder toutes les connaissances requises pour occuper ces positions. Les lieutenants de compagnie et les capitaines de milice devraient connaître les règles de la mousqueterie aussi bien que tous les autres officiers. Si ces officiers ne font pas les démarches nécessaires pour acquérir ces connaissances, il faut que le département prenne l'initiative et les leur enseigne ; sans cela la milice restera toujours dans l'ignorance. Il est préférable même de prendre cette initiative, puisqu'on veut qu'ils soient parfaitement renseignés. Je suis convaincu que l'honorable ministre désire voir la milice canadienne convenablement équipée et instruite, et j'espère qu'il prendra ces remarques en sérieuse considération.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je comprends parfaitement la valeur des remarques formulées par l'honorable député de King, N.-B. (M. Fowler) et je les approuve. J'ai été moi-même officier et je sais ce que c'est que d'avoir besoin d'un uniforme dispendieux et de ne pas posséder l'argent nécessaire pour l'acheter. Cependant, je crois qu'il n'est pas absolument nécessaire pour les officiers qui suivent des cours d'instruction militaire dans les différents collèges militaires de posséder un uniforme de mess ou grand uniforme. Si la chose est exigée, cette règle devrait être modifiée. J'admets qu'il vaudrait la peine d'étudier la question de savoir s'il n'y aurait pas moyen de faire quelque chose pour diminuer les dépenses que les officiers sont obligés d'encourir pour se procurer les uniformes requis, afin que personne au Canada ne soit privé de l'avantage de faire partie de la milice. Il est aussi nécessaire que les officiers possèdent une certaine connaissance en fait de mousqueterie. Mais, j'ai toujours été

d'avis que si les officiers d'état-major, y compris les adjudants, étaient compétents, ils pourraient instruire les officiers de compagnie dans les camps ou aux quartiers-généraux du régiment.

M. FOWLER : Cela pourrait se faire, mais je crois qu'il serait préférable d'établir une école—non pas un collège régulier comme à Fredericton ou Kingston—mais une école temporaire. Cela s'est fait il y a déjà un certain nombre d'années. Je me rappelle qu'un sergent instructeur de cavalerie avait été employé par le 8e régiment et les officiers se réunissaient trois soirs par semaine pour suivre ses cours.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y en a eu un d'envoyé à Saint-Jean il y a trois ans.

M. FOWLER : Il ne s'agissait là que d'une école d'équitation, et cela n'est pas aussi important, parce qu'à la campagne presque tous les jeunes gens savent monter un cheval. Je crois qu'il y a trop de parades dans les instructions données à la milice et pas assez de travail pratique. Tous ces déploiements de plumets et d'habits chamarrés sont inutiles. Dans un commando boer, on ne peut distinguer les officiers des soldats, cependant ces officiers ont fait notablement leur devoir, et ont démontré qu'ils savient conduire leurs soldats à la victoire. Ce n'est pas l'uniforme qui fait l'officier, et j'espère que certains changements vont être faits sous ce rapport.

L'honorable M. PRIOR : J'admets avec l'honorable député (M. Fowler) que l'on devrait mettre un terme à l'achat de ces uniformes dispendieux. Il est vrai que le jeune officier qui prend part aux exercices annuels de la milice ou aux cours donnés dans les collèges militaires, n'est pas obligé de posséder un uniforme complet ni même une tenue de mess, car ce règlement a été modifié il y a quelques années, mais nous savons tous que lorsque les officiers se réunissent, si les plus anciens ou les plus fortunés ont des tenues de mess, les plus jeunes officiers qui n'en ont pas, n'oseront pas se montrer avec eux, et il n'est pas juste non plus de leur demander de le faire.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

L'honorable M. PRIOR : Je suis d'avis que l'honorable ministre devrait essayer de trouver un uniforme distinctif pour la milice canadienne.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. PRIOR : Il n'est pas absolument nécessaire que nous ayons des uniformes aussi dispendieux que les soldats anglais. Notre milice ne se réunit que de temps à autre, tandis que les troupes impériales sont continuellement en service, et elles ont besoin d'avoir de bons uniformes. Rien n'est plus joli que l'uniforme porté par les Strathconas ou les Australiens, et si nous adoptions un costume pittoresque en même temps que peu dispendieux, nous trouverions autant de jeunes gens disposés à endosser cet uniforme que l'on en a trouvé pour former ces deux corps de militaires. J'ai fait certaines remarques, il y a quelque temps, que je ne regrette pas. Le commandant général, dans son rapport au ministre, s'exprime comme suit :

> Je considère que prises dans leur ensemble les connaissances que possèdent nos soldats dans le maniement des armes sont bien inférieures aux connaissances requises sous ce rapport dans les guerres modernes.

Puis il propose la nomination d'un officier possédant les connaissances voulues comme inspecteur général de mousqueterie. Il est d'avis que ce serait le meilleur moyen de placer notre milice sur un pied d'efficacité quant à ce qui concerne le tir. Le commandant des troupes canadiennes doit être considéré comme un expert dans ces questions, et comme il est envoyé ici pour donner des avis au gouvernement sur toutes ces questions, il serait ridicule de ma part de vouloir contester cette prétention du général. Si ce dernier est d'avis que c'est là ce que l'on peut faire de mieux pour la milice, je regretterais de ne pas pouvoir partager son opinion. D'un autre côté, j'ai ma propre manière de voir sur cette question. Mais, comme l'a dit l'honorable ministre, mettons ce projet à l'épreuve durant une coupe d'années, car cela ne coûtera pas bien cher. J'espère que l'expérience aura tout le succès qu'en attend le général.

M. KAULBACH : J'approuve la remarque faite par l'honorable député de King (M. Fowler) et je suis aussi d'opinion que certains changements devraient être faits dans les règlements concernant la milice de ce pays. Nous devons nous efforcer d'offrir tous les avantages possibles aux jeunes gens qui fréquentent nos écoles militaires. Mon honorable ami (M. Fowler) prétend que l'on devrait revenir à l'ancien système et envoyer des instructeurs là où la chose est nécessaire, au lieu d'obliger des officiers à se rendre aux écoles régulièrement établies. J'ai toujours été de cet avis. Cela serait d'un grand secours à plusieurs de nos cadets qui ne possèdent pas les moyens nécessaires pour aller suivre des cours dans les collèges militaires.

L'expérience a démontré que la question de l'uniforme est un inconvénient sérieux. J'ai été dans des écoles militaires où un certain nombre de jeunes gens n'étaient pas vêtus du même uniforme que leurs voisins, et ceux qui ne possédaient pas l'argent nécessaire pour se vêtir aussi bien que les autres n'aimaient guère cela. S'il était possible d'arranger les choses de manière à ce que chaque élève eût le même uniforme, et qu'il lui fût possible de se le procurer à un prix raisonnable, ce serait une amélioration considérable sur le système actuellement en vigueur, et qui donnerait satisfaction à tout le monde. Ce serait aussi un grand avantage

si un instructeur pouvait être envoyé aux quartiers généraux de tout régiment dont les membres seraient désireux de suivre ces cours. La plupart des régiments possèdent une salle d'exercices, et très souvent les soldats pourraient se rendre là le soir afin d'y recevoir l'instruction militaire qu'ils ne pourraient obtenir s'ils étaient obligés d'y consacrer les heures de travail de la journée.

Les bataillons de campagne sont en partie composés de fils de cultivateurs, et bien qu'ils aiment beaucoup le métier des armes, leurs moyens ne leur permettent pas toujours de consacrer tout le temps qu'ils désireraient à l'étude de l'art militaire.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais attirer l'attention de l'honorable ministre de la Milice (l'honorable M. Borden) sur la réclamation du capitaine Thomas Mackenzie, le gardien des quartiers du 71e régiment de Frédéricton, N.-B. Le capitaine Mackenzie est venu au Canada lors de l'affaire du Trent, en 1861, et depuis ce temps, c'est-à-dire, durant une période de quarante ans, il a fait partie de la milice canadienne. Son dossier est sans tache tant avant son arrivée au pays que depuis son séjour au Canada. Il se dit âgé de plus de 70 ans, prétend avoir assisté à 22 combats, et a fait tout près de soixante ans de service, y compris les quarante années passées dans la milice canadienne. Il ajoute :

J'ai été privé, mais jamais pour incompétence, de postes de confiance et de responsabilité qui me rapportaient des émoluments considérables, mais je ne me suis jamais plaint à ce sujet, et je dois ajouter que j'ai demandé trois fois à être mis à la retraite.

On comprend que légalement parlant il n'avait pas droit à ce privilège. Il m'a dit de m'adresser aux colonels Tucker et Prior, deux membres de cette Chambre, pour obtenir des renseignements sur son caractère et ses capacités. Ce cas-là ne se trouve pas affecté par la loi concernant les pensions que l'honorable ministre est sur le point de soumettre à la Chambre ; mais je crois qu'il s'agit là d'un cas qui mérite d'être pris en considération par le gouvernement de ce pays. Quarante années de services de cette nature ne devraient pas rester sans récompense. C'est donc avec confiance que je m'adresse au ministre de la Milice, au nom du capitaine Mackenzie, dans le cas où il deviendrait nécessaire de nommer quelqu'un pour le remplacer dans le poste qu'il occupe depuis tant d'années.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je connais le capitaine Mackenzie et j'apprécie ses services à leur juste valeur. Malheureusement, il se trouve dans le cas d'une foule d'autres bons serviteurs auxquels les dispositions de la loi des pensions ne s'appliquent pas, et je ne crois pas qu'il soit possible de lui accorder ce qu'il demande en vertu du bill des pensions que je suis à la veille de soumettre à la Chambre, avec l'espoir qu'il sera adopté. Toutefois, le gouvernement a l'habitude de garder à son service, comme gardiens des magasins, des édifices publics, etc., certains vieux employés dévoués, qui sont incapables de remplir les devoirs de leurs charges, mais que l'on garde quand même à titre de reconnaissance pour les services rendus. Quant au capitaine Mackenzie, au lieu de vouloir le remercier de ses services, le gouvernement vient d'augmenter son salaire de 25 cents par jour. Il y a une chose cependant que le capitaine Mackenzie n'a peut-être pas dite au chef de la gauche——

M. BORDEN (Halifax) : C'est dans le mois de février dernier qu'il m'a écrit.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est un vétéran de l'armée impériale, et il reçoit en cette qualité une pension de 40 ou 50 cents par jour depuis 40 ans qu'il demeure au Canada ; on me dit aussi que ce vieillard possède une certaine aisance et est loin d'être dans la misère. Son cas n'est donc pas aussi désespéré qu'on le prétend, et comme le gouvernement vient d'augmenter son salaire, je crois qu'il a été assez bien traité par les libéraux.

L'honorable M. PRIOR : Les renseignements fournis par le ministre de la Milice sur le compte de M. Mackenzie me font d'autant plus plaisir que j'avais moi-même l'intention de soumettre sa demande à la Chambre si l'honorable chef de l'opposition ne l'avait pas fait. Il s'agit d'un cas exceptionnel. Il a pris part à la guerre de Perse et à la révolte des Indes, et il prétend avoir été obligé de venir au Canada en 1866, avec le régiment des Gardes à cheval dont il faisait partie. Il reçoit aujourd'hui une solde moins élevée que celle qu'il recevait à cette époque. Si le ministre de la Milice constate qu'il est dans le besoin, j'espère qu'il prendra son cas en sérieuse considération.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais aussi appeler l'attention de l'honorable ministre de la Milice sur le cas du soldat Zong, le fils de William Zong, demeurant au n° 29 rue Richmond, Halifax, un membre du premier contingent, à qui il est dû une partie de sa solde. Il est mort, je crois, des fièvres entériques, dans le Sud-africain, et son frère prétend que sa solde, depuis le 25 octobre 1899, jusqu'à la date de son décès ne lui a jamais été payée.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Veut-on parler de la solde impériale, ou de la différence de solde ?

M. BORDEN (Halifax) : Il ne le dit pas bien distinctement dans sa lettre ; mais je crois comprendre par ce qu'il dit, qu'il n'a rien reçu du tout durant cet espace de temps.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le comptable du ministère prétend que ce doit être la solde impériale.

M. BORDEN (Halifax) : La différence de solde dont parle le gouvernement canadien a-t-elle été payée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, ce doit être la solde impériale. L'honorable ministre pourrait peut-être trouver moyen de remédier à cela ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le sous-ministre me dit que de temps en temps de l'argent est expédié ici par le bureau de la guerre pour régler les réclamations, et bien qu'il ne se rappelle pas ce cas particulier, il est certain que d'ici à peu de temps l'argent sera reçu et distribué par le ministère de la Milice.

M. BORDEN (Halifax) : Je voulais aussi profiter de l'occasion que m'offre ce cas particulier ainsi que plusieurs autres cas de même nature qui se présentent dans mon comté et dans ma province, pour essayer de savoir ce que le gouvernement a l'intention de faire en faveur des héritiers des soldats tués ou morts de maladie dans le Sud-africain et dont ces derniers étaient les seuls soutiens. C'est là une question sur laquelle j'ai attiré l'attention du gouvernement dans le discours que j'ai prononcé lors de la discussion de l'adresse, et l'honorable premier ministre a alors déclaré que le gouvernement ne pouvait annoncer pour le moment ce qu'il avait l'intention de faire à ce sujet, car il lui fallait savoir auparavant à quoi s'en tenir sur les intentions des autorités impériales, en tenant compte des termes de la dépêche demandant au Canada d'envoyer des troupes dans le Sud-africain. Cette raison peut justifier le gouvernement de ne pas répondre à cette question pour le moment ; mais je suis persuadé qu'aussitôt que le gouvernement jugera à propos d'énoncer la politique qu'il entend suivre à ce sujet, il causera une grande satisfaction dans le pays.

L'honorable ministre n'ignore pas que dans les cas de plusieurs membres du premier contingent tués à la guerre, leurs héritiers ont reçu le montant d'une police d'assurance sur leur vie, prise par les soins de sir Charles Tupper. Dans mon propre comté, les familles de deux soldats tués à Paardeberg ont reçu $1,000 chacune de la compagnie d'assurance. Dans le cas du soldat Zong, de la compagnie " H ", l'assurance n'a pas pu être retirée parce qu'il n'est pas mort de blessures, mais de maladie. Mais les deux cas sont aussi dignes de considération l'un que l'autre, et il est à désirer que le gouvernement fasse connaître aussitôt que possible au pays la politique qu'il entend suivre à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis bien de l'avis de l'honorable député. Les personnes auxquelles l'honorable député d'Halifax (M. Bordeu) a fait allusion peuvent recevoir des secours de trois sources différentes. La première est le gouvernement impérial, qui, par suite des conditions contenues dans la dépêche originale sur laquelle on s'est basé pour envoyer des contingents dans le Sud-africain, s'est obligé à leur accorder les pensions de l'armée impériale. Il y a, en deuxième lieu, un fonds de secours qui a fourni des sommes assez considérables pour venir en aide à ceux qui en avaient besoin, mais qui comprend encore des montants considérables qui seront divisés équitablement entre ceux qui y ont droit. En troisième lieu, il y a le gouvernement canadien, et je puis assurer à l'honorable député que nous avons l'intention de soumettre à la Chambre une mesure qui répondra aux besoins et sera de nature à satisfaire les plus ardents admirateurs des soldats qui sont allés dans le Sud-africain. Mais, j'ai cru qu'il était prudent de ne prendre aucune décision finale sous ce rapport, avant d'avoir obtenu tous les renseignements nécessaires et nous être entendus avec les autorités impériales et les administrateurs du fonds de secours pour rencontrer ces obligations.

M. CLARKE : L'honorable ministre a-t-il jamais songé qu'il serait peut-être convenable de porter la solde reçue par les soldats du premier contingent au même montant que celle reçue par les membres du deuxième et troisième contingents? J'ignore si l'attention de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense a jamais été attirée sur cette question ; quant à moi, une foule de personnes m'ont écrit, me demandant de voir à ce qu'il en fût ainsi.

Il existe une différence sensible entre la solde reçue par les officiers et les soldats du premier contingent et celle reçue par les membres du deuxième et du troisième contingents. Sans vouloir établir aucune comparaison, je crois pouvoir dire sans crainte que les soldats du premier contingent ont noblement fait leur devoir et qu'ils méritent d'être traités avec toute la libéralité possible, et je me crois justifiable de soulever cette question, en présence de la déclaration satisfaisante que vient de faire l'honorable ministre de l'intention du gouvernement de traiter libéralement tous ceux qui ont si courageusement servi leur pays dans le Sud-africain. La différence est tellement grande entre la solde du premier contingent et celle du deuxième et du troisième contingents, que j'espère que le ministre de la Milice et de la Défense va prendre la chose en sérieuse considération et demander au parlement de voter le crédit supplémentaire pour combler cette différence.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député doit se rappeler que lorsqu'il y a un an il s'est agi de voter l'argent nécessaire pour envoyer ces contingents dans le Sud-africain, cette question de la solde a été discutée à fond. Sans

vouloir exprimer aucune opinion personnelle sur la question—car je reconnais que tous ont si bien fait leur devoir qu'il est impossible d'établir aucune distinction, et de dire quel est le contingent qui a rendu les services les plus signalés, en tenant compte des circonstances dans lesquelles ils se sont trouvés placés—mon honorable ami ne doit pas oublier que lorsqu'il s'est agi d'envoyer ces contingents, la solde de l'infanterie a été fixée à une certaine somme et celle de la cavalerie et de l'artillerie à une autre somme, et que la solde de la cavalerie et de l'artillerie est beaucoup plus considérable que celle de l'infanterie.

Mais si la Chambre désire changer tout cela, et modifier la loi adoptée à la dernière session, elle est bien libre de le faire. Cependant, il n'en reste pas moins établi que la solde de ces soldats a été fixée après mûre délibération, et que ces hommes se sont engagés sachant parfaitement quelle était la solde qu'ils recevraient.

M. PRIOR : Est-ce que l'infanterie, qu'elle fît partie du premier, du deuxième ou du troisième contingent, a reçu la même solde dans les trois cas, et en a-t-il été de même pour l'artillerie ou la cavalerie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui.

M. PRIOR : Dans ce cas, je m'oppose à tout changement de cette nature. Dans l'armée anglaise et ailleurs, l'artillerie et le corps des ingénieurs reçoivent une solde plus élevée que l'infanterie et la cavalerie.

M. OLIVER : Qu'a-t-on l'intention de faire au sujet des membres des contingents canadiens qui ont repris du service dans le Sud-Africain ? Il y a là environ 150 hommes, en partie des membres de l'infanterie à cheval, qui se sont réengagés. A-t-on l'intention de reconnaître ces soldats comme formant un corps canadien, lorsqu'il s'agira de discuter la question des pensions ? Malheureusement, dans ce petit détachement, le nombre des décès a été plus grand, proportion gardée, que dans tous les autres contingents qui sont allés dans le Sud-Africain. Il est possible que l'on puisse réussir, en ayant recours à des subtilités légales, a laisser ces soldats de côté, mais il n'en est pas moins vrai que ceux qui ont eu le courage de se réengager et de rendre ce service à la mère patrie, au prix de sacrifices aussi considérables, ont plus droit à notre considération que les autres membres des contingents qui n'ont pas voulu se réengager.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je comprends parfaitement où veut en arriver l'honorable député. Regulièrement parlant notre contrat avec ces soldats est expiré, et le gouvernement n'a plus à s'occuper d'eux du moment que leur temps de service est terminé et qu'ils ont jugé à propos de se réengager de nouveau et de se placer directement sous la juridiction des autorités impériales. Maintenant que mon attention a été attirée sur cette question, je me ferai un plaisir de m'en occuper. Il est même possible qu'après avoir discuté la question avec mes collègues, je puisse faire connaître à la Chambre quelles sont les intentions du gouvernement à ce sujet. Je n'aimerais pas exprimer une opinion en ce moment, tout en admettant avec l'honorable député que ces soldats méritent la considération du pays pour la conduite qu'ils ont cru devoir tenir.

M. OLIVER : Me permettra-t-on d'attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'il y a actuellement 1,200 Canadiens en route pour le Sud-africain ? Bien qu'ils se soient engagés directement aux autorités impériales, ils n'en sont pas moins Canadiens. Ils vont représenter le Canada. Nous voulons qu'ils fassent pour le Canada ce que les trois premiers contingents ont fait. Je regrette qu'ils ne soient pas partis à titre de quatrième contingent. Mais s'il n'en est pas ainsi nominalement, de, fait la chose existe ; et j'aimerais savoir si l'on a l'intention de reconnaître ces soldats comme étant des Canadiens, quand il s'agira de la question des pensions, s'il venait à arriver malheur à quelques-uns d'entre eux.

Le MINISTRE DE LA MILICE : J'ignore si mon honorable ami (M. Oliver) est au fait de la chose, mais il ne faut pas oublier que ces 1,200 hommes doivent recevoir du gouvernement impérial ou des autorités coloniales dans le Sud-Africain, une solde assez élevée. Ces hommes ont jugé à propos de s'engager pour trois ans dans la police à cheval du Sud-Africain, à un prix tout à fait rémunérateur. Je ne crois donc pas qu'il soit nécessaire pour nous de prendre en considération la question soulevée par mon honorable ami.

M. CLARKE : Quelle solde reçoivent-ils ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je crois qu'ils reçoivent entre six, sept ou huit schellings par jour, à part une certaine allocation.

M. OLIVER : Les renseignements fournis par l'honorable ministre sont suffisants pour me faire comprendre qu'il n'est pas nécessaire de s'occuper de ces soldats comme on a été obligé de le faire pour les membres du premier, du deuxième et du troisième contingents. Je me contenterai donc de demander si le gouvernement a l'intention de reconnaître leurs services. Je crois que pour l'honneur du Canada, nous devrions faire quelque chose pour ces soldats quand bien même nous ne nous montrerions pas aussi généreux que pour les membres des contingents précédents, qui se sont peut-être imposé des sacrifices plus considérables pour répondre à l'appel. Je soumets simplement la chose.

M. SPROULE : Je profiterai de l'occasion qui m'est offerte pour demander à l'honorable ministre s'il existait une assurance sur la vie des membres du deuxième contin-

gent ? Je sais que sir Charles Tupper en avait fait prendre une pour les soldats du premier contingent, et certaines personnes sont sous l'impression qu'il a aussi assuré la vie des soldats du deuxième contingent, bien que je sois informé du contraire. Quelqu'un m'a demandé de prendre des renseignements à ce sujet. La lettre que j'ai reçue m'a été adressée par des amis de Dayton Brown Hammond, d'Owen Sound, lequel s'est engagé dans la batterie " C " de Toronto, qui a quitté Halifax en février 1900, et s'est fait tuer.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, le gouvernement n'a pris d'assurance sur la vie d'aucun des membres des différents contingents.

M. SPROULE : Dois-je comprendre que l'assurance prise par sir Charles Tupper était limitée aux membres du premier contingent?

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

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre voudrait-il donner quelques explications au sujet de la formation de ce train des équipages militaires dont il était sur le point de parler quand ces autres questions sont venues sur le tapis? Nous savons parfaitement à quoi nous en tenir quant à ce qui concerne l'école de mousqueterie, mais nous manquons de détails quant à ce qui concerne ce nouveau corps.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On se propose d'établir, pour la première fois au Canada, ce que l'on appelle des bataillons du train des équipages militaires sans lesquels toute armée est incomplète et incapable de se mettre en campagne. Il s'agit là de bataillons spécialement chargés du transport et de l'approvisionnement du reste des troupes. On se contentera, pour le moment, de nommer un officier choisi parmi les membres de l'état-major, qui recevra un salaire de $2,000 par année, et dont les fonctions consisteront à organiser, dans les différentes parties du pays où se font les exercices annuels de la milice, un corps qui sera appelé le service du train des équipages militaires. Il prendra une part active aux manœuvres, ce qui permettra à ses membres d'acquérir une certaine expérience. Cette question a déjà été discutée, il y a deux ans passés, et un crédit de même nature a été alors voté à cette fin.

Pour une raison ou pour une autre, à cause surtout de l'absence en Afrique d'un grand nombre d'officiers, nous n'avons pu opérer cette réforme. Après le 1er juillet, nous commencerons l'organisation de cette division importante du service.

M. OLIVER : Si les règlements le permettent à cette phase du débat, je demanderai à l'honorable ministre ce qu'il se propose de faire au sujet de l'organisation des corps de carabiniers à cheval au Manitoba et au Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'an dernier, j'ai déclaré que nous avions l'intention d'organiser un corps de carabiniers à cheval au Nord-Ouest d'abord, puis, dans tout le pays. Nous voulons, et c'est à cela que nous travaillons actuellement, établir un nouveau district militaire, le district n° 10, avec 8 compagnies, dont 4 au Nord-Ouest, si je ne me trompe. Je croyais avoir ici la liste des quartiers généraux, mais je ne puis la trouver.

M. INGRAM : J'ai parcouru la liste des différents crédits du ministère de la Milice, et je n'y vois rien qui me permette de discuter la question des compagnies d'élèves dans nos différents high schools et collèges. L'honorable ministre a-t-il l'intention d'armer ces jeunes militaires de fusils Lee-Enfield ou Lee-Metford? Comment se propose-t-il de les encourager?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous ne pouvons leur donner des fusils Lee-Enfield, maintenant : nous leur fournissons des carabines Martini-Henry et Snider, dont nous voulons débarrasser graduellement notre milice active. Pour cette dernière, nous n'avons pas trop des 35,000 fusils Lee-Enfield que nous avons achetés. Le ministère se trouve donc dans l'impossibilité de faire plus dans le moment.

M. INGRAM : Que fait-on du canon Morris?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On s'en sert dans la pratique du tir. Ce n'est pas une carabine, mais un simple accessoire.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, le gouvernement anglais fournit le Lee-Metford aux élèves à qui il offre aussi des trophées de valeur, pour les succès remportés dans les concours entre les différentes écoles publiques. On leur permet aussi de prendre part, avec certaines restrictions, aux concours de tir de Bisley. Je crois que l'officier commandant le district militaire No 1, demande au ministre de la Milice d'adopter des mesures semblables ici. Dans l'annexe No 1, rapport du ministère de la Milice, le surintendant en chef des magasins militaires dit ce qui suit :

La question de fournir un fusil convenable aux élèves et aux brigades d'écoliers et de déterminer la manière de s'en servir pour tir, mérite une attention spéciale ; le ministère devra préparer des règlements et donner des ordres à cet effet.

Il est donc évident que le ministère étudie réellement cette question. Voici ce qui se rapporte au canon de fusil Morris :

Nous n'avons pas assez de ces canons pour en rendre l'usage général. On reconnaît qu'il faut s'en servir durant l'hiver et partout où l'on ne

peut trouver de champ de tir. Il est nécessaire alors d'avoir des mantelets, et c'est ce qui coûte le plus cher. On prétend qu'on devrait acheter d'abord 100 mantelets et au moins 200 canons de fusil à mire et 1,000,000 de cartouches. On pourrait, dans la suite, augmenter cette quantité.

Je conclus de tout cela que l'honorable ministre étudie l'opportunité d'opérer ces changements. Il y a dans nos high schools environ trente-huit compagnies d'élèves, sans compter celles des écoles publiques ; chaque compagnie se compose de cinquante garçons. Ceux qui s'intéressent aux progrès de ces jeunes soldats, disent que, chaque année, environ 15 ou 20 d'entre eux quittent les différentes compagnies pour embrasser ces professions. Ils formeront un noyau important pour notre milice active. Lorsqu'ils entrent dans cette dernière on devrait accorder à ces jeunes gens les avantages qu'on leur refuse maintenant. Voici les recommandations qu'on fait au gouvernement :

1. Le ministère de la Milice devrait donner 4 carabines Lee-Metford à chaque compagnie d'élèves de nos high schools et 4 cartouches à chaque membre de ces compagnies qui auront le droit de faire, certains jours de la semaine, l'exercice militaire sur les terrains qui servent aux mêmes fins aux régiments locaux ; tout au moins devrait-il fournir des carabines munies de canons Morris, des cibles et des cartouches.
2. Les directeurs de ces high schools et collèges où se trouve une compagnie de jeunes militaires, devraient recevoir du gouvernement une copie des ordres généraux de la milice, aussitôt qu'ils sont publiés.
3. Celui dont la Gazette du Canada a publié la nomination comme officier de telle compagnie, devrait, en entrant dans la milice, être considéré comme ayant toutes les aptitudes pour occuper le rang de lieutenant.
4. Le gouvernement devrait fournir gratuitement des tentes et des couvertures à chaque compagnie d'élèves de nos écoles normales et de nos collèges dont le principal en fera la demande à l'autorité compétente, et les commissaires seront responsables de ces tentes et de ces couvertures.

Je me rappelle que l'ancien gouvernement, il y a quelques années, a refusé de fournir des tentes aux compagnies d'écoliers. Je ne suis pas un militaire ; cependant, j'ai cru, alors, que le gouvernement se trompait, si l'on tenait compte du temps que les élèves consacrent aux exercices militaires et aux concours qui se tiennent dans les différentes villes. Ces associations donnent à nos enfants le goût des choses militaires, et le Canada n'en saurait que bénéficier, s'il était obligé de faire la guerre à un autre pays ; il me semblait que, au lieu de leur retrancher leurs privilèges, on devait encourager nos écoliers à suivre la carrière des armes. Nous avons des bataillons d'élèves dans la ville où je demeure. Ils ont concouru contre ceux de London et d'autres villes et ils ont remporté tous les trophées. Ils aiment beaucoup les exercices militaires et ils ont un bon instructeur ; cependant, ils prétendent que le gouvernement ne les encourage pas

M. INGRAM.

assez. Au collège militaire Royal, de Kingston, vingt-neuf élèves seulement ont profité du privilège que leur accorde l'article 73 des règlements de cette institution, de suivre les exercices des camps de manœuvres. Huit autres ont reçu des grades dans l'armée impériale. Voilà qui parle en faveur des corps d'écoliers. Je ne veux pas poser au critique militaire quant aux différents exercices et évolutions de nos soldats ; je ne suis pas du métier, mais cela ne m'a pas empêché de comparer la tenue sous les armes de nos jeunes soldats à celle du 25e bataillon. Je ne veux rien dire contre ce dernier. Pourtant, je n'ai pu m'empêcher de constater qu'à mon sens, l'avantage était du côté des élèves qui se montraient fiers des succès obtenus.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député m'a vivement intéressé et je puis dire que je partage entièrement ses vues. Malheureusement, nous n'avons pas les effets d'équipement voulus et c'est probablement pour cela que mon prédécesseur n'a pu se rendre aux demandes qu'on lui adressait dans les circonstances dont a parlé mon honorable ami. Jusqu'à un certain point, toutefois, nous avons pu fournir ce qu'il leur fallait à certaines compagnies d'écoliers ; l'an dernier, nous avons dû avertir formellement les intéressés qu'ils ne pourraient plus obtenir ces tentes et ces couvertures. Si tous nos soldats doivent suivre des exercices annuels, il nous faudra un crédit plus considérable, si nous voulons nous rendre aux demandes des corps d'écoliers. Je connais l'importance du point soulevé par l'honorable gentleman. Ces enfants sont les soldats de l'avenir et l'on devrait leur faire suivre des exercices militaires, dès l'âge de douze ans ; ils deviendraient plus tard des soldats capables et précieux. J'espère qu'on pourra, grâce à une entente avec les autorités provinciales, forcer chaque instituteur de démontrer qu'il possède au moins les rudiments de l'art militaire et qu'il peut agir comme instructeur. On pourrait, à mon sens, opérer cette réforme. J'essaierai d'en venir à une entente avec les différents gouvernements à ce sujet. Je n'ai pu saisir tout ce qu'a dit mon honorable ami, mais je lirai attentivement, dans les Débats, les remarques qu'il a faites. Je demanderai au commandant général et aux chefs de mon ministère d'étudier cette question, afin de pouvoir tirer tout le profit possible de nos effets d'équipement, de façon à rencontrer les vues exprimées par mon honorable ami.

M. INGRAM : J'ai devant moi le rapport des exercices suivis par le corps d'écoliers dont j'ai parlé, lorsqu'il était au camp. Je serais heureux de le laisser voir à l'honorable ministre. Il pourra constater que ce rapport est à la louange de ces jeunes militaires. Quant à la publication des ordres généraux dont j'ai parlé, il ne saurait s'élever aucune objection à cet égard.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous a dit qu'il allait voir à ce que chaque instituteur devienne un instructeur militaire ; que fera-t-il à l'égard des femmes et des jeunes filles qui enseignent, et dont le nombre est deux fois plus considérable que celui des instituteurs ?

L'honorable M. PRIOR : L'honorable ministre peut-il nous dire quels sont les deux majors de brigade dont il a parlé ? Où se trouveront ces brigades dont les chefs recevront une partie du crédit demandé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En réalité, il nous faudrait d'autres brigades. Il en faut une à Toronto et l'autre devra se trouver à Kingston.

L'honorable M. PRIOR : N'y en a-t-il pas une à Toronto, actuellement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Elle n'y est que temporairement. Depuis le départ du major général Herbert, il n'y a pas eu de major de brigade. On a aboli, à cette époque, ce grade. Mais le travail a augmenté tellement aux quartiers généraux des différents districts, qu'il faut de l'aide aux commandants de ces derniers.

L'honorable M. PRIOR : L'honorable ministre peut-il nous dire qui sera nommé major de brigade à Toronto ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non ; jusqu'à présent, j'ignore complètement qui sera nommé.

M. CLARKE : M. le président——

Quelques VOIX : Le crédit est voté !

M. CLARKE : Je regrette d'avoir à demander l'indulgence du comité pour deux ou trois minutes, malgré les marques de désapprobation de certains membres de la droite.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Continuez.

M. CLARKE : C'est ce que je me propose de faire. Je veux parler de la solde accordée à ceux qui ont fait partie du premier contingent. Il y a si longtemps que j'ai quitté la milice, que j'ignore s'il existe quelque différence dans les soldes payées aux fantassins, aux cavaliers et aux artilleurs. Je ne dis pas que les membres des deuxième et troisième contingents ont reçu une solde trop élevée ; mais la différence entre cette solde et celle accordée aux membres du premier contingent, qui ont servi surtout dans l'infanterie, est bien grande, en réalité. Les membres du premier contingent n'ont reçu que quarante cents par jour.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cinquante cents.

M. CLARKE : Ceux du deuxième et du troisième contingents ont reçu le double.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Leur solde a été de soixante-quinze cents.

L'honorable M. PRIOR : Pourquoi cette différence ?

M. CLARKE : Je l'ignore. Je crois qu'elle est plus grande que celle qui existe entre les soldes accordées à ceux qui font partie de l'infanterie, de la cavalerie et de l'artillerie de l'armée impériale.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Vous avez raison.

M. CLARKE : Je puis donc appeler l'attention de l'honorable ministre sur ce fait et lui demander si, conformément à la déclaration qu'il nous a faite, cette après-midi, quant à l'intention du gouvernement de se montrer généreux envers ceux qui ont rendu tant de services au Canada et à l'empire, il ne devrait pas prendre en sérieuse considération l'opportunité d'augmenter la solde des membres du premier contingent. Pourquoi tiendrait-il compte de cette différence qui existe dans l'armée impériale entre la solde que reçoit celui qui sert dans l'infanterie, et celle accordée aux cavaliers et aux artilleurs ? Pourquoi ne pas accorder la même solde à tous les membres de nos trois contingents ? Ceux qui faisaient partie du premier contingent se sont rendus au Sud-africain pour y servir en qualité de volontaires et non pas simplement comme fantassins. S'ils avaient su monter à cheval, ils auraient pu faire partie de la cavalerie ou de l'artillerie. Ce n'est pas la maigre pitance que leur accordait le gouvernement, qui les a engagés à partir pour l'Afrique australe ; ils ont voulu simplement démontrer leur loyauté au Canada et à l'empire. Il me semble que, puisqu'il s'agit d'une dépense ne dépassant pas $125,000, l'honorable ministre ferait un acte gracieux en recommandant à ses collègues de payer à ceux qui ont fait partie du premier contingent la solde qu'on a accordée aux membres des deuxième et troisième contingents.

L'honorable M. PRIOR : Quelle est la raison de cette différence dans le montant de la solde ? Il ne saurait être question de différence de services——

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Voici quelle est la raison véritable : Pour former le deuxième contingent, on a pris tout un régiment de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dont les membres reçoivent soixante-quinze cents par jour ; nous n'avons pas cru devoir diminuer cette solde. Je me suis trompé en disant qu'elle était la même que celle des cavaliers et des artilleurs. On ne payait cette solde qu'aux officiers. Quant aux soldats, on leur a payé la solde des membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

M. CLARKE : Mais il y avait un grand nombre d'hommes n'appartenant pas à cette gendarmerie, qui s'engageaient volontairement à servir dans l'infanterie à cheval.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Certainement.

M. CLARKE : Je ne me plains pas de ce qu'on ait payé 75 cents par jour aux membres des deuxième et troisième contingents ; j'insiste simplement auprès de l'honorable ministre pour lui représenter que, s'il tient compte de toutes ces circonstances, le gouvernement ferait un acte gracieux et juste en payant aux membres du premier contingent une solde égale à celle reçue par ceux qui faisaient partie des autres contingents.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'examinerai cette question.

Exercices annuels, $275,000.

M. PRIOR : Je trouve dans le rapport de l'officier commandant, certaines remarques, sous le titre de ce crédit. Cet officier, suivant en cela l'exemple de ses prédécesseurs, signale à notre attention le fait qu'on consacre trop peu de temps à ces exercices annuels. Je constate avec regret que l'honorable ministre n'a pas demandé un crédit plus considérable, cette année ; je sais, cependant, que, l'an dernier, toute la milice a suivi ces exercices et que le ministre a pu éprouver certaines difficultés de la part de ses collègues.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LE DEFENSE : Si vous étiez à ma place, vous le sauriez.

M. PRIOR : Je le sais bien. Le rapport de l'officier commandant parle du peu de temps accordé pour ces exercices annuels. Voici ce que dit ce document :

Malgré les efforts énergiques des officiers et des soldats, jamais nos troupes ne seront en état d'entrer en campagne, à cause du temps limité qu'on accorde à ces exercices annuels.

Je ne veux pas discuter longuement cette question dont on s'est occupé à maintes reprises. Il est regrettable, maintenant qu'on porte tant d'intérêt à notre milice, qui s'est si bien acquittée de son devoir, durant la guerre sud-africaine, d'avoir à constater que le gouvernement ne juge pas à propos de faire des sacrifices pour mettre nos troupes en état d'entreprendre une campagne. Je vois aussi que cet officier parle des exercices des régiments de ville. Voici ce qu'il dit :

Tant qu'ils seront obligés de faire ces exercices dans une salle, tout en faisant quelquefois une sortie, le soir, et quelques parades dans les églises, ils ne pourront certainement pas apprendre les devoirs les plus importants du véritable soldat.

Ces devoirs, d'après le commandant général, et je partage son opinion sur ce point, sont ceux qui se rapportent à la garde des avant-postes, au service de découverte, à l'attaque et à la défense des différentes positions, et à la construction des retranchements qu'on doit élever à la hâte. Le rapport ne parle pas de la précision du tir ; c'est une nécessité qui s'impose. Il n'y a pas de doute que nos bataillons de ville ne reçoivent pas l'instruction qui leur permettrait de remplir les devoirs dont je viens de parler, et d'exécuter toutes les manœuvres de soldats en campagne. Le rapport parle ensuite des feux de mousqueterie, mais j'ai déjà discuté ce détail important. Le général ne dit rien de la précision de tir de ces bataillons ; mais notre milice, sous ce rapport, n'a pas l'instruction voulue. Voilà pourquoi nous demandons plus de munitions et de champs de tir. Je sais bien que le ministre fait tout ce qu'il peut ; le gouvernement et les membres de la Chambre ont besoin qu'on leur démontre combien il est nécessaire d'aider notre milice plus qu'on l'a fait dans le passé.

L'honorable M. TISDALE : Le ministre s'est-il informé si les différents régiments ruraux pourraient suivre ces exercices annuels pendant seize jours ? Si les soldats sont prêts à rester au camp tout ce temps, j'insiste auprès du ministre sur la nécessité de suivre l'opinion de l'officier commandant général. Seize jours sont bien longs pour des gens qui doivent abandonner leurs affaires. L'an prochain, nous n'aurons pas à nous occuper de cette guerre sud-africaine, ni des dépenses qu'elle nous a causées. Je conseillerais au ministre de demander les crédits suffisants pour mettre en pratique les conseils du général ; alors notre milice sera en état de rendre les services que nous attendons d'elle. Quant aux régiments de ville, il leur faudrait, d'après moi, établir assez souvent des camps.

L'honorable représentant d'Haldimand (M. Thompson) a critiqué les dépenses que nous occasionnent ces bataillons de ville. Quant à moi, j'approuve ces dépenses, parce que ces régiments peuvent toujours être assez considérables. Pour plusieurs raisons, je préfère les bataillons ruraux; cependant, il est bon de voir ceux des villes parader avec tant de grâce militaire ; sous ce rapport, ils servent d'exemple aux autres bataillons. Il y a plus de richesses dans les grands centres, et je crois que les officiers et les soldats se donnent la main pour aider le gouvernement à maintenir ces régiments. Sans doute, l'uniforme ne fait pas le soldat; toutefois, rien n'est plus encourageant que de voir parader ces régiments dont les membres ont de beaux uniformes ; cela frappe la vue et les sens. Aussi je suis en faveur de ces bataillons de ville, pourvu qu'ils ne nous coûtent pas trop cher.

M. SPROULE : J'ai lu dans un journal de cette ville que les régiments du district no 2 ne seront pas appelés à suivre ces exercices annuels, avant l'automne, à cause de la visite prochaine du duc d'York. Le ministre

en est-il venu à une conclusion à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il a été question de savoir si la milice aimerait mieux remettre ces exercices annuels à l'automne, vu que son Altesse Royale doit visiter le Canada. Le département n'a encore rien décidé ; il attend l'approbation unanime de la milice.

Comme militaire, je sais que nous retirerions plus de profits de l'argent que nous dépensons, si la durée des différents camps était prolongée de quatre jours, au moins. Quant à la dépense de transport, elle restera toujours la même ; nous n'aurons qu'à payer la solde et l'entretien des soldats et des officiers durant ces quatre jours supplémentaires. Pour une raison ou pour une autre, nous avons décidé que les camps devraient durer douze jours ; une des raisons probables de cette décision, c'est que cette période est assez longue pour les officiers et les soldats qui doivent abandonner leurs foyers et leurs travaux. Toutefois, on pourrait peut-être la prolonger. J'ajoute qu'à mon sens, la dépense que nous faisons pour ces exercices n'est pas inutile. Je crois que l'argent dépensé pour un homme qui ne va qu'une année au camp est bien employé, car cette personne a reçu des leçons qu'elle n'oubliera jamais. Mon honorable ami (M. Prior) a parlé des exercices nécessaires à notre milice pour se mettre en campagne ; je lui rappellerai l'œuvre superbe accomplie par nos contingents dans le Sud-africain. Une grande partie de ces volontaires ne faisaient pas partie de notre milice. Un grand nombre d'entre eux n'avaient jamais eu l'avantage de suivre les exercices de camp, et, cependant, ils sont devenus rapidement de bons soldats. Alors même que nous ne prolongerions pas la durée du temps fixé pour ces exercices, l'argent que nous dépensons ainsi ne serait pas perdu.

Je partage l'opinion de l'honorable député (M. Tisdale) au sujet des régiments de ville. S'il nous fallait tout à coup former une armée au Canada, nous serions forcés de compter sur ces bataillons pour les envoyer d'abord au feu. Ces régiments superbes sont parfaitement en état d'entrer en campagne, et ils apprendraient bientôt les exercices supplémentaires qu'ils ne connaissent pas encore.

M. BORDEN (Halifax) : Je vais appeler l'attention du ministre sur le cas du soldat Sievert, du premier contingent, qui s'est fait tuer à Paardeberg.

J'ai ici les déclarations de deux hommes qui se trouvaient à ses côtés durant cette bataille. Je vais les lire à mon honorable ami, afin de lui permettre de constater s'il n'y aurait pas moyen de reconnaître l'acte de grande bravoure qui a causé la mort de ce pauvre troupier. J'agis ainsi parce que le père du jeune Sievert est un de mes électeurs, et qu'il a discuté cette question avec quelques officiers du service impérial à Halifax. Ces personnes lui ont dit qu'il fallait mentionner ce fait au ministère de la guerre, et aux autorités impériales. Je ne veux pas exprimer d'opinion sur ce point. Voici donc d'abord la déclaration du troupier Laring H. Gates, n° 7771, de la compagnie " F," régiment Royal Canadien, en date du 2 septembre 1900 :

J'ai vu le troupier Sievert essayer de transporter le soldat G. Orman, n° 7775, de la compagnie " F ", du régiment royal canadien, du champ de bataille de Paardeberg, le matin du 27 février 1900, sous un feu roulant de mousqueterie.

Nous avions laissé nos tranchées à deux heures a.m., pour avancer nos retranchements vers la position occupée par Cronje.

Orman, Sievert et moi-même, étions à l'arrière-rang qui se trouvait à quinze pas de la ligne de front. Nous avions chacun notre fusil en bandoulière et nous portions des outils de terrassier. Orman se trouvait à ma droite et Sievert à ma gauche. Quand les Boers ouvrirent le feu nous nous jetâmes par terre ; en entendant l'ordre de retraiter, nous nous levâmes tous les trois. Orman se trouvait alors à cinq verges de ma gauche et la même distance me séparait de Sievert qui se trouvait à ma droite. A peine avions-nous fait quelques pas qu'Orman s'écria : " Je suis blessé, et c'en est fait de moi ! " En entendant ce cri, Sievert se précipita vers Orman. Comme il passait devant moi, je lui demandai : " Où allez-vous ? " Il me répondit : " Au secours d'Orman ". Je répliquai : " Vous feriez mieux de ne pas y aller, car vous allez vous faire blesser vous-même." Sievert répondit : " Je vais essayer quand même. Il me quitta, et lorsqu'il fut près d'Orman, il s'écria : " Je suis atteint ". Il se croisa les mains sur la poitrine et tomba par terre, privé de sentiment.

Silverton, S.A.R., 2 septembre 1900.

(Signé) LARING H. GATES,
Troupier, Cie " F," C.R.R.

Témoin :
H. B. Stairs, capitaine, C.R.R.

Cette déclaration est corroborée par celle du troupier Wesley Irwin de la même compagnie. La déclaration de ce dernier est datée d'Halifax, le 17 décembre 1900, et se lit comme suit :

J'ai vu le troupier Sievert essayer de transporter le soldat G. Orman, n° 7775, de la compagnie " F ", du régiment royal canadien, du champ de bataille de Paardeberg, le matin du 27 février 1900, sous un feu roulant de mousqueterie.

Nous avions laissé nos tranchées à deux heures a.m., pour avancer nos retranchements vers la position occupée par Cronje.

Orman, Sievert, Gates et moi étions à l'arrière rang qui se trouvait à 15 pas de la ligne de front. Nous avions tous nos fusils en bandoulière et nous portions des outils de terrassiers. Quand les Boers ouvrirent le feu, nous nous jetâmes par terre ; au commandement que nous reçûmes de nous retirer, nous nous levâmes ensemble pour obéir à cet ordre. Presque aussitôt Orman reçut une balle. Sievert se trouvait alors à six pieds seulement de moi. Il partit aussitôt pour transporter Orman au camp ; il fut atteint d'une balle en accomplissant cet acte.

J'ai l'an dernier, signalé ce fait à l'attention de l'honorable ministre, dans une lettre que je lui ai adressée. Il a été assez bon

de m'envoyer, en réponse, le rapport du colonel Otter sur ce fait. Cet officier semble avoir cru qu'on ne pouvait faire aucune démarche, parce que le lieutenant qui commandait ces soldats n'avait pas été témoin de cet acte de bravoure. J'ignore si c'est là une raison valable. Je veux simplement appeler l'attention de mon honorable ami sur le fait qu'une action semblable, couronnée de succès, a été mentionnée par le général Smith-Dorrien, comme méritant à son auteur la croix Victoria. Dans le rapport de cet officier sur la conduite du soldat Kingsley, le général dit :

Le troupier W. A. Kinsley, n° 185, des dragons canadiens, avec un courage admirable, a transporté hors du champ de bataille, sous un feu roulant, le caporal Percy R. Price, n° 172, du même régiment. Il a reçu une blessure en accomplissant cet acte héroïque.

Il est vrai que, dans cette circonstance, Kingsley n'a pas été tué et que sa tentative a été couronnée de succès. Dans le cas qui nous occupe, le troupier Sievert s'est porté au secours de son camarade, le soldat Orman. Ce dernier venait de Dartmouth et Sievert, d'Halifax. Celui-ci a été mortellement blessé en venant secourir son ami. J'ignore si cette question peut être reconnue officiellement ; je sais cependant que, dans cette circonstance, Sievert a fait preuve d'un grand courage et que nous devons être fiers de ce Canadien qui a volé au secours de la mère patrie dans l'Afrique australe. J'espère sincèrement qu'on citera ce fait aux autorités compétentes qui sauront le reconnaître, si possible.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'avais espéré, quand mon honorable ami a appelé mon attention sur ce fait, que le colonel Otter pourrait élucider ce point. C'est pourquoi je lui ai soumis cette question. Malheureusement, ainsi qu'on l'a dit, il ne semble pas avoir beaucoup de renseignements sur cette action d'éclat. J'ai remarqué, et cela semble confirmer l'opinion de l'honorable chef de l'opposition, que l'officier commandant la compagnie de Sievert, le capitaine Stairs, dit positivement, dans une lettre qu'il a adressée au colonel Otter, que le troupier Irwin doit connaître les faits.

Je ne connais personne, si ce n'est le soldat Irwin, qui puisse fournir des détails sur ce fait.

D'après la déclaration que nous a lue mon honorable ami, il semble que Irwin connaît spécialement ce qui s'est passé. C'est pour cela qu'il serait opportun de soumettre ce cas, par l'entremise des autorités compétentes, à la considération du ministère de la Guerre. Quant à moi, il me fera plaisir de le faire connaître à ce dernier.

M. BORDEN (Halifax) : Je dois dire que la déclaration du soldat Irwin a été, si je suis bien renseigné, obtenue par l'entremise du capitaine Stairs. J'ai l'original en ma possession, et je serai très heureux de le transmettre à l'honorable ministre.

A six heures la séance du comité est levée.

Reprise de la Séance.

A huit heures la séance se continue.

LA COMPAGNIE E. B. EDDY.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 70) concernant la compagnie E. B. Eddy. —M. Champagne.

M. SPROULE : Je remarque que ce bill comme plusieurs autres qui l'ont précédé pendant cette session, renferme un très mauvais principe. Toutes ces compagnies demandent le pouvoir de se fusionner avec d'autres compagnies de même nature, ce qui a pour résultat de créer un monopole. Si une compagnie de chemin de fer faisait une demande de ce genre on l'obligerait à donner les noms des autres compagnies avec lesquelles elle désirait se fusionner et le parlement déciderait ensuite, s'il est sage d'accorder le pouvoir demandé. Mais dans le bill actuel et dans ceux qui l'ont précédé, la compagnie demande l'autorisation de se fusionner avec d'autres compagnies de même nature, le but étant évidemment de créer un monopole, ce qui est contre l'intérêt public.

L'honorable M. SUTHERLAND : En théorie il peut y avoir quelque chose de vrai dans ce que dit mon honorable ami, mais nous devons nous rappeler que les conditions du commerce et de l'industrie sont aujourd'hui considérablement modifiées dans les autres pays. En Angleterre on accorde librement aux compagnies le pouvoir d'unir leurs capitaux et leurs forces, dans le but de réduire le coût de production et ainsi conserver leur clientèle sur les différents marchés du monde. Si nous voulons au Canada soutenir la concurrence avec les autres pays du monde, nous devrons accorder aux compagnies le même pouvoir. Peut-être que pour un temps et en certaines circonstances, l'effet que redoute l'honorable député pourra se produire, mais il est plus probable que le public y gagnera davantage à laisser plusieurs corporations se fusionner et former des compagnies plus fortes, ayant de grands capitaux à leur disposition, ce qui leur permettra de réduire le coût de production et d'augmenter leur commerce. Prenons pour exemple cette industrie particulière, la fabrication du papier avec de la pulpe. Bien que l'on prétende, et c'est très possible, qu'il existe une entente entre les fabricants de la république voisine et du Canada, le prix du papier a été considérablement réduit par le seul fait que plusieurs compagnies se sont unies en une seule avec un très fort capital, ce qui a permis de fabriquer le papier à beaucoup moins de frais qu'il y a quelques années. On se méprend souvent au

sujet de ces concessions de privilèges que demandent des corporations commerciales dans un but très légitime. Dans le cas actuel, il y a très peu de danger que l'intérêt public en souffre. Bien qu'un fort capital soit nécessaire pour établir une manufacture de papier et acheter les coupes de bois nécessaires, d'un autre côté l'étendue de nos forêts est si grande, et nos ressources naturelles si considérables que je n'ai aucune crainte de voir se former un monopole de ce côté-là. En donnant aux compagnies la facilité de réunir de grands capitaux, et d'avoir un outillage perfectionné nous encourageons les capitaux à se placer dans cette industrie qui augmentera ses opérations et donnera un emploi plus rémunérateur à la population.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que théoriquement ma prétention peut être correcte, mais que pratiquement elle ne l'est pas. Le contraire est le cas. Cette compagnie veut obtenir le pouvoir de fabriquer de la lumière.

La ville d'Ottawa est éclairée à l'électricité, et supposant qu'il s'établirait pour éclairer la ville une autre compagnie d'éclairage prenant son pouvoir aux chutes des Chaudières ou à un autre point du voisinage, celle que nous constituons par ce bill aurait le pouvoir d'acheter la première, et que ferait cette compagnie. La première chose qu'elle ferait, serait d'acheter la nouvelle compagnie, ou de se fusionner avec elle afin de faire cesser la concurrence. Dans la grande majorité des cas, nous découvrons que l'on nous demande ces pouvoirs non dans le but de diminuer le coût de production pour l'avantage du consommateur, mais pour créer un monopole. Les compagnies de chemins de fer ont le même objet en vue lorsqu'elles se fusionnent. L'expérience nous prouve que lorsque nous accordons des chartes, ces nouveaux chemins tombent entre les mains des anciennes et grandes compagnies et le public n'obtient pas la concurrence à laquelle il s'attendait. Depuis plusieurs années, conséquemment nous avons constamment évité d'accorder à aucune compagnie le pouvoir de se fusionner avec une autre à moins que son nom nous fût donné. Lorsque l'on croit sage d'accorder la permission, on l'accorde mais pas autrement. Je constate que nous nous départissons maintenant de ce principe salutaire. Encore ce matin nous avions devant le comité des banques et du commerce un bill par lequel on accordait les mêmes pouvoirs. Etant convaincu que c'est un principe mauvais, je l'ai combattu dans ce bill comme je le combats dans le bill qui nous est présentement soumis.

Prenons les chemins de fer électriques comme exemple. Rappelons-nous la lutte qui a été faite d'année en année entre la Compagnie de Hull et la Compagnie d'Ottawa au sujet de l'entrée de la première dans la capitale. La Compagnie d'Ottawa a réussi à s'assurer un privilège exclusif pour une période de vingt et un ans et elle l'utilise de son mieux. Elle n'a jamais permis à une autre compagnie d'entrer dans les limites de la ville. Son but est d'empêcher la concurrence, et elle n'en a pas aujourd'hui. Si la compagnie qui demande le bill actuel a réellement besoin de ces pouvoirs pour les fins légitimes de son commerce, elle n'aurait pas beaucoup souffert si elle avait attendu quelques mois, pour pouvoir donner les avis ordinaires, qu'elle demandait au parlement le pouvoir de se fusionner avec telle ou telle compagnie qu'elle aurait nommée. Le public aurait eu alors trois mois d'avis des intentions de la compagnie. Il aurait eu le temps de découvrir à quel objet on voulait servir le pouvoir demandé et si cet objet n'était pas légitime, il aurait eu le temps alors de se préparer à le combattre.

M. WADE : Je ne vois pas que notre refus d'accorder à la compagnie le pouvoir qu'elle demande puisse affecter le résultat. Nous savons que présentement nombre de compagnies se fusionnent sans qu'une seule ligne de législation les y autorisent.

M. SPROULE : Elles ne peuvent pas se fusionner sans en avoir reçu la permission.

M. WADE : Elles le peuvent pratiquement. Une prend l'autre à loyer.

M. SPROULE : Ce n'est pas une fusion.

M. WADE : Ça l'est pour toutes fins pratiques. Cet arrangement atteint l'objet que veut empêcher l'honorable député.

M. SPROULE : Alors à quoi bon mettre cet article dans le bill ?

M. WADE : Si l'honorable député (M. Sproule) veut me permettre de le lui dire, c'est que la compagnie aura l'avantage d'accomplir d'une manière légitime ce qu'elle pourrait accomplir autrement. Si cette compagnie voulait acheter des parts dans une autre compagnie, elle pourrait le faire. Nous ne faisons qu'autoriser une fusion avec une autre compagnie, mais cette autre ne peut rien faire elle-même avant d'avoir obtenu la même permission. Je crois qu'il vaut mieux donner pleine liberté à la compagnie de faire ce qu'elle veut faire et de le faire d'une façon légitime. Et comme l'a dit mon honorable ami (M. Sutherland), je ne vois aucune raison pourquoi ces compagnies n'uniraient pas leurs forces. Les temps ont changé, et les méthodes industrielles aussi. Ces compagnies ont aujourd'hui à soutenir la concurrence d'autres compagnies beaucoup plus fortes qu'elles, état de choses qui n'existait pas il y a quinze ou vingt ans. nous devons considérer cela et donner aux industries canadiennes les moyens de soutenir avec succès la concurrence qu'on leur fait.

M. LANCASTER : L'honorable député (M. Wade) a donné la meilleure raison pourquoi on devrait accorder le pouvoir demandé. Il

a dit que nous devrions accorder aux compagnies le pouvoir de faire d'une manière légitime ce qu'elles feront quand même. Je suppose qu'il voulait dire : légalement et convenablement—d'une façon conforme à la loi.

M. WADE : Peut-être serait-il mieux de dire : au grand jour.

M. LANCASTER : Parfait ; au grand jour, pour me servir de l'expression de mon honorable ami. Pourquoi alors leur donnerions-nous le pouvoir de faire au grand jour une chose répréhensible, qu'elles feraient en se cachant ?

M. WADE : Mon honorable ami (M. Lancaster) voudra bien observer que je n'ai pas dit que c'était une chose répréhensible, pas du tout.

M. LANCASTER : Je disais que la réponse n'en était pas une à la prétention de mon honorable ami, le député de Grey-est (M. Sproule), que le principe contenu dans le bill est répréhensible. Si la compagnie n'a pas ce pouvoir à moins qu'on ne le lui donne, le raisonnement de l'honorable député (M. Wade) n'est pas une réponse à la prétention qu'on ne devrait pas l'accorder. Mais nous devons y aller avec beaucoup de prudence. Les raisons en sont claires. Mon honorable ami, le député de Grey-est, les a données, et je ne les répéterai pas. Je crois que nous ne devrions pas nous contenter de dire qu'il n'y a pas de mal à donner ce pouvoir à la compagnie parce qu'elle peut toujours atteindre son but autrement. S'il en est ainsi, nous ne devrions donner aucuns nouveaux pouvoirs aux compagnies, mais il est absurde de prétendre que cet article est nécessaire dans le bill à moins d'admettre qu'elles n'ont ce pouvoir que si nous le leur donnons. Pour les raisons données par mon honorable ami, le député de Grey-est, je crois que nous ne devons pas accorder le pouvoir demandé.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Wade) dit que les compagnies de chemins de fer ont le pouvoir de se fusionner, ce qui n'est pas.

M. WADE : J'ai dit qu'elles pouvaient se fusionner sans une ligne de législation, et c'est ce qu'elles font tous les jours.

M. SPROULE : Comme avocat, l'honorable député doit savoir qu'elles ne peuvent pas se fusionner. Le loyer est une chose, la fusion en est une autre. Si une compagnie loue le chemin d'une autre compagnie, il lui faut venir devant le parlement pour faire ratifier ce bail.

M. WADE : Et que dites-vous du New-York Central ?

M. SPROULE : Le New-York Central n'est pas un chemin de fer canadien. Je demanderai à l'honorable député (M. Wade) s'il ne croit pas la concurrence une bonne chose. Si elle n'est pas utile, pourquoi alors donnons-nous des chartes et accordons-nous des octrois considérables à de nouvelles compagnies pour construire des chemins de fer qui feront concurrence à ceux qui existent déjà ? C'est ce que nous avons fait depuis la confédération et c'est ce que nous faisons encore présentement. Si vous leur permettez de s'unir, vous détruisez ce que vous voulez édifier. Je voudrais aussi demander à l'honorable député s'il croit que les monopoles causent du tort au pays. Est-ce que ces monopoles ne prennent pas des profits exorbitants sur des produits qui pourraient être vendus à des prix bien moins élevés ? Ne faisons-nous pas des lois pour contrôler ces monopoles et ces syndicats ? Nous n'avons pu réussir encore à faire une bonne loi, mais nous n'avons pas encore cessé d'essayer d'en faire, et je ne vois pas l'avantage à gagner en donnant ce pouvoir. Aussitôt que nous sommes sur le point d'avoir la concurernce, on donne sans discernement les moyens d'empêcher cette concurrence. Mais que les compagnies qui veulent s'unir en donnent les avis publics requis et qu'elles viennent devant le parlement. Si la chose se fait autrement, elle se fait sans que le public, qui s'attend à recevoir les bénéfices de la concurrence, ait connaissance de la fusion, et un bon matin il constate qu'il leur faut payer les prix du monopole. Nous souffrons aujourd'hui comme nous avons souffert depuis des années, des monopoles, des trusts et des syndicats qui saignent ce pays, dans une proportion que nous devrions chercher à diminuer autant que possible.

M. WADE : Où sont ces trusts ? Bien que je sois nouveau dans cette Chambre et que je vienne d'un district éloigné, j'aurais aperçu les grands maux dont on se plaint s'ils existaient réellement, du moins en Canada. Au contraire, la concurrence que nous avons à craindre est la concurrence qui nous viendra de l'autre côté de la frontière, où se forment de grands syndicats, et nous devons nous mettre en mesure de leur résister.

Si nous n'agissons pas ainsi, nous serons écrasés durement. Si pendant que nous accordons la plus grande latitude à ces compagnies étrangères ou plutôt pendant qu'elles sont en position de se syndiquer autant qu'elles le veulent, nous mettons des restrictions aux compagnies que nous formons en Canada, si nous limitons leur capital, alors je dis que nous les mettons dans une position désavantageuse en face de la concurrence des Etats-Unis, et nous aurons à en souffrir un jour ou l'autre. On nous dit aujourd'hui que nous faisons fausse route. On essaye à nous effrayer avec les mots "monopoles" et "trust". Mais il y a des monopoles et des trusts formidables de l'autre côté de la frontière, et il nous faut aujourd'hui nous conformer aux exigences de la situation. Voilà la raison de mon opinion par rapport à ce bill.

M. SPROULE : L'honorable député dit qu'il ne sait pas que nous souffrions ici des monopoles ? N'a-t-il jamais entendu parler de la Standard Oil Company ?

M. WADE : Je la connais.

M. SPROULE : Ne sait-il pas que du jour où cette compagnie a obtenu le contrôle des raffineurs d'huile du Canada, le prix de l'huile a monté ? Connaît-il cela ? C'est comme partout. Sait-il que nous avons actuellement devant la Chambre un bill pour légaliser un marché entre la province du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Northern Pacific ? Pourquoi ce marché ? Afin de créer une concurrence au chemin de fer du Pacifique. Sait-il que le gouvernement du Manitoba accorde des subventions considérables pour aider à la construction du chemin de fer de la Rivière à la Pluie, et que le parlement fédéral, de même que la législature d'Ontario ont accordé de nombreuses subventions dans le but de créer la concurrence ? Serait-il sage de notre part après avoir fait tout cela, de permettre à cette compagnie de s'unir avec celle du chemin du Pacifique ? Mais nous mettons dans les chartes des compagnies que nous créons des restrictions à leur fusion avec celle du Pacifique, et l'on viendrait ensuite nous demander de détruire cette concurrence que nous voulons obtenir. C'est la raison pourquoi nous ne devrions pas donner à ces compagnies le droit de s'unir. L'honorable député demande si nous allons empêcher de s'unir ces compagnies qui veulent se mettre en position de soutenir la concurrence du dehors. Je réponds non, nous ne voulons pas cela ; pourvu qu'elles agissent au grand jour comme elles doivent agir. Mais lorsqu'elles voudront s'unir, tout ce qu'elles auront à faire sera de venir devant le parlement et obtenir la législation dont elles auront besoin, non pour créer un monopole et élever les prix, mais pour résister à une concurrence injuste et le parlement consentira toujours à leur accorder les pouvoirs nécessaires.

L'honorable député dit qu'il ne voit pas que les syndicats et les trusts nous fassent souffrir. Sait-il que nous avons des syndicats de manufactures d'instruments aratoires ? Prenons la Compagnie Massey-Harris comme exemple. En 1881, lorsque cette manufacture a été incendiée dans le village de Newcastle, la compagnie demanda à ce petit village un bonus de $10,000 pour recommencer les travaux. Sans cette aide elle prétendait ne pouvoir reprendre les affaires, parce qu'elle était trop faible financièrement. Le village qui n'était pas assez riche, refusa d'accorder l'aide demandée. M. Massey partit alors pour l'ouest et il réussit à s'unir à une autre compagnie qui avait un fort capital et commença à manufacturer dans l'ouest.

Quelque temps après, une autre compagnie qui leur faisait de la concurrence fut détruite. Le prix des instruments monta instantanément, et il a été élevé depuis cette époque ; pratiquement, aujourd'hui, quant aux prix de vente, la manufacture d'instruments aratoires en Canada est presque toute contrôlée par un seul syndicat, et les cultivateurs sont obligés de payer leurs instruments aratoires beaucoup plus cher qu'ils ne devraient les payer. Je dis que les cultivateurs du Canada sont saignés à blanc aujourd'hui par le fait que ces compagnies se sont syndiquées. La compagnie Massey-Harris d'aujourd'hui, qui a commencé ses opérations en 1882, fait tant d'argent qu'elle a pu consacrer, dit-on, $5,000,000 pour des fins philanthropiques. D'où cet argent vient-il ? Il vient de deux sources ; de l'ouvrier qui manufacture ces instruments et qui reçoit pour son travail beaucoup moins que ce qu'il devrait recevoir, et des cultivateurs auxquels les instruments sont vendus à des prix exorbitants. C'est pour éviter un résultat aussi pénible que nous devrions tous unir nos efforts. Mais nous ne refuserons jamais aux compagnies la législation nécessaire pour conduire leurs affaires, du moment qu'elles nous prouveront que la fusion qu'elles cherchent n'aura pas pour effet d'augmenter les prix pour les consommateurs ou réduire la valeur des articles.

M. WADE : L'honorable député a demandé si je connaissais la Compagnie Standard Oil. J'ai eu occasion d'en connaître quelque chose de différentes manières. D'abord, par une brochure que l'honorable député et ses amis ont publiée à la veille des dernières élections générales. Je crois que cette brochure n'était destinée qu'à l'électeur d'Ontario, mais il en est venu des exemplaires dans la Nouvelle-Ecosse. Dans cette brochure, on nous disait que le prix du pétrole était augmenté parce que le gouvernement avait permis à la compagnie Standard d'importer son huile dans des réservoirs. C'était l'un des arguments dont on se servait. Je ne suis pas prêt à admettre que la compagnie ait augmenté le prix de l'huile au Canada.

M. SPROULE : Tout le monde sait cela.

M. WADE : Pour ma part, je ne le sais pas. J'aimerais bien que l'on m'en convaincrait, mais bien que j'ai entendu avancer beaucoup d'arguments sur la question, je n'en ai pas encore entendu un seul capable de me convaincre. Maintenant, quant à la Compagnie Massey-Harris, je sais qu'avant qu'elle fût en existence, le prix des instruments aratoires dans la Nouvelle-Ecosse était beaucoup plus élevé qu'aujourd'hui. Je sais que depuis que les compagnies d'instruments ont été mises en position de soutenir la concurrence contre celles des Etats-Unis, lorsqu'elles ont eu le capital suffisant, le prix des instruments a diminué. C'est l'expérience de la Nouvelle-Ecosse. Je suis étonné que l'honorable député ne puisse voir que s'il y a une manufacture d'un côté de la frontière ayant un capital de deux à

trois millions de dollars, et de l'autre côté une manufacture qui n'en a un que de $200,000, celle-ci doit finir par être écrasée ; c'est pour cette raison que j'ai demandé que l'on donne à nos compatriotes les mêmes pouvoirs qui sont accordés aux autres compagnies de l'autre côté de la frontière, d'augmenter leur capital. Mais lorsque l'on constate que ces syndicats ou trusts, ainsi que nous les appelons, ne fonctionnent plus dans l'intérêt du public, alors il sera temps de légiférer pour les arrêter, mais sûrement la loi ne devrait pas les empêcher de faire concurrence à leurs rivales de l'autre côté de la frontière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous sommes quelque peu embarrassés par le fait que ce même privilège, rédigé presque dans les mêmes termes, a déjà été accordé à une autre compagnie de même nature, et il serait certainement injuste de refuser à l'une ce que l'on a accordé à l'autre.

Nous devons néanmoins considérer le principe contenu dans cette législation. Je ne ressens pas les craintes de quelques-uns au sujet de la création de grandes corporations, car je crois qu'elles sont devenues nécessaires pour réussir dans les conditions industrielles modernes, tant de ce côté-ci que de l'autre côté de la frontière ; et je ne m'oppose pas non plus à ce que cette compagnie soit une grande compagnie. Mais je dis que si une compagnie veut se fusionner avec une autre, le parlement a le droit de dire si cette fusion devra se faire ou non, en tenant compte des faits qui lui auront été révélés. Je n'approuve pas cette pratique de donner pouvoir à des compagnies de se fusionner avec n'importe quelle autre qu'elle voudra. Il pourrait se faire que cette fusion fût sage, qu'elle fût dans l'intérêt public et de nature à amener dans son administration une économie qui profitera au public, mais je crois que le parlement devrait se réserver le droit de juger chaque cas particulier, et non pas donner les pouvoirs généraux que, je regrette de le constater, on semble disposé à donner.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et passé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SUD DU NID-DE-CORBEAU.

La Chambre en comité sur le bill (n° 57) pour constituer la Compagnie de chemin de fer du Sud du Nid-de-Corbeau.—M. Galliher.

Article 12,

M. SPROULE : Je croyais que c'était le bill auquel le gouvernement se proposait d'apporter un amendement pour empêcher la vente du charbon et du coke aux Etats-Unis à des conditons désavantageuses pour la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Oui ; c'est le bill. Mais l'honorable député se trompe en disant qu'il devait être amendé. La proposition soumise au comité n'était pas d'amender le bill, mais d'obtenir avant de le passer, qu'une convention qui serait soumise au comité fût signée par les deux compagnies. Le comité n'a jamais eu l'intention d'incorporer cet arrangement dans l'acte. Telle a été l'entente intervenue devant le comité, que l'honorable député l'ait comprise ou non.

M. SPROULE : Je n'étais pas présent à la séance.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le comité avait des objections à mettre cette condition dans le bill pour la raison que la corporation qui possède les mines de charbon et celle qui veut construire le chemin de fer, bien que toutes deux composées des mêmes personnes, n'en sont pas moins deux corps distincts, et on a cru qu'il serait difficile de mettre dans le bill de la compagnie de chemin de fer une restriction que notre intention était d'appliquer à la compagnie de charbon. On proposa alors de résoudre la difficulté en faisant signer par le gouvernement, par la compagnie de charbon et par la compagnie du chemin de fer une convention en vertu de laquelle, si la compagnie de charbon par ses prix ou la compagnie du chemin de fer par ses taux, ou les deux compagnies à la fois essayaient à faire pour les consommateurs de charbon et de coke en Canada des conditions différentielles, alors le Gouverneur en conseil pourrait par un arrêté restreindre le pouvoir de la compagnie de chemin de fer de transporter du charbon et du coke et si après cela ces deux compagnies vendaient encore ou transportaient du charbon ou du coke en violation de l'esprit de cette convention, alors elles seront passibles d'une amende de $3 par tonne pour chaque tonne ainsi transportée. C'est là la substance de l'arrangement auquel on est arrivé. Le gouvernement peut signer le contrat immédiatement par l'entremise de ses ministres, la compagnie de charbon par l'entremise de ses directeurs, mais la compagnie du chemin de fer ne peut pas signer maintenant parce qu'elle n'aura d'existence que lorsque ce bill sera passé. Il a été parfaitement compris entre un comité du gouvernement et ceux qui représentent la compagnie de chemin de fer qu'avant que ce bill passe définitivement, l'arrangement sera signé par les représentants de la compagnie de charbon et par ceux de la compagnie de chemin de fer. Il y a eu entente parfaite que si ces signatures ne sont pas apposées ainsi qu'il a été convenu, le bill ne passera pas sa troisième lecture en cette Chambre.

M. SPROULE : Je n'assistais pas à la séance du comité à laquelle cette entente a eu lieu, mais j'assistais à la première séance et on a dit alors qu'une entente de ce genre serait désirable. Il me semble, d'après les renseignements que nous fournit la presse sur cette entente, qu'elle pourrait bien ne

rien valoir, et cela pour la raison suivante : il est vrai que la compagnie de charbon et la compagnie de chemin de fer, qui sont pratiquement les mêmes puisqu'elles sont composées des mêmes personnes, feront avec le gouvernement un arrangement en vertu duquel ce dernier aura le pouvoir de les punir au cas où elles ne tiendront pas leur engagement en vendant le charbon au sud de la frontière à meilleur marché que dans la Colombie Anglaise ; je ne vois aucune condition les obligeant à fournir tout le charbon dont la Colombie Anglaise aura besoin, avant de pouvoir en exporter. Cette condition est-elle ou n'est-elle pas dans l'arrangement, je ne le sais pas. Mais le point principal de l'entente qui a occupé mon attention est l'impossibilité dans laquelle se trouve placée la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'exploiter ses propres houillères. Cette compagnie a fait avec la compagnie de charbon un arrangement en vertu duquel elle ne développera pas ses terrains houillers d'ici un certain nombre d'années, tant que la compagnie de charbon n'aura pas fait un bon commencement de développement de ses propres terrains. Tant que cette impuissance existe, cet arrangement reste en vigueur ; mais, aussitôt qu'une concurrence surgira, il devient nul. L'arrangement, alors, me paraît être sans valeur, parce que vous donnez à la compagnie de charbon le pouvoir de commencer des négociations avec la Compagnie du Pacifique, et l'on fera ce qui sera tout probablement fait par la Compagnie Eddy, à laquelle nous venons d'accorder ce pouvoir, ce soir. L'entente, pour avoir quelque valeur, devrait donner au gouvernement un contrôle permanent.

M. GALLIHER : Je puis renseigner l'honorable député (M. Sproule) sur ce point. L'arrangement qui vient d'être expliqué est celui qui avait été d'abord rédigé. Mais, en compagnie d'autres députés, j'ai fait remarquer au comité, ce matin, que, si la concurrence devenait assez forte pour rendre inutiles ces restrictions, et qu'alors l'arrangement cessât d'exister, la compagnie de charbon pourrait bien acheter les autres compagnies qui lui feraient concurrence, et elle aurait ainsi un monopole. C'est alors que l'arrangement a été modifié et que l'on a dit qu'il serait suspendu ; non pas déclaré nul, mais suspendu seulement tant que la concurrence existera et rendra les restrictions inutiles.

M. SPROULE : Je crois que les restrictions devraient être permanentes.

M. GALLIHER : Elles ne sont pas annulées ; elles sont simplement suspendues.

M. SPROULE : Est-ce que l'on peut faire encore cet arrangement en n'importe quel temps.

M. GALLIHER : Oui ; il sera simplement suspendu.

M. SPROULE : En tout cas on ne l'appliquera pas s'il n'y a pas nécessité. J'avais compris qu'il serait annulé. C'était dans les journaux.

M. GALLIHER : Les journaux se trompaient.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'arrangement est amendé ainsi que l'honorable député (M. Galliher) l'a dit.

Bill rapporté.

M. l'ORATEUR : Quand le bill sera-t-il lu la troisième fois ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je voudrais que la troisième lecture en fût fixée à un autre jour afin que tout soit bien clair au sujet de la signature de l'arrangement.

DELIBERATION EN SEANCE DU COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 61) concernant la Compagnie W. C. Edwards (à responsabilité limitée).—(M. Rosamond).

Bill (n° 79) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.—(M. Vrooman.)

Bill (n° 75) concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Nord.—(M. McCreary.)

Bill (n° 83) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay.—(M. Galliher.)

Bill (n° 84) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.—(M. Oliver.)

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta.—(M. Oliver.)

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'OUEST ET COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'AMERIQUE BRITANNIQUE.

L'honorable M. SUTHERLAND : De l'agrément de la Chambre, les deux bills inscrits au feuilleton des ordres, qui n'ont pas encore été distribués, pourraient maintenant subir leur deuxième lecture, quitte à les renvoyer ensuite au comité. Les députés, je suppose, sont au fait de la nature de ces bills. Ils ont été présentés, avec l'agrément de la Chambre, et il faudra en faire l'affichage sept jours avant que le comité des banques et du commerce puisse en être saisi.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces deux bills, dont l'un est relatif à la Compagnie d'assurance de l'Ontario et l'autre à la Compagnie d'assurance Anglo-américaine, tendent à donner à ces compagnies le pouvoir de placer une partie de leurs capitaux dans la fabrication d'appareils destinés à

recueillir les épaves maritimes, pouvoir correspondant à celui accordé à une autre compagnie.

M. BORDEN (Halifax) : Puisque la législation demandée est la conséquence nécessaire d'une loi dans le même sens votée au cours de la session, il importe de l'adopter sans retard. A mon avis, il serait préférable d'établir une disposition générale applicable à toutes les compagnies, ce qui épargnerait cette multiplication de demandes successives.

Bill (n° 124) relatif à la Compagnie d'assurance de l'Ouest.—(M. McCarthy.)

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 125) relatif à la Compagnie d'assurance de l'Amérique britannique.—(M. McCarthy.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Milice—Exercices annuels, $275,000.

L'honorable M. PRIOR : Je vois que le commandant général, dans son rapport, recommande une augmentation de paye, ainsi que l'a fait observer le député d'Haldimand (M. Thompson) cette après-midi. A la page 35, l'adjutant général signale le fait que, tous les ans, nombre de recrues manquent de se rendre aux exercices, sans même se soucier d'obtenir leur libération, et que les désertions atteignent la proportion de 25 pour 100 de la totalité de la milice. La situation, on le voit, est fort grave. Nombre de gens, je le sais, affectent de traiter la chose à la légère. Ils regardent leur engagement comme pure affaire de forme, et se croient libres de se rendre aux exercices annuels ou de s'en absenter, à leur guise. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'il faille tous les citer à comparaître devant les tribunaux; toutefois, je sais qu'on en a traduit quelques-uns devant le magistrat de police qui les a condamnés à l'amende, et cet exemple a produit un effet salutaire. Le ministère de la Milice devrait aviser aux moyens à prendre pour faire comprendre aux récalcitrants que lorsqu'ils signent un engagement de trois ans, ils sont censés se rendre à l'appel et s'acquitter convenablement de leurs devoirs. Il est vraiment déplorable de constater que ces gens-là font fi de leur serment et regardent le document au bas duquel ils apposent leur signature comme du papier de rebut. Il est également regrettable d'avoir à constater que tous les frais effectués pour leur donner l'instruction militaire sont en pure perte, puisque nombre d'entre eux, après avoir suivi quelque temps les exercices, quittent le service, sans que le pays puisse bénéficier des sacrifices qu'ils se sont imposés de ce chef.

M. FIELDING.

L'adjudant général est d'avis qu'il faudrait augmenter la solde des simples miliciens, d'après leurs états de service ; et il suggère de la porter à 50 cents pour la première année, à 60 cents pour la deuxième, et à 75 cents pour la troisième, ce qui aurait pour effet d'encourager les miliciens à faire leurs trois années d'exercices. Plus loin, il avise aux moyens d'engager les miliciens à demeurer au service. Voici ce qu'il dit :

Je recommande fortement qu'on encourage les hommes de bonne conduite et surtout les sous-officiers, au bout de leurs trois années d'engagement, à demeurer au service, sur attestations annuelles, mais ne s'étendant pas au delà du chiffre de six ans, et que dans ce but, on leur accorde une gratification à la fin de chaque année de cette prolongation d'exercices.

Voilà une recommandation qui mérite étude. Si pareil projet pouvait aboutir, il contribuerait puissamment à fortifier la milice en permettant de garder ses bons soldats sous les drapeaux.

A la page 39 du rapport de l'adjudant général, se trouve un paragraphe relatif aux cantines. Cette question est venue sur le tapis l'année dernière et a soulevé un très vif débat, tant dans la presse que parmi le public. Le paragraphe en question s'impose à notre considération :

(6) Ces années dernières, il a été souvent question de la vente des boissons dans les camps. Tout en étant d'avis qu'il faut prohiber de nos camps la vente des liqueurs fortement alcooliques, je dois l'avouer, après nombre d'années d'expérience acquise dans les milieux militaires du Canada, je ne saurais comprendre comment des gens bien intentionnés puissent demander la prohibition de la vente de la bière ou du lager et des boissons non-alcooliques ; et pour mon compte, je ne saurais me ranger à pareil avis. Obliger de pauvres militaires qui viennent de se livrer à des exercices militaires très fatigants en plein soleil, à étancher leur soif avec de l'eau tiède, transportée au camp par des conduites d'eau à demi-exposées au jour, ou dans des bariques ouvertes, et par conséquent exposées aux impuretés, voilà qui me semble fort peu raisonnable. Si l'on permet aux miliciens de se procurer des breuvages non-alcooliques ou du lager, au lieu de les forcer à boire de l'eau impure ou impotable cela aura pour effet de les détourner——

Voilà le point important—

—de chercher des breuvages fortement alcoolisés en dehors du camp, et d'apporter ces liqueurs au camp en bouteilles ; et ainsi on servirait la cause de la tempérance.

J'abonde absolument dans le sens de l'adjudant général, et tous les officiers qui sont tant soit peu au fait de ce qui se passe dans les camps, conviendront de la force de cet argument. Des gens qui sont habitués à faire un usage habituel de boissons alcooliques, ne se résigneront guère à s'en passer, s'il est possible de s'en procurer, quand ils se trouvent au camp, obligés de faire des exercices très fatigants sous un soleil ardent ; et l'on sait que ces exercices, sous la direction d'officiers énergiques, sont tou-

jours fatigants. S'il leur est impossible de se procurer des liqueurs alcooliques à la cantine, ils iront en chercher au dehors ; et l'on sait que les breuvages en vente autour des camps sont loin d'être de qualité supérieure, et en outre, les soldats seraient plus portés à faire des abus que s'ils pouvaient s'en procurer ouvertement à la cantine même. Je ne demande pas qu'on vende à la cantine des breuvages fortement alcooliques, mais tout simplement du lager et des boissons non alcooliques. La question s'impose à l'attention du ministère ; et bien qu'il ait mainte et mainte fois déclaré qu'il n'entend nullement autoriser la vente des boissons alcooliques, j'espère qu'en présence des représentations énergiques de personnes qui sont juges en la matière, il remettra la chose sur le bureau.

M. TISDALE : J'estime qu'il est de mon devoir de corroborer ce que vient de dire mon honorabl ami. Je le sais, nombre de personnes au pays ont des opinions très prononcées au sujet de ce qu'on est convenu d'appeler la tempérance, ou l'abstention de toute boisson alcoolique. Pour mon compte, je le déclare, je suis partisan de la tempérance ; mais on peut être tempérancier, sans proscrire l'usage de la bière. Je suis carrément opposé à la vente de tout breuvage fortement alcoolique dans les cantines; mais je ne puis que me ranger à l'avis exprimé par l'adjudant général dans son rapport, relativement à la vente du lager et des breuvages non alcooliques.

Je verrais aussi d'un bon œil l'augmentation de la solde pour chaque année supplémentaire de service. Cette solde est déjà assez minime, du reste, et l'expérience relative à l'augmentation annuelle de cette solde mérite d'être tentée.

Pour revenir à la question de la cantine et de la vente des boissons, je dois déclarer, appuyé sur une expérience de quinze années au camp, et comme commandant de bataillon, que je me suis convaincu que rien ne contribue autant à tenir les volontaires au camp que la présence d'une cantine où l'on débite du lager, des breuvages non alcooliques, des cigares et le reste. Cela leur fait tout autant plaisir que d'aller en ville où ils rencontrent non seulement leurs camarades des autres régiments mais encore des personnes bien intentionnées mais peu judicieuses qui les engagent souvent à consommer plus de boissons alcooliques et de bière que de raison. La tempérance ne consiste pas à empêcher les gens de se procurer des boissons quelconques, mais à leur fournir celles qui sont le moins nuisibles, et à veiller à ce qu'ils ne fassent pas d'excès.

M. SPROULE : Par le passé, je n'ai guère été partisan du militarisme et je n'ai guère aimé voir nos jeunes gens jouer au soldat. A mon avis, cela tend à détourner notre jeunesse des carrières industrielles où elle trouverait des occupations beaucoup plus utiles.

Toutefois, à l'instar de nombre d'autres, j'ai quelque peu changé d'avis au sujet de la question militaire. Pendant nombre d'années, je me suis élevé dans cette enceinte contre le grossissement de notre budget militaire et contre la prolongation de la durée des expériences annuelles; mais je dois l'avouer, la proposition de l'adjudant général au sujet de l'augmentation de la solde pour chaque année supplémentaire de service, me paraît frappée au coin de la sagesse. Depuis nombre d'années, j'ai suivi de fort près la marche des événements militaires dans la localité où je réside et j'ai constaté que d'ordinaire nos jeunes gens, après deux ou trois années de service dans les camps, et précisément au moment où ils commencent à faire des progrès, se hâtent de quitter le service, et cela tient en partie à l'insuffisance de la solde qui leur est allouée. L'augmentation graduelle de cette solde engagerait à demeurer plus longtemps au service, ce qui tournerait à l'avantage de notre milice.

Quant à la cantine, je n'ai qu'une observation à faire. Je vois qu'il existe une vive hostilité contre l'établissement de cantines dans les camps militaires ; et cela, non pas tant parce que l'on croit que l'usage du lager ou de la bière ordinaire est nuisible à la santé, que parce qu'on est convaincu qu'en tolérant la vente de ces breuvages, on ouvre la porte à la contrebande de l'eau-de-vie dans les camps militaires. Toutefois, je ne partage pas ces craintes des pessimistes, et ce n'est pas la consommation de quelques verres de bière ou de lager qui fera des ivrognes de nos soldats. Non, je ne saurais me persuader que l'usage modéré du lager ou de la bière soit aussi nuisible qu'on le prétend, pourvû, toutefois, que nos soldats ne consomment pas de liqueurs plus fortement alcooliques. Le danger réel consiste à tolérer la vente des eaux-de-vies, ce qui se fait d'ordinaire, quand on permet celle du lager ou de la bière ordinaire.

M. KAULBACH : J'approuve pleinement la réforme proposée ici au sujet de l'augmentation graduelle de la solde des miliciens pour chaque année supplémentaire de service, d'après le système exposé par l'adjudant général. Cela aurait pour effet d'engager nos jeunes gens à demeurer au service, au lieu de l'abandonner, comme cela se pratique aujourd'ui, au bout de deux ou trois années d'exercices.

Il est une autre importante réforme que je tiens à signaler au ministre de la Milice, et que personne ici n'a encore proposée. Le but auquel il faut tendre est de faire de chaque recrue enrôlée dans la milice, soit un soldat soit un officier de valeur.

Or, comment atteindra-t-on ce but ? Il n'y a qu'un seul moyen d'y arriver : c'est de rendre l'instruction et les exercices militaires partie intégrante du cours d'études de la jeunesse au pays. On me dira peut-être que cette réforme échappe à la juridiction du ministre, puisque l'instruction publique

est du ressort des autorités provinciales. Je le sais parfaitement ; mais rien n'empêche le ministre d'inviter les gouvernements provinciaux à donner des instructions à leurs fonctionnaires, au surintendant de l'instruction publique et à chacun des inspecteurs d'écoles de veiller à ce que l'on enseigne les exercices militaires dans les écoles publiques. Par ce moyen on inspirerait aux enfants l'ardeur militaire et le zèle pour la défense du pays, et plus tard ils deviendraient de bons et loyaux citoyens. Les impressions de la jeunesse sont ineffaçables et comme le dit le vieux proverbe : Montrez à l'enfant la voie qu'il doit suivre et il ne s'en écartera point dans l'âge mûr. C'est celui qui a été formé à la discipline militaire dans sa jeunesse, qui plus tard fait le meilleur soldat. Je ne prétends pas que le ministre doive aller jusqu'à faire les frais de fournir aux écoles des carabines Lee-Enfield ou l'équipement Oliver ; ce sont là des articles que nos soldats utileseront bien mieux, Toutefois, le ministre possède dans ses arsenaux nombre d'équipements surannés qu'il pourrait mettre à la disposition des écoles ; et d'abord qu'il les fournisse aux académies, et aux écoles d'enseignement supérieur, puis, au fur et à mesure que les armes et les accoutrements en magasin s'accumuleront, il pourra en fournir aux écoles moins importantes. Les enfants seront heureux de voir le râtelier dans leurs écoles, car ce serait en quelque sorte un ornement aussi bien qu'un objet d'utilité. Puis, au lieu d'employer leurs moments de loisir à s'exercer à la course ou à des jeux vulgaires, qu'on les fasse mettre en ligne comme des soldats et qu'on leur enseigne les exercices militaires. Qu'ils aient aussi leurs officiers, tout comme dans l'armée, leurs colonels, leurs majors, leurs adjudants, leurs capitaines et leurs sous-officiers, mais, bien entendu, sans commission. Cela leur inspirera un certain esprit de rivalité et d'émulation, chacun pouvant aspirer à la promotion aux grades supérieurs. Cette instruction du reste, il faudrait la donner non seulement aux jeunes garçons mais encore aux filles. On pourrait faire donner aux filles des exercices séparément. Je suis convaincu que ces exercices leur seraient d'une grande utilité. Cela leur donnera un beau physique, un port facile et gracieux, une tournure martiale.

M. GOURLEY : Elles l'ont déjà.

M. KAULBACH: Elles sont censées l'avoir, mais bien que nombre d'entre elles possèdent ces avantages, il y a cependant, des exceptions. Ce système est en vogue en Allemagne et rien n'empêche de l'adopter au Canada. Grâce à ce système, nos jeunes gens, quand ils atteindront l'âge de seize ans, se sentiront de force à répondre aux exigences de la vie du soldat au camp, avec peu d'exercices. Lorsqu'ils iront au camp, il leur sera facile de devenir à brève échéance des soldats bien formés, sans qu'il leur faille être relégués dans l'escouade des incapables. Voilà la base d'une bonne organisation du service militaire, et je suis convaincu que c'est un pas dans la bonne voie. Le ministre, je l'espère, se rangera à mon avis et se mettra en communication avec les gouvernements provinciaux, quitte à abandonner à ces derniers le soin de prendre les moyens d'appliquer ce système.

M. PUTTEE : A coup sûr, l'honorable député n'est pas sérieux. Mais au cas où il le serait, je désire, à titre de voisin, lui donner la réplique, afin que la Chambre ne prenne pas mon silence pour une approbation tacite de son système. Non, assurément, l'honorable député n'est pas sérieux, quand il nous demande d'enlever nos jeunes enfants à leurs jeux, pour leur apprendre l'art de la guerre. Nos pauvres petits enfants ! mais, à coup sûr, c'est là une proposition insensée. L'honorable député nous a cité le proverbe qui dit que l'enfant suit dans sa vieillesse le chemin qu'on lui a montré dans sa jeunesse ; or, comment l'a-t-il appliqué, ce proverbe ? Enseignons à nos enfants, s'écrie-t-il, l'art de la guerre ; faisons-en des capitaines et des colonels ; montrons-leur à se battre entre eux, et plus tard, quand ils seront hommes, ils se battront encore. Pour le coup, on n'ira pas inaugurer pareil système au Canada. Quant à notre milice, la chose est fort simple : nous voulons mettre au rancart tout ce clinquant, cet apparat, cette montre de mauvais aloi. S'il nous faut une milice, eh bien ! qu'elle soit démocratique, et inspirons à nos enfants cet esprit de patriotisme qui leur apprendra à se considérer comme les défenseurs-nés du pays. Or, pour bien défendre le pays, que faut-il ? Il leur faut savoir quelque chose de l'art de la guerre ; il faut qu'ils soient bons tireurs. Tous ces mouvements automatiques, ces " tournez à droite, à gauche ", tous ces exercices, ce n'est pas cela qu'il faut apprendre à nos enfants. Si la guerre des Boers nous a appris quelque chose, c'est que de simples paysans, ignorant l'art de la guerre, s'ils sont bons tireurs, font de bons soldats, et que ce sont eux qui gagnent les batailles et non pas de simples automates. Je n'avais pas l'intention de prendre part à la discussion. Mais quand j'entends un député nous proposer sans rire—car mon honorable ami a parlé sérieusement, je crois,—d'enlever nos enfants à leurs jeux, pour les armer de carabines et de bayonnettes, et leur faire faire les exercices militaires—

M. KAULBACH : Ils préféreraient cela à tout autre jeu.

M. PUTTEE : C'est peut-être l'avis de l'honorable député (M. Kaulbach) mais ce n'est pas le mien, et j'ai le droit d'exprimer ici tout haut ma pensée. Je ne veux pas qu'il soit dit au dehors que la Chambre partage pareil sentiment. Du reste, pour mon propre compte, je repousse ce système. Je ne veux point qu'on cherche à créer au dehors l'impression que nous

sommes un peuple militaire. Nous ne sommes pas une nation militaire, mais un peuple démocratique, mais non moins loyal, pour tout cela et non moins patriotique.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je ne tiens pas à voir l'esprit de chauvinisme régner au pays ; mais je veux que nos jeunes gens reçoivent l'instruction militaire, afin qu'au besoin, ils sachent défendre la patrie. Pour cela, il faut qu'on leur enseigne, dès leur jeunesse, le maniement des armes. On nous a dit, cet après-midi, qu'il s'est opéré toute une révolution dans l'art de la guerre. La formation en bataillons que le député de Victoria a préconisée cette après-midi, serait un système suranné, paraît-il, et qu'il faudrait mettre au rancart. Ce qu'il faut aujourd'hui, ce sont des écoles de tir : car le meilleur soldat est celui qui excelle dans le tir. Voilà ce qu'il faut enseigner à nos enfants ; mais d'abord, apprenons-leur la discipline. Je ferai observer au député de Lunenburg (M. Kaulbach) que dans la province de l'Ontario, il ne règne guère de chauvinisme mais on y apprend aux enfants à faire les exercices militaires, et voilà ce qu'il importe de leur apprendre à l'école même.

Il me fait plaisir de constater que la jeune génération est imbue de l'esprit de patriotisme qui convient aux futurs défenseurs de la patrie. Le gouvernement doit s'efforcer de développer cet esprit de patriotisme chez la jeune génération, en donnant à nos jeunes gens les moyens de s'exercer au tir et de faire les autres exercices militaires ; de sorte qu'à l'heure du danger, il puisse avoir à sa disposition 200,000 jeunes soldats tout prêts à répondre à l'appel et à voler sous les drapeaux. Quand l'étranger saura que le Canada inspire à sa jeunesse un semblable esprit de patriotisme, il hésitera à nous attaquer.

Quant à la cantine et à la vente des boissons alcooliques dans les camps, je dois déclarer que j'y suis opposé. Nous nous efforçons, au foyer domestique, d'inspirer à nos enfants l'amour de la sobriété et de leur inculquer l'horreur des boissons alcooliques ; or, si les parents savent qu'en allant aux camps leurs enfants seront exposés à trouver à la cantine de prétendues boissons non alcooliques, suivant l'expression du député de Victoria, mais en réalité de véritables eaux-de-vie, alors ils hésiteront avant de leur permettre de se rendre à ces exercices militaires. A mon avis, les soldats abstèmes ou ceux qui ne font point usage de spiritueux ont bien plus de force d'endurance pour les longues marches. Lorsque le général Wolseley, l'ex-commandant en chef de l'armée anglaise, était au Canada, et qu'il fit sa fameuse expédition à la Rivière-Rouge, les 4,000 soldats qu'il avait sous ses ordres ne burent pas une goutte d'eau de vie, et cependant pas un seul ne mourut en route. Le député de Victoria (l'honorable M. Prior) n'en pourrait faire autant. Je ne voudrais pas voir mes garçons faire partie d'un régiment, ou se rendre dans un camp où il y a une cantine et où ils seraient exposés à faire usage d'eau-de-vie. Nos jeunes gens n'ont pas besoin d'alcool. De l'eau pure en abondance, une excellente nourriture, voilà tout ce qu'il leur faut.

M. GOURLEY : L'avis exprimé par le député de Winnipeg (M. Puttee), je l'espère, n'est pas partagé par les populations de notre grand pays de l'ouest. Pour mon compte, je le déclare, je suis un homme pacifique, ami de la paix quand elle peut se concilier avec l'honneur et le respect de soi-même ; mais, à mon avis, la guerre soutenue pour la défense du droit est le plus noble emploi que l'humanité puisse faire de ses forces. Un peuple qui n'est pas prêt à un moment à se lever en masse, hommes, femmes et enfants pour la défense de son pays, ne mérite pas le nom de nation et est indigne de se gouverner. S'il est un fait qui fasse honneur aux Boers, dans la guerre actuelle, c'est que chaque homme, chaque femme, chaque enfant sont prêts à sacrifier leur vie pour la défense de leur pays, un pays, cependant qui est loin d'avoir une grande histoire et des traditions bien glorieuses, mais, enfin, c'est leur patrie et ils sont prêts à verser jusqu'à la dernière goutte de leur sang pour sa défense. Voilà ce qu'on peut dire de plus élogieux à l'adresse de cette affreuse oligarchie.

M. l'Orateur, j'ai été ravi des manifestations d'esprit militaire qui se sont produites parmi le peuple de ma province ; esprit militaire agressif, ayant sa source dans les sentiments les plus élevés, et dans le plus noble patriotisme. Nul peuple n'est vraiment digne de ce nom, au cœur duquel ne bat point ce noble orgueil du patriotisme. Après avoir tenu quarante années durant, une fière et noble attitude, l'empire anglais adopta une politique marquée au coin de la lâcheté ; et j'ai été heureux d'entendre, l'autre soir, un député flétrir ici même, comme elle le mérite, l'indigne conduite tenue il y a un demi-siècle, par le gouvernement anglais, quand il abandonna ce magnifique territoire de l'état du Maine ; aussi bien le nom d'Ashburton est-il exécré d'un bout à l'autre du pays. Je suis impérialiste à tous crins, mais je ne saurais trouver de paroles assez énergiques pour exprimer tout le mépris que m'inspire l'attitude tenue par le gouvernement anglais pendant près d'un demi-siècle. Un demi-siècle durant, chaque nation put lui voler son territoire, et l'insulter impunément et ce ne fut qu'à l'époque de l'incident de Fashoda, que la fierté britannique se réveilla enfin. Vingt-deux années durant, la nation anglaise avait tenu tête à Napoléon, cet incomparable génie militaire, le plus grand guerrier que le monde ait produit ; puis, après 1830, il surgit une race de démagogues impuissants, et au bout de deux générations, le peuple anglais était en pleine décadence. Oui, deux

générations s'étaient à peine succédé que l'on vit l'ancienne gloire de cet empire, fruit des efforts héroïques de tant de générations, dispersées aux quatre vents du ciel. Mais, Dieu merci, en Australie, au Canada, et en Afrique il grandit des nations britanniques qui prendront part à la discussion de la politique extérieure de l'empire. Je ne crains pas de le proclamer ici, du moment qu'il arrivera à un cabinet anglais de donner quelque signe de faiblesse au sujet de sa politique extérieure, tout député aux Communes du Canada, tout député au parlement d'Australie, tout député à la future Chambre des communes d'Afrique, qui sera établie, je l'espère, comme conséquence de cette guerre, aura droit de prendre la parole et d'affirmer qu'il a voix au chapitre au sujet de la politique extérieure de l'empire, au même titre que le peuple anglais lui-même. Pourquoi, je le demande, M. l'Orateur, le premier ignorant venu à Londres aurait-il voix au chapitre sur les affaires extérieures de l'empire, tandis que les Canadiens éclairés, n'auraient rien à dire à ce sujet ? Est-ce parce qu'un seul Canadien a plus de bon sens et d'intelligence que mille Anglais pris collectivement ? Quand il s'agit de discuter la politique extérieure, je prétends avoir voix au chapitre, au même titre que tout député à la Chambre des Communes de Londres ; et cette politique, c'est en s'inspirant des nobles et glorieuses traditions, apanage de la race anglaise pendant plus de mille ans, qu'il faut l'établir et la formuler, et non plus en prenant pour modèle les traditions datant de 1830, et de toute autre période de honte et de décadence de l'empire britannique.

Je désire faire quelques observations au sujet de la cantine. Le député de Victoria, je l'espère, ne réussira pas à gagner à sa cause, le ministre de la Milice et de la Défense, et à lui faire établir le système des cantines, au moins relativement à la Nouvelle-Ecosse. Il paraît que le ministre est fort populaire parmi les dames de ma province, mais je l'en avertis ici, s'il établit une seule cantine dans les camps de la Nouvelle-Ecosse, les femmes de Colchester, les mères de famille et les sœurs de nos jeunes gens lui signifieront l'avis de ne jamais remettre les pieds dans ce comté. Comme l'a fort bien fait observer le député d'Elgin-ouest (M. Robertson) à une époque où il se fait, dans le monde entier, un mouvement vers l'abolition de la cantine, ce serait une honte de la rétablir au Canada. Est-ce que tous les soldats de l'armée de Kitchener, le héros de Khartoum, n'étaient pas tempéranciers ? Il n'y avait pas une seule cantine dans l'armée, pendant les longues marches qu'il lui fallut faire. Dans la marine des Etats-Unis, avant l'engagement de la bataille la cantine est abolie, afin que le soldat et le marin puissent déployer en face de l'ennemi tout le courage et les plus hautes qualités militaires. La discipline militaire actuelle s'oriente de plus en plus vers l'abolition de la cantine, et je rappellerai au ministre de la Milice, qu'en Nouvelle-Ecosse, la masse de la population éclairée est hostile à l'établissement de la cantine. On comprend parfaitement que les pères et les mères de famille hésitent à permettre à leurs enfants de se rendre dans les camps, si l'on y tolère les orgies, inséparables de la cantine. Comme le député de Victoria l'a fait observer, il se peut qu'il n'y ait pas de mal à prendre un verre de bière ; mais le danger, c'est qu'en établissant la cantine, on tolère non seulement l'usage de la bière mais encore celle des boissons fortement alcooliques, et toute la démoralisation qui s'en suit.

A mon avis, c'est le Canada qui deviendra la puissance politique prépondérante de ce continent ; et dans un demi-siècle, le centre de cette puissance sera, non pas à Washington mais à Ottawa. Or, si nous voulons former un peuple fort et puissant, il faut lui enseigner la tempérance et la sobriété. Je suis impérialiste, car pour être impérialiste il faut les qualités du citoyen au suprême degré ; et c'est dans le tempérancier qu'on retrouve le citoyen par excellence. Le soldat jouit d'une robuste santé et est doué d'une grande force d'endurance, pourvu qu'il ne soit pas saturé de vin ou d'eau-de-vie. C'est donc à titre d'impérialiste et de tempérant que je m'oppose au rétablissement de la cantine. Je mets le ministre en garde contre le piège qu'on lui tend, sous le spécieux prétexte de faire progresser notre milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (l'honorable M. Borden) : Le député de Winnipeg (M. Puttee) n'a guère rendu justice au député de Lunenburg (M. Kaulbach) et je dois avouer que je ne saurais nullement me ranger à l'avis qu'il a exprimé. Du reste, il me semble qu'il n'a pas fidèlement traduit sa propre pensée. Mon honorable ami ne doit pas oublier que tout ce que nous nous efforçons d'inculquer à nos populations, c'est la nécessité de la défense. Il nous a parlé de l'importance de stimuler l'esprit de patriotisme. Mais y-a-t-il de meilleur moyen de développer cet esprit de patriotisme qu'en enseignant à nos enfants l'importance de défendre leur pays, et en leur montrant que ce pays est digne d'être défendu ? Je désire faire ici une observation : c'est que les dépenses effectuées pour les exercices annuels et les efforts que nous déployons pour donner l'instruction militaire à nos jeunes gens ne prouvent nullement que nous cherchons à leur inculquer un esprit de militarisme agressif. Il n'en est absolument rien. Ce que nous leur enseignons, c'est que nous avons un magnifique héritage national ; et que, à titre de peuple indépendant et ayant le souci de sa propre dignité, il est de notre devoir de défendre cet héritage contre les attaques de tous ceux qui chercheraient à nous l'enlever. Si cette doctrine est orthodoxe, le plus tôt nous l'enseignerons à nos enfants dans les écoles, le mieux ce sera pour nous.

M. GOURLEY.

Le débat a, en outre, roulé sur deux autres questions. Il y a la question de l'augmentation de la solde, recommandée par l'adjudant général, et à cette discussion ont pris part le député de Victoria, C.A. (l'honorable M. Prior), le député de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale), et autres. L'avis de l'adjudant général s'impose à notre étude et je me sens porté à tenter l'épreuve qu'il suggère. Toutefois, à mon avis, sa recommandation n'aura pas pour conséquence de ramener au camp pour une deuxième ou troisième année tous ceux qui l'ont quitté, la première année. Si la réforme que l'adjudant général préconise pouvait aboutir à engager le grand nombre à revenir, ce serait une épreuve qui mériterait certainement d'être tentée, bien qu'elle pût nécessiter certains frais. Comme l'a fait observer le député de Victoria, nos volontaires ne semblent pas se faire une juste idée de la responsabilité qu'entraîne leur engagement. Quitter ainsi le service ne leur semble pas une désertion et si l'on prenait la peine de leur faire comprendre la véritable situation, ainsi que la responsabilité qui découle de leur enrôlement pour trois ans, il en résulterait peut-être quelque bien et il deviendrait possible d'adopter quelque moyen de nature à remédier au mal. L'état de choses actuel signalé par l'adjudant général, n'est pas plus grave qu'il ne l'était il y a deux ans ou il y a dix ans. La situation s'est peut-être même améliorée. Cette année, nous allons donner aux capitaines instructions de publier un avis qui sera signifié aux recrues quelque temps avant la tenue du camp, afin d'obtenir, si c'est possible, un plus grand nombre de volontaires que par le passé.

Le général a recommandé de faire quelque chose en ce sens. Nous prenons présentement des mesures à cette fin, et j'espère, lorsque les camps auront été levés cette année, pouvoir déclarer que cet inconvénient ne s'est pas fait sentir aussi généralement qu'autrefois. Celui qui reçoit 50 cents la première année est, à n'en pas douter, plus utile au pays, l'année suivante, et nous pourrions à juste titre lui donner un supplément de solde. La troisième année, cette décision aurait certainement sa raison d'être. Le militaire est alors plus utile. Nous pourrions continuer à augmenter la solde pendant un certain nombre d'années, si nous le jugions à propos, car maintenant nous désirons avoir de nouvelles recrues après trois ans.

La question de la cantine est une question délicate, mais je dois dire que, à mon avis, les militaires dans les camps, peuvent fort bien se passer de boissons enivrantes. Je suis enclin à me ranger à l'avis du représentant d'Elgin-ouest (M. Robinson), et à croire qu'en somme l'eau pure n'est pas un mauvais breuvage. Lorsque l'honorable député a fait allusion à la marche historique de Wolseley, depuis l'est du Canada jusqu'à la rivière Rouge, nom que cette rivière portait alors, il m'a remis en mémoire, une suite d'articles publiés dans le magazine de Blackwood par le général Wolseley, qui n'était encore que colonel à cette époque, et qui décrivait les fatigues endurées pendant cette marche, et je me suis souvenu qu'il racontait que les valeureux bûcherons du Canada lui avaient enseigné quelque chose et que, pendant toute cette marche, rien de plus fort que du thé n'avait été ingurgité. Il était d'opinion que rien n'est plus propre que le thé à restaurer un homme fatigué et fourbu. Selon lui, ce breuvage est infiniment supérieur au grog en usage dans l'armée anglaise. On se méprend sur le sens du mot cantine. Cantine ne veut pas nécessairement dire un endroit où l'on débite des boissons enivrantes. La cantine renferme tout ce qui sert au confort du soldat, le tabac, les cigares, les boissons douces, telles que la bière de gingembre, et autres, et tous les articles semblables dont il peut avoir besoin. Elle n'a pas été abolie, mais nous avons adopté des règlements pour en exclure les boissons alcooliques. Les breuvages comme la bière de gingembre, l'eau gazeuse, —le lait de beurre, fait observer quelqu'un, —ne sont pas, et ne seront pas exclus de la cantine. Bien que, personnellement, je ne crois pas que l'usage modéré de la bière allemande (lager beer) puisse causer des inconvénients graves, cependant, il me semble que, comme on l'a dit, les mères, les filles et les sœurs de ceux que nous désirons attirer dans les camps militaires, s'y opposent si vivement que, si nous n'y prenions garde, ce préjugé, ce sentiment—car il est peut-être injuste de l'appeler un préjugé—nuirait beaucoup au succès de nos camps. Quant à moi, j'ai pendant plusieurs années fait partie d'un camp d'où les liqueurs enivrantes avaient été bannies. Je ne dis pas qu'il ne s'y en buvait pas, mais c'était contraire au règlement et on ne les vendait pas dans la cantine. Je crois que ce camp est dans un meilleur état que lorsqu'on y vendait des boissons alcooliques.

L'honorable M. TISDALE : Il est faux de dire que dans les camps militaires où la vente des spiritueux est interdite par le règlement, la cantine, lorsqu'elle existe contient des boissons alcooliques, au mépris du règlement. J'espère que le représentant de Colchester (M. Gourley) ne répétera pas cette accusation tant qu'il n'aura pas de meilleures preuves à l'appui. C'est une injustice envers le commandant des camps, les commandants des bataillons et l'officier du jour que de dire qu'une cantine existe quand le règlement le défend. J'admets que les extrémistes sont fortement opposés aux cantines, mais une expérience personnelle de quinze ans m'a appris que les soldats qui s'enivrent, le font en dehors des camps. Je n'ai aucune confiance dans ces moyens draconiens de protéger les hommes et les femmes ; ce n'est pas avec des lois qu'on fait des saints ici-bas. La ma-

nière la plus sage de gouverner les hommes et les femmes, de les rendre bons, c'est de les traiter comme tels. Je n'ignore pas que beaucoup de mes amis objecteront fortement à ce que je dis en ce moment, mais j'exprime consciencieusement mon opinion, et, puisque je suis convaincu qu'il est préférable, et pour les soldats et pour la cause de la tempérance, d'appliquer le projet de l'adjudant général, je me fais un devoir de parler selon ma conscience.

Edictons des règlements, et si les officiers en charge ne les font pas observer, punissons-les. Il y a une classe d'hommes que révolte la seule défense de faire ce qu'ils croient avoir le droit de faire, et cela s'applique surtout à l'usage de la bière. Si on leur permet l'usage des boissons douces et de la bière, ils resteront dans le camp. L'adjudant général a agi sagement en intercalant cette recommandation dans son rapport, et, après mes quinze années d'expérience dans la milice, je n'hésite pas à l'appuyer. La vraie tempérance ne consiste pas à aller au delà de ce qui est raisonnable, mais à faire un usage modéré des liqueurs. J'admets que ceux qui veulen s'abstenir complètement ont le droit de le faire, mais je répète que l'expérience nous enseigne que l'ordre est mieux observé dans un camp quand l'usage des liqueurs douces et de la bière est permis dans la cantine. Dans tous les cas l'existence d'une cantine est certainement le moindre des deux maux.

M. OLIVER : Je désire approver l'attitude du ministre de la Milice (l'honorable M. Borden), relativement aux cantines. Le représentant de Norfolk-sud (M. Tisdale) a dit que l'adjudant général était favorable aux cantines. Celui-ci connaît, probablement, tout ce qui a trait aux cantines, et tout ce qui concerne les exercices militaires ; mais, à titre de représentant d'une partie du peuple canadien, je crois en connaître plus long que lui en ce qui touche à la population du Canada et à ses sentiments. Je me fais fort d'exprimer devant cette Chambre ce que je crois être l'opinion populaire et elle est d'accord avec le sentiment du ministre de la Milice.

M. HACKETT : Je ne me proposais pas de faire aucune observation relativement au budget du ministère de la Milice, mais l'éloquence du député de Colchester m'entraine à dire un mot ou deux. Je diffère entièrement avec le représentant de Winnipeg sur les questions militaires. Je suis maintenant âgé, mais je me souviens du temps où j'étais capitaine de la milice, dans l'Ile du Prince-Edouard, antérieurement à la Confédération, alors que les Féniens menaçaient d'envahir le Canada et foulaient même notre sol dans l'ouest canadien, et alors qu'ils constatèrent que la population de l'Ile du Prince-Edouard était prête à les combattre et qu'ils se hâtèrent de repasser la frontière.

M. TISDALE.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HACKETT : A titre de libres citoyens anglais, nous devons être prêts à enseigner à nos fils à défendre leur patrie dès qu'ils sont en état de recevoir nos leçons. Le ministre de la Milice s'est montré fort patient dans cette affaire, et j'espère que ces crédits ne donneront pas lieu à un débat, parce que, s'il est dans cette enceinte un député digne de la reconnaissance et des remerciements du peuple canadien, c'est l'honorable ministre (l'honorable M. Borden). Nous savons que, non seulement il a fait tous ses efforts pour expédier les contingents dans le Sud-africain, mais que son propre fils a pris les armes pour la défense de son pays et a répandu son sang généreux dans les plaines jaunies du Sud-africain. Par conséquent, nous ne devrions pas nous opposer aux crédits qu'il demande, mais faire tous nos efforts pour qu'ils soient adoptés sans discussion.

M. SPROULE : Oh ! non ; pas du tout.

M. HACKETT : Sur ce point seulement ; cela va sans dire. Nous avons le devoir de nous assurer que l'argent sera dépensé à propos, et que les crédits demandés ne dépassent pas les besoins immédiats du pays.

On me permettra d'ajouter un mot, relativement à l'envoi du premier contingent. Quand le son du clairon força les sujets britanniques du Sud-africain à quitter leurs foyers pour se réfugier dans les villes de la côte, nous avons compris que le danger qui menaçait des sujets britanniques dans une partie quelconque de l'univers, pouvait nous menacer à notre tour, et notre jeunesse s'est enrôlée pour marcher au combat. Ils étaient prêts à combattre et à verser leur sang pour défendre les droits et les foyers des sujets de l'empire. L'Ile du Prince-Edouard fut appelé à fournir sa part de ce premier contingent et elle répondit noblement à l'appel. Nos jeunes gens se sont ralliés autour du drapeau, prêts à aller se battre et à mourir s'il le fallait, et des centaines d'autres étaient prêts à les suivre, au besoin.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) que je ne vois pas en ce moment, n'a pas eu un mot à dire de ce premier contingent, et cependant, il me semble que les premiers qui se sont offerts et se sont enrôlés, ont droit à la même solde et à la même rémunération que ceux qui sont partis par la suite. Cependant, on constate qu'ils ont été moins bien payés que ceux qui ont fait partie des deux autres contingents.

Ceux qui n'ont pas oublié le bataille de Paarderberg, où le rusé Cronje s'est enfin trouvé acculé, se rappellent qu'au lever du soleil deux enfants de l'Ile du Prince-Edouard sont tombés en face de l'ennemi pour ne plus se relever. Les noms de ces deux glorieux martyrs, Riggs et Taylor, occuperont toujours une place d'honneur dans les anna-

les de l'Ile du Prince-Edouard et celles du Canada. Après le combat, leurs cadavres furent trouvés dans les tranchées les plus avancées.

On me dira peut-être qu'ils ont été téméraires, mais ils étaient d'un tempérament impétueux, et ils avaient juré que les Boers seraient capturés ce matin-là.

Ces deux nobles enfants ont versé leur sang jusqu'à la dernière goutte pour la défense de l'Empire et leurs noms seront gravés pendant longtemps dans la mémoire de la population canadienne. Leurs camarades étaient également prêts à payer la victoire de leur sang, au besoin. Aussi, comme ils ont pris les armes pour la défense de l'Empire et qu'ils sont revenus des champs de bataille du Sud-africain, je crois qu'il serait injuste de ne leur pas accorder la même solde qu'à ceux qui les ont suivis. J'espère que le ministre de la Milice et de la Défense prendra des mesures pour rendre justice aux soldats du premier contingent et leur faire donner la même solde qu'à ceux des deuxième et troisième contingents.

L'honorable M. TISDALE : Le discours de l'honorable préopinant m'a remis en mémoire une recommandation que je désirais faire au ministre ; c'est pourquoi je prends de nouveau la parole devant le comité. J'approuverai entièrement la conduite du ministre, s'il voit jour de demander un crédit supplémentaire pour rendre la solde des membres du premier contingent égale au montant reçu par le deuxième et le troisième contingents. J'ignorais jusqu'ici qu'il y eût une différence autre que celle qui résulte du corps auquel appartenaient les militaires. Je ne suis pas disposé à accorder un supplément de solde aux membres d'un corps d'armée, sans en faire autant pour tous les autres corps. Des raisons d'ordre militaire existent pour justifier la différence dans la rétribution que reçoivent l'infanterie, la cavalerie et l'artillerie. Inutile d'énumérer ces raisons qui sont admises dans toutes les armées de l'univers. Un membre de le cavalerie, par exemple, a beaucoup plus d'ouvrage qu'un fantassin, car il doit avoir soin de son cheval. Dans ma jeunesse, j'étais écuyer et, parfois, je me trouvais dans un endroit où je ne pouvais obtenir personne pour prendre soin de ma monture. Cependant je ne me suis jamais mis au lit, sans m'être assuré que mon cheval avait été convenablement soigné. Celui qui ne veut pas en prendre soin, ne mérite pas d'avoir un cheval. Tout en reconnaissant la distinction qui doit exister entre les soldats des différentes armes, j'approuve le député de Prince-ouest (M. Hackett) qui demande que ceux qui, les premiers, ont pris les armes, soient aussi bien rétribués, mieux même s'il est possible, que ceux qui se sont enrôlés plus tard, bien que tous fussent animés du même sentiment. Si le ministre voit jour d'accorder ce supplément, je serais très heureux de lui donner mon approbation.

M. FOWLER : L'honorable député qui m'a précédé a fait erreur, en ce qui concerne la solde. Il n'y a pas de différence entre la solde d'un membre de la cavalerie et celle du fantassin. Tous deux reçoivent cinquante cents par jour. Un dollar est alloué pour l'entretien du cheval. Ainsi, le raisonnement de mon honorable ami est erroné. Quant aux membres de l'artillerie, je ne puis rien en dire, mais je crois que ma remarque peut aussi s'appliquer à eux. On aurait donc tort d'invoquer ce raisonnement pour empêcher que les soldats du premier contingent ne reçoivent la même solde que les soldats des deuxième et troisième contingents. Tous devraient être mis sur un pied d'égalité. Assurément ce pays est en mesure de leur rendre justice. Même si un contrat avait été signé, nous ne serions pas tenus de respecter ses dispositions relatives à la paye des soldats. Nous devrions envisager cette question au point de vue de l'équité ; or, à ce point de vue là, il me semble, les membres du premier contingent méritent le même traitement que ceux des deuxième et troisième contingents.

Milice—Appointements et gages des employés civils, $80,000.

L'honorable M. PRIOR : Le ministre veut-il expliquer d'où provient l'augmentation de $7,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Je dois dire que, par suite de l'adoption, pendant la dernière session, de la loi concernant le travail proposée par le directeur général des Postes, il a fallu augmenter l'échelle des gages dans les différents magasins militaires.

M. CLARKE : Quel est le détail de cette augmentation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ceux qui recevaient $1 par jour reçoivent aujourd'hui $1.25, et ceux qui recevaient $1.25, reçoivent maintenant $1.50, et peut-être plus. Il a fallu aussi augmenter le personnel, vû le surcroît d'ouvrage occasionné par l'envoi des contingents. Autant que possible, ces nouvelles dépenses ont fait l'objet d'un crédit spécial, mais il n'a pas toujours été possble de les inclure dans ce montant. Souvent, il était impossible de séparer les deux services et voilà d'où provient, en grande partie, cette augmentation qui, somme toute, n'est pas très considérable eu égard à la somme d'ouvrage.

L'honorable M. PRIOR : Mais le crédit n'est pas destiné à couvrir les dépenses déjà faites, mais les travaux qui seront accomplis pendant les cinquante ans à venir.

Le MINISTRE DE LA MILICE : L'ouvrage n'est pas terminé et, pendant plusieurs mois encore, la remise des armes, des équipements et le soin de les mettre en bon état occasionneront un travail qui nécessitera un plus grand nombre d'employés. Cependant la raison principale de l'augmenta-

tion est celle que j'ai donnée tout d'abord, à savoir, l'élévation de l'échelle des gages.

L'honorable M. PRIOR : Ces $7,000 couvrent l'augmentation des gages d'un très grand nombre de personnes.

Le MINISTRE DE LA MILICE : De plusieurs centaines de personnes.

L'honorable M. TISDALE : N'y a-t-il que des dépenses temporaires, ou bien a-t-on fait de nouvelles nominations d'employés permanents ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Aucune.

Propriétés militaires, $203,200.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cet item comprend $35,000 de frais d'entretien, à savoir : loyer, $10,000 ; combustible, $8,000 ; éclairage, $9,500 ; taxes d'eau, $1,500 ; enlèvement de la neige, $1,000 ; divers, $5,000. Toutes ces dépenses sont les mêmes que pendant le dernier exercice. Le crédit de $193,000, pour constructions et réparations, est réduit à $168,200. Il y a une entrée de $70,000 pour les réparations ordinaires réparties entre les différents districts :

District n° 1, London	$ 8,000
Dictrict n° 2, Toronto	10,000
District n° 3, Kingston	8,000
District n° 4, Ottawa	2,000
District n° 5, Montréal	8,000
District n° 6, Saint-Jean	5,000
District n° 7, Québec	10,000
District n° 8, Frédéricton	8,000
District n° 9, Nouvelle-Ecosse	5,000
District n° 10, Winnipeg	2,000
District n° 11, Victoria, C.A	2,000
District n° 12, Charlottetown	2,000

La balance sera employée pour des champs de tir ; à Windsor, Brantford, Peterborough, Sherbrooke, Fredericton, $200,000. Réparations aux cibles actuelles, $10,000 ; nouveaux arsenaux, $8,000 ; remparts à Québec, $20,000 ; cartoucherie de Québec, $8,000 ; collège militaire, deux nouveaux quartiers pour les employés, $1,800 ; réparations générales au collège, $5,000 ; agrandissement des dortoirs et nouvel appareil hygiénique de chauffage, $4,200 ; raccordement d'égouts aux casernes Wolseley, à London, $5,000 ; peinturage de la salle d'exercices à Charlottetown, $1,000 ; grand total des réparations et de la construction, $168,200.

M. FOWLER : Si j'ai bien compris, le ministre a déclaré que $8,000 seraient dépensés pour le district No. 8, Frédéricton ; quels seront ces travaux ;

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ce crédit est destiné à l'entretien des casernes à Frédéricton—aux réparations et aux améliorations nécessaires—et aux magasins et édifices de Saint-Jean et à toutes les réparations urgentes.

M. FOWLER : Le ministère a une propriété de grand prix à Sussex, la ferme militaire. Vu que l'on ne prend pas les mesures nécessaires pour la protection de ses rives, une rivière qui traverse cette ferme en endommage une partie, et il s'ensuit que, chaque année, un terrain de prix est détérioré par les eaux.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Nous avons dépensé un joli denier en cherchant à protéger ce terrain.

M. FOWLER : L'argent n'a pas été bien appliqué. Cette question est vraiment importante. Un chemin de fer traverse aussi la ferme et les eaux s'acheminent vers la voie ferrée. Les autorités militaires et les directeurs de la compagnie de chemin de fer ne sont pas d'accord pour déterminer à qui incombe les travaux à faire. Pendant qu'ils se chicanent, l'eau mine les rives, chaque année. On ferait bien d'examiner cette affaire. Je parlerai aussi de l'arsenal, au sujet duquel le budget de l'an dernier contenait un crédit.

Le MINISTRE DE LA MILICE : Oui, le budget du ministère des Travaux publics.

M. FOWLER : Je parle de l'arsenal de Sussex. C'était avant le 7 novembre dernier. L'administration a-t-elle l'intention de faire exécuter ces travaux vraiment nécessaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Sans doute.

M. FOWLER : L'entreprise a-t-elle été adjugée ou des soumissions ont-elles été demandées ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Cette affaire est du domaine du ministère des Travaux publics, et je n'en connais rien. Nous faisons connaître nos besoins à ce ministère. La question viendra sur le tapis, lors de la discussion du budget des travaux publics, je n'ai pas à m'en mêler, si ce n'est pour envoyer des plans à ce ministère ainsi qu'une demande pour la construction d'un édifice.

M. FOWLER : Je désire savoir si le ministre a changé d'idée ou s'il est toujours fermement convaincu de la nécessité de ces travaux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le ministère de la Milice a pris une décision après une enquête minutieuse et il n'a pas changé d'idée.

M. FOWLER : Je suis enchanté de l'apprendre.

L'honorable M. PRIOR : La diminution de $25,000 dans le montant du crédit me semble un pas fait en arrière.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y avait eu une augmentation considérable pendant le dernier exercice.

L'honorable M. PRIOR : Le surintendant en chef des magasins militaires disait l'an dernier dans son rapport qu'il était urgent de construire un nouvel édifice à Kingston et à Toronto.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cet article du budget ne se rapporte nullement à la construction de nouveaux édifices.

L'honorable M. PRIOR : Le ministre a-t-il demandé au ministère des Travaux publics d'ériger ces édifices.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, et les édifices seront construits ; je crois qu'il y aura un crédit à cette fin dans le budget supplémentaire.

L'honorable M. PRIOR : Le surintendant des magasins militaires dit que, par suite de l'insuffisance et de l'état actuel des édifices, il est impossible d'augmenter les munitions et d'entretenir convenablement le matériel qui y est présentement emmagasiné.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons certainement besoin d'édifices nouveaux.

L'honorable M. PRIOR : A n'en pas douter, il est d'importance majeure d'avoir une quantité suffisante de munitions. Le ministre se rappelle que lorsqu'il eût, à un moment d'avis, à équiper le premier contingent, il lui fallut acheter une grande partie du fourniment à la dernière minute, à des prix fort élevés comparativement à ceux qu'il aurait payés, si les achats avaient été faits en temps ordinaire, et les provisions emmagasinées.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député (l'honorable M. Prior) a vu je n'en doute pas, les magnifiques magasins militaires que nous faisons construire à Ottawa, en arrière de la salle d'exercice. Ils amélioreront la situation et nous permettront de garder une plus forte quantité de provisions que dans le passé. Quant aux observations du représentant de King (M. Fowler), touchant le terrain que possède le ministère de la Milice à Sussex, tout ce que je puis dire c'est que j'ignorais l'état de choses qu'il m'a signalé, à savoir qu'il y avait un différend entre les ministères de la Milice et des Chemins de fer, sur la question de savoir à qui incombait la responsabilité de faire exécuter ces travaux. Nous admettons être responsables en partie. Je croyais que des mesures efficaces avaient été prises. Les chefs de mon département sont ici, prêtant l'oreille au débat et j'ajouterai que, demain, j'irai aux informations. Je demanderai aux fonctionnaires de Saint-Jean de se rendre sur les lieux et de faire rapport sur l'état de choses qui existe actuellement. Je me mettrai en rapport avec le ministère des Chemins de fer, pour savoir s'il y a entre nous aucune divergence d'opinion sur la question de responsabilité.

M. FOWLER : J'aimerais savoir si des mesures ont été prises pour l'entretien de la ferme pendant l'année courante.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pas encore ; cette question est présentement à l'étude.

M. KAULBACH : Y a-t-il un crédit pour le champ de tir à Lunenburg ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai déjà dit que cet article du budget renfermait un item de $20,000, pour aider aux bataillons ruraux à obtenir des champs de tir convenables.

M. KAULBACH : Y compris Lunenburg ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le crédit n'a pas encore été réparti ; il est destiné aux bataillons ruraux et le 75ème est un bataillon rural.

Milice—Imputable sur le revenu—munitions de guerre et autres, $55,000.

L'honorable M. TISDALE : De combien s'en faut-il que nous manufacturions à la cartoucherie de Québec, toutes les munitions dont nous avons besoin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je suis heureux de dire que nous manufacturons maintenant toutes les munitions dont nous avons besoin et qu'après le 1er juillet, nous fabriquerons toutes les bombes et les cartouches de gros calibre qu'il nous faudra. De fait, nous avons annulé une commande transmise l'an dernier au War Office, pour un montant de $55,000, et nous fabriquons à Québec les bombes, etc., mentionnées dans cette commande. L'argent que nous aurions envoyé en Angleterre sera dépensé au Canada.

L'honorable M. TISDALE : L'honorable ministre pourra-t-il avoir plus de munitions qu'il n'en aura besoin, et sera-t-il en état d'en distribuer ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Suffisamment plus, croyez-vous ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Cette nouvelle me fait plaisir.

L'honorable M. PRIOR : La cartoucherie est-elle en état de fabriquer les shrapnels de 40 et les obus ordinaires ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

L'honorable M. PRIOR : Elle n'a fabriqué jusqu'ici que des obus de 6 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, mais nous installons de nouvelles machines et nous espérons pouvoir fabriquer les autres obus, après le 1er juillet.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Emploie-t-on la poudre sans fumée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous employons la cordite qui, si je ne me trompe, ne produit pas de fumée.

L'honorable M. PRIOR : Le surintendant des magasins militaires observe qu'il faudra importer des fusils Lee-Enfield, si nous désirons en avoir assez pour répondre aux demandes qui pourraient nous être faites. Le ministre se propose-t-il de les faire fabriquer au pays ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'entretiens cet espoir ; mais il est peut-être trop tôt pour m'en ouvrir. Je puis dire que, pendant les deux ou trois derniers jours, j'ai appris certaines choses qui me portent à croire qu'une fabrique sera établie au pays. Lors de la dernière session un crédit de $240,000 a été voté. Lors de mon dernier voyage en Angleterre, j'avais presque conclu des arrangements pour l'achat de fusils Lee-Enfield, mais, ayant entendu dire que des améliorations étaient à l'étude et pourraient être faites et désirant en profiter, dans l'espérance de favoriser l'établissement d'une fabrique au Canada, en offrant de donner une commande pour une quantité plus considérable de fusils que je n'aurais pu acheter avec le crédit à ma disposition, je n'ai pas conclu le marché. Il s'ensuit que le crédit n'a pas été dépensé.

L'honorable M. PRIOR : Je suppose que l'honorable ministre se propose de garder en réserve plus de vêtements militaires qu'il n'en a aujourd'hui ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je l'espère. Je regrette d'avoir à partir et de laisser en suspens les autres articles du budget.

M. SPROULE : Avant le départ du ministre, je désire appeler son attention sur un sujet dont le gouvernement devrait se préoccuper. Il s'agit des remontes achetées au Canada pour l'armée impériale. Le ministre dira peut-être que cette question n'est pas de son ressort, mais je suis certain qu'à la suite des représentations que feraient son ministère et le ministère de l'Agriculture, les achats seraient faits d'une manière plus avantageuse qu'aujourd'hui, pour les cultivateurs du Canada. J'apprends que le major Dent, qui est au Canada pour y acheter des chevaux, n'emploie qu'un seul agent à Montréal et un autre à Toronto, et que cet agent reçoit un joli denier pour chaque cheval, qui est accepté après examen. Ceux qui se rendent à la campagne pour choisir ces chevaux, disent qu'il serait préférable de publier une annonce et de fixer une époque où les acheteurs feraient leurs achats dans les campagnes et vendraient directement au major Dent, à Toronto, plutôt qu'à M. Walter Harland Smith qui reçoit une bonne commission pour chacun des chevaux. Voici ce qu'on m'apprend : M. Walter Harland Smith, dit aux acheteurs, je vous allouerai $105 pour chaque cheval qui sera accepté après examen. Ces chevaux coûteront probablement au ministère de la Guerre, $145 ou $150 en moyenne. Il s'ensuit que l'acheteur qui choisit les chevaux dans tout le pays, est tenu d'acheter à un prix qui lui permettra de revendre les chevaux à $105 et de s'indemniser pour les chevaux de rebut. Mieux vaudrait partager les profits entre l'acheteur qui fait le choix des animaux et le cultivateur qui les vend, au lieu de donner à un intermédiaire, sans raison aucune, ce fort montant, auquel contribuent et l'acheteur et le cultivateur. Je crois que des représentations de l'administration mettraient fin à cet état de choses. Je causais hier avec un acheteur qui me disais être dans l'obligation de payer moins cher qu'il ne paierait aux cultivateurs pour leurs chevaux, si ce n'était de cet intermédiaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député a eu raison de supposer que je repousserais toute responsabilité de notre part. J'ajouterai que le ministre de l'Agriculture et moi-même, nous étions prêts à venir en aide aux officiers de l'armée impériale venus au Canada. Nos services leur ont été offerts, surtout par l'entremise du ministre de l'Agriculture. J'ignore si on les a acceptés, mais je sais que le colonel Dent est entièrement responsable de tout ce qui se passe et qu'il a eu toute l'aide qu'il a voulu accepter du ministère de l'Agriculture et de mon propre ministère. Les autorités anglaises l'ont envoyé ici avec des assistants ; elles soldent tous les frais. La question ne nous concerne en rien, pas plus que le paiement des frais de la guerre du Sud-africain. Le gouvernement anglais est enclin à administrer ses affaires comme il l'entend, et nous n'en sommes pas responsables. Je regrette que les cultivateurs, les propriétaires des chevaux, ne reçoivent pas ce qu'ils devraient, et qu'un intermédiaire reçoive plus qu'il ne devrait. La présente discussion tendra à appeler l'attention du colonel Dent sur cette affaire, et j'ajoute que je serai heureux de lui faire transmettre une copie des Débats se rapportant à celle-ci, dès que les débats auront été imprimés.

M. SPROULE : Je suis heureux que l'honorable ministre ait déclaré son intention d'en agir ainsi, je crois encore que si des représentations concernant l'injustice du système d'achat de ces chevaux étaient faites au ministère de la guerre du gouvernement impérial, celui-ci donnerait des ordres pour remédier à ces griefs.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela se peut. J'ajouterai à ce que j'ai déjà dit, que j'enverrai une copie des Débats à lord Strathcona, notre haut commissaire. Je puis dire que lord Strathcona s'est vivement intéressé à cette affaire, et qu'il a obtenu du gouvernement anglais l'achat de remontes au Canada. C'est en grande partie à la suite des représentations de ce gouvernement par l'en-

tremise de lord Strathcona que le colonel Dent est venu ici.

M. SPROULE : J'ai soulevé cette question ce soir parce que je savais qu'une consignation serait adressée à Toronto, aujourd'hui ou demain, et parce qu'il est nécessaire de faire connaître au plus tôt ces griefs au public.

Police à cheval du Nord-Ouest—Solde de l'effectif, $182,500.

Le PREMIER MINISTRE : Le comité constatera qu'il y a dans ces crédits une augmentation de $46,000, comparativement au crédit de l'an dernier. Le parlement avait alors accordé $353,750, mais je regrette de dire que nos dépenses ont dépassé ce chiffre et qu'il nous faudra demander, plus tard, un crédit supplémentaire de $60,000. C'est-à-dire que nous croyons impossible d'entretenir l'effectif, à moins de $400,000. Ce crédit est destiné à la solde de cinq cents hommes et aux frais d'entretien de plus de 400 chevaux. Lorsque je pris la direction des affaires du ministère, en 1896, les dépenses de l'année étaient de $504,072.29. Nous avions cru pouvoir augmenter l'effectif et diminuer les dépenses à $300000. Cependant, l'exercice suivant, les dépenses furent de $369,628, et en 1898-99,elles s'élevèrent à $402,628, pour redescendre, en 1899-1900, à $351,583. L'an dernier, nous avons demandé $353,750, mais nous avons constaté qu'il était impossible d'entretenir l'effectif avec ce montant. Je parle d'un effectif de 500 hommes et de 400 chevaux. Nous avons constaté que la dépense serait en moyenne, d'environ $800 par homme, nous avions cru, toutefois, qu'il serait possible de diminuer l'effectif au fur et à mesure de la colonisation du pays, mais nous constatons qu'au lieu de diminuer l'effectif, nous sommes obligés de le répartir sur une plus grande étendue du pays.

Nous avons à présent neuf stations principales : une à Régina, une à Calgary, une à Macleod, une à Prince-Albert, à Lethbridge et ainsi de suite ; et il y a environ 70 stations où l'on peut trouver des membres de la gendarmerie ; dans quelques-unes, il y en a deux ou trois, et dans d'autres jusqu'à cinq ; aux stations principales que je viens de mentionner, il s'en trouve jusqu'à vingt et plus. En sus de la besogne ordinaire de policiers, ces gens ont à remplir certains autres devoirs envers les colons, comme, par exemple, d'éteindre les feux de prairies ainsi que le savent les députés des Territoires du Nord-Ouest. Cette région-là est fort exposée aux feux de prairies.

La colonisation s'avance maintenant au nord de la Saskatchewan et vers les rivières Athabasca et de la Paix, dans le voisinage desquelles on trouve du bois et où les gendarmes jouent plutôt le rôle de gardes-forestiers. Ils ont aussi à faire respecter la loi prohibant l'importation des animaux malades. L'exécution de tous ces devoirs oblige les gendarmes à voyager beaucoup, et il s'ensuit, nécessairement, une augmentation de dépenses. Leur solde est restée la même, mais il y a eu augmentation au sujet de certains item qui s'y rapportent ; les aliments, le fourrage, le combustible et l'éclairage coûtent aujourd'hui $17,875 de plus; l'habillement, les réparations, les chevaux, les armes et les munitions coûtent $20,875 de plus ; les éclaireurs, les guides, le logement, les frais de transport et autres dépenses de ce genre ont causé une augmentation de $2,500 ; les bâtiments nouveaux et les réparations, une augmentation de $5,000, ce qui a ajouté au budget une augmentation totale de $46,250, comparativement au budget de l'année dernière.

Quant au nombre des fonctionnaires, on ne l'a pas augmenté.

L'honorable M. PRIOR : Qui est surintendant de cette gendarmerie?

Le PREMIER MINISTRE : Le major Perry.

L'honorable M. PRIOR : Etait-il l'officier le plus ancien lorsqu'il a été nommé?

Le PREMIER MINISTRE : Non, je ne le crois pas ; c'était plutôt M. McIllree qui était le plus ancien.

L'honorable M. PRIOR : Le major Perry est-il celui qui a été au Yukon il y a quelque temps?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

L'honorable M. PRIOR : Le premier ministre voudrait-il nous dire à quoi l'on destine tout particulièrement ces $17,000?

Le PREMIER MINISTRE : Surtout à l'achat d'aliments. Quant à l'éclairage ou au combustible, il n'y a qu'une faible augmentation de dépense ; ce sont surtout le bois et le charbon qui servent de combustible, et ils s'achètent sur soumission.

L'honorable M. PRIOR : La plus forte partie du crédit est destinée à couvrir les frais d'alimentation?

Le PREMIER MINISTRE : Oui. L'éclairage n'est pas fourni par soumission. Presque partout où nous avons des stations, comme, par exemple, à Calgary, à Régina, à Macleod, à Prince-Albert et autres endroits, on s'éclaire à l'électricité. Aux postes de moindre importance, la plupart des gendarmes sont en pension, et on leur fournit l'éclairage.

L'honorable M. PRIOR : Le corps de gendarmerie se composait autrefois de mille hommes, et il n'en compte plus, aujourd'hui, que cinq cents ; de ce nombre, y en a-t-il qui servent au Yukon?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; il y a un autre crédit destiné aux 250 gendarmes du Yukon.

L'honorable M. PRIOR : Ces 500 hommes sont dans les Territoires du Nord-Ouest?

Le PREMIER MINISTRE : Oui. Ces crédits sont uniquement destinés à la gendarmerie des Territoires du Nord-Ouest.

M. FOWLER : Dois-je comprendre, d'après ce que dit le premier ministre, que la dépense s'élevait à $500,000 lorsqu'il est arrivé au pouvoir?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. FOWLER : Combien de gendarmes employait-on alors?

Le PREMIER MINISTRE : Environ 700.

M. PUTTEE : Le très honorable gentleman pourrait-il me dire ce qu'il est advenu des médailles que l'on a promises aux ex-gendarmes qui ont combattu la rébellion du Nord-Ouest? Il me semble qu'il a été adopté, il y a quelque temps, un arrêté ministériel par rapport à la distribution de ces médailles que l'on n'a pas encore reçues.

Le PREMIER MINISTRE : On nous les envoie présentement d'Angleterre.

Uniformes, réparations et renouvellements, remontes, armes et munitions, drogues, médicaments et papeterie, $55,000.

L'honorable M. PRIOR : Ce crédit accuse une augmentation de plus de $20,000.

Le PREMIER MINISTRE : Cette augmentation s'explique par le fait que les estimations étaient insuffisantes, et elle est indispensable.

L'honorable M. PRIOR : C'est-à-dire que chacun de ces articles accuse une légère augmentation?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

L'honorable M. PRIOR : Le premier ministre peut-il nous dire de quel fusil se sert la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest? Est-ce du fusil Lee-Enfield ?

Le PREMIER MINISTRE : La gendarmerie est pourvue de fusils Winchester, de fusils Lee-Metford et de revolvers Lee-Enfield ; elle a aussi quelques canons.

L'honorable M. PRIOR : Sont-ce des canons Maxim ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, ce sont deux canons de 7, quatre canons de 9 et deux mortiers.

M. SPROULE : Voilà une augmentation assez considérable qu'il faut attribuer à la hausse qui, depuis plusieurs années, s'est produite dans le prix des divers produits. A-t-on augmenté le nombre de gendarmes depuis l'année dernière ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; l'année dernière, nous avions demandé $353,750 ; ce crédit, je l'ai déjà dit au comité, n'était pas suffisant, et il nous faudra encore demander $60,000. Il nous est impossible d'entretenir

500 hommes et 400 chevaux à moins de $800 pour chaque homme. J'espère que nous pourrons réduire les dépenses à l'avenir, peut-être même au cours de cette année, mais le comité observera que depuis plusieurs années, ce corps s'est trouvé quelque peu désorganisé, car il nous a fallu envoyer un certain nombre de gendarmes au Yukon et dans l'Afrique australe. Nous avons dû engager beaucoup de nouvelles recrues, et les frais de déplacement, à eux seuls, ont coûté fort cher. Voilà qui explique l'insuffisance du crédit de l'année dernière. Mais lorsque nous serons revenus dans des conditions normales, j'espère bien que l'entretien de chaque homme nous reviendra à moins de $800.

M. FOWLER : Le nombre d'hommes est-il toujours le même que d'habitude ?

Le PREMIER MINISTRE : Il était de 700 lorsque nous sommes arrivés au pouvoir ; nous l'avons réduit à 500.

M. FOWLER : Vous avez 250 gendarmes de plus au Yukon ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. FOWLER : Et vous en avez 500 dans les Territoires du Nord-Ouest ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. FOWLER : Ce qui fait, en tout, 750 hommes ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. FOWLER : De sorte que ce corps de gendarmerie, au lieu d'en diminuer l'effectif, vous l'avez augmenté de cinquante hommes?

Le PREMIER MINISTRE : Non. Mon honorable ami doit savoir qu'à cette époque-là le Yukon n'était pas organisé. Nous avons un crédit pour la gendarmerie des Territoires du Nord-Ouest et un autre crédit pour celle du Yukon.

M. FOWLER : Fort bien, mais dans les deux cas, il s'agit de la gendarmerie à cheval ?

Le PREMIER MINISTRE : Assurément.

M. FOWLER : Je demanderai au premier ministre s'il pourrait nous dire quels sont, séparément, les chiffres des crédits destinés à la papeterie et aux médicaments ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas en ce moment. Ces deux articles exigent un crédit de $3,000 à $4,000.

M. FOWLER : Mais vous ne savez pas quel en est le montant respectif ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

L'honorable M. PRIOR : Quel est le plus haut prix payé pour les remontes ?

Le PREMIER MINISTRE : Cent dollars.

M. GOURLEY : Qui a conseillé de réduire l'effectif du corps de gendarmerie ?

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre.

M. GOURLEY : Je connais les Territoires du Nord-Ouest, et je suis d'avis que s'il est quelque chose qu'il y faille éviter, c'est bien de réduire l'effectif de la gendarmerie à cheval, cette organisation qui, dans son genre, est la plus parfaite que je connaisse. Je sais ce que c'est que l'élevage des bestiaux, ayant vécu assez longtemps dans les Territoires du Nord-Ouest, et je puis dire que s'il est de par le monde des gens qui méritent honneur et respect, ce sont bien les braves qui composent les rangs de la gendarmerie à cheval. Je parle en ma qualité de citoyen de l'est et, à ce titre, je prétends que, au lieu de diminuer l'effectif de la gendarmerie, on devrait plutôt chercher à l'augmenter, car, de toutes parts, les colons se plaignent de la réduction que l'on a opérée.

Le premier ministre a parlé des garde-feu; je compléterai ses observations en disant que le ranch sur lequel j'étais établi a été sauvé de la destruction grâce au concours zélé de ces hommes qui sont accourus avec une rapidité étonnante dès que l'alarme fut donnée. Ce sont les gens les plus extraordinaires qui soient au monde. A en croire mes yeux, le feu devait exercer ses ravages à plusieurs milles de distance, mais il n'a pas tardé à se rapprocher et, au bout d'une heure, il était déjà près de nous ; c'est alors que ces hommes se sont mis à l'œuvre avec leur outillage particulier et ont réussi à sauver la propriété avoisinante d'une ruine certaine.

A mon sens, ces gens sont, de par tout le pays, ceux qu'il convient le plus d'encourager. Affaiblir leurs rangs, ce serait compromettre l'efficacité des services qu'ils sont appelés à rendre. D'après les nouvelles qui me sont parvenues de toutes parts, les colons se plaignent de la réduction que l'on a opérée.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Gourley) vient de faire des éloges mérités de la gendarmerie à cheval. Il est généralement admis que ce corps est un des meilleurs du genre. On ne se propose pas d'en réduire l'effectif, mais il me semble qu'une administration sage pourrait diminuer quelque peu les frais d'entretien de ces gendarmes, frais qui sont actuellement portés à $800 par tête, d'après les calculs qui ont servi de base aux estimations qui nous sont soumises. La gendarmerie revient à son état normal, le Yukon voit sa population s'accroître de jour en jour et il peut arriver qu'il nous soit possible de réduire son effectif ; quant à celui des Territoires du Nord-Ouest, je ne crois pas qu'on puisse le diminuer d'ici à quelques années. Au fur et à mesure que le pays se développera, les colons arriveront graduellement à se charger de la besogne qui est actuellement dévolue à la gendarmerie. Mais s'il doit en être ainsi dans les endroits les plus peuplés des Territoires, il ne faut pas perdre de vue que la colonisation se dirige vers le nord de la Saskatchewan, et que la gendarmerie à cheval que nous retirerons des endroits peuplés, il faudra, tout probablement, la diriger vers les régions moins organisées. Je ne vois pas que, d'ici à quelques années, nous puissions songer à diminuer l'effectif de la gendarmerie.

Edifices nouveaux et réparations, $15,000.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a ici une augmentation de $5,000 due au fait que, à Calgary, à Regina et à certains autres endroits, il va falloir refaire les fondations de nos bâtisses, fondations qui sont déjà vieilles de vingt ans.

Gendarmerie à cheval, territoire du Yukon, $450,000.

Le PREMIER MINISTRE : Si le crédit précédent comporte une forte augmentation, celui-ci, d'un autre côté, accuse une diminution très sensible ; cette diminution provient de ce que les moyens de communication avec le Yukon sont plus faciles et de ce que la vie, dans cette partie-là du pays, coûtant aujourd'hui moins cher, nous espérons que ce crédit de $450,000 suffira à l'intention de 250 hommes, tandis qu'il nous a fallu $500,000 l'année dernière.

L'honorable M. PRIOR : Doit-on louer des édifices ou en construire?

Le PREMIER MINISTRE : Le crédit pourvoit à la construction de nouveaux édifices.

L'honorable M. ROSS : Il serait peut-être à propos de rappeler à la Chambre que la gendarmerie à cheval a été organisée par sir A. A. Dorion, alors ministre de la Justice dans l'administration Mackenzie, et qui fut plus tard juge en chef de la province de Québec. Les règlements qu'on a préparés et adoptés à cette époque-là sont les mêmes que l'on observe encore de nos jours.

Indemnité aux membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour blessures reçues au service, $2,500.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'on me permette de lire la liste suivante qui contient les noms des personnes qui reçoivent une indemnité en vertu de ce crédit :

Cowan, A. W., fracture et déformation d'une jambe, 20 cents par jour.....	$ 73 00
Boyd, J. W., fracture et déformation d'une jambe, 30 cents par jour.....	109 50
Poitevin, A. B., fracture et déformation d'un bras, 60 cents par jour.....	219 00
Hayes, J., fracture d'une jambe, 30 cents par jour.....	109 50
Mills, G. B., contusions et perte de la vue, 30 cents par jour.....	109 50
Edgar, D., sciatique, 23 cents par jour..	83 95
Phillips, A. C., rupture, 23 cents par jour	83 95
Scholes, W. H., varices, 16 cents par jour	58 40
Gilbert, E. W., pied déformé, 20 cents par jour	73 00
Brierty, J. W., rupture, 25 cents par jour	91 25
Mansfield, J., paralysie de la jambe, 23 cents par jour.....	83 95

Barry, T., rupture, 30 cents par jour..	109 50
Venne, N., coup de fusil à l'épaule droite, 23 cents par jour.....	83 95
Rudd, H. E., rupture, 30 cents par jour.	109 50
Green, F. J., phtisie, $1 par jour.....	365 00
Dunn, A. E., hernie, 23 cents par jour...	83 95
Duggan, J. P., synovie, 23 cents par jour	83 95
Guernsey, Charles, rhumatisme, 23 cents par jour.....	83 95
	$2,014 80

Gazette du Canada, $7,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'augmentation de $1,000 que l'on trouve ici est due à la hausse du prix du papier et à l'augmentation des gages.

L'honorable M. PRIOR : Cette augmentation n'est-elle pas le résultat de la coalition des fabricants de papier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'aimerais pas donner à cette question de réponse trop précise.

M. HENDERSON : Il me semble que l'honorable M. Sutherland nous a dit, cette après-midi, que le papier coûte moins cher.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet, il coûte moins cher qu'autrefois.

Impressions diverses, $40,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le secrétaire d'Etat, qui a le contrôle de ces dépenses, me donne le même explication, c'est-à-dire que, le papier coûtant plus cher et les gages étant plus élevés, force lui est de demander un crédit plus considérable.

M. WILSON : Il y a fort peu de députés à leurs sièges ce soir, et peut-être a-t-on déjà retardé la discussion de quelques-uns de ces crédits ; il est possible que certains députés, qui ne sont pas ici ce soir, aient des observations à faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'objecte pas à ce qu'on laisse en suspens n'importe lequel de ces crédits.

M. WILSON : Je voudrais savoir pour quelle raison ces crédits ont déjà été laissés en suspens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils n'ont pas été soumis à la Chambre avant ce soir.

L'honorable M. PRIOR : Depuis quand l'augmentation des gages se fait-elle sentir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais le dire.

M. SPROULE : Ce crédit était d'abord de $30,000, et en une seule année, on l'a augmenté de plus de trente pour cent, c'est-à-dire, de $9,200. Je ne crois pas que la moyenne de l'augmentation qui s'est produite dans les gages payés par tout le pays puisse justifier la demande d'un crédit aussi considérable.

Sir WILFRID LAURIER.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas que l'augmentation des gages ; il y a aussi le coût plus élevé du papier.

M. SPROULE : Quand même, je ne sache pas que le papier coûte beaucoup plus cher qu'autrefois ; nous avons un plus grand nombre de fabriques de papier et la pâte de bois se produit en quantités immenses. A-t-on augmenté le personnel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami y tient, je lui fournirai tous les détails. Tout ce qu'on m'a dit, c'est que l'augmentation d'à peu près 25 pour 100 qui s'est produite dans le prix du papier ainsi que dans les gages à payer nous oblige à demander un crédit plus considérable. Je ne crois pas que le nombre d'employés de ce département soit invariable.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, les impressions ne se sont pas toutes faites à l'Imprimerie nationale, le gouvernement en a fait faire une partie, et à des prix élevés, par des compagnies d'imprimerie et des propriétaires de journaux de ses amis. Peut-être est-ce bien là la cause réelle de l'augmentation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis affirmer que nous ne faisons exécuter au dehors aucun travail dont l'Imprimerie nationale est en état de se charger. Ce n'est que lorsque notre imprimerie ne peut suffire à la tâche que nous nous adressons au dehors.

M. SPROULE : Tout cela n'explique pas l'augmentation qu'accuse cet article. Cette augmentation, est-ce là qu'il faut en rechercher la cause ou tout simplement dans le coût plus élevé des travaux de l'Imprimerie nationale ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce que me porte à penser le mémoire qu'on m'a remis.

Dépenses se rattachant à l'application de la loi relative à la tempérance, $1,000.

M. BORDEN (Halifax) : Que signifie cette augmentation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faut $500 pour une seule élection, et il y a lieu de croire qu'il s'en fera deux.

Agence de Paris, appointements et dépenses imprévues, $3,500.

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit est le même que d'habitude.

M. CLANCY : Cet article se rattache au bureau de M. Fabre, et, le premier ministre doit s'en rappeler, a soulevé un débat animé; de plus, on a demandé si ce monsieur allait continuer d'occuper les apartements spacieux qui sont actuellement à sa disposition et dont il pourrait parfaitement se passer. Je crois que M. Fabre nous a rendus de très réels services et je n'ai pas la moindre ob-

jection à ce que son bureau soit sur le même pied qu'autrefois ; mais, voilà ! on s'est engagé dans des dépenses considérables. Le gouvernement nous dira peut-être si l'état de choses actuel devra se continuer.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de ne pouvoir pas communiquer à mon honorable ami tous les renseignements qu'il désire ; qu'il veuille bien remarquer, cependant, que le crédit qui nous occupe en ce moment, voilà quinze ou dix-huit ans qu'on le vote ; il ne comporte donc pas la moindre innovation. Si j'avais à exprimer une opinion personnelle, je dirais que cette estimation est loin d'être suffisante. Jusqu'à ces temps derniers, tous ceux qui sont passés par Paris doivent le reconnaître, M. Fabre a toujours occupé des bureaux trop étroits et qui étaient bien loin de faire honneur au Canada. Ces bureaux sont situés dans un excellent quartier, au centre de Paris, mais M. Fabre n'en a que pour son argent, c'est-à-dire, qu'il est fort médiocrement logé. L'année dernière, pendant l'exposition, on a permis à M. Fabre de louer des bureaux plus vastes, et je crois que tous les Canadiens qui se sont rendus à Paris nous savent gré d'avoir recouru à cette sage mesure pour le temps qu'a duré l'exposition. Si j'étais chargé de l'administration de ce bureau, je n'hésiterais pas à demander un montant plus élevé, afin de permettre à notre représentant à Paris de s'installer plus convenablement. Si l'honorable gentleman voulait bien jeter un coup d'œil sur le " Paris-Canada," journal que publie M. Fabre, il verrait, d'après la listes qui sont publiées dans chaque édition, que le nombre de Canadiens qui se présentent aux bureaux de ce monsieur est fort considérable. M. Fabre est en mesure de fournir des renseignements précieux à tous les visiteurs qui se présentent. Si le ministre que cette question concerne demandait un crédit plus élevé afin de permettre à M. Fabre d'occuper des bureaux mieux aménagés, plus spacieux et, partant, plus dignes d'un représentant du Canada, je suis persuadé que mon honorable ami serait le premier à se prononcer en faveur d'une mesure semblable.

M. CLANCY : Ma critique ne porte pas sur les points que vient de toucher le très honorable gentleman ; et je n'ai rien à reprocher à M. Fabre dont le journal, je me plais à le reconnaître, est fort utile. Si l'on croit nécessaire de fournir un bureau plus convenable à notre représentant en France, je ne crois pas que personne y trouve à redire ; mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit : on a demandé au gouvernement s'il a l'intention de garder les appartements qu'il a retenus pour la durée de l'exposition de Paris.

M. SPROULE : Je me rappelle fort bien que avant leur arrivée au pouvoir, les députés de la droite n'ont cessé de critiquer ce crédit et l'ont combattu avec acharnement chaque fois qu'on l'a présenté.

Le PREMIER MINISTRE : Pas moi.

M. SPROULE : Je conviens que mon honorable ami ne s'y est pas opposé, mais certains de ses partisans ont pris une attitude bien différente de la sienne. On s'est demandé ce que faisait M. Fabre pour mériter ses appointements. On lui a toujours attribué les fonctions d'un agent d'immigration ; or, il lui est arrivé, une année, de nous envoyer un immigrant ; une autre année, il nous en a envoyé trois et, nombre d'années durant, il n'en a envoyé aucun. Lors de l'exposition de Paris, ou lui a loué et meublé des bureaux plus spacieux et plus convenables ; il était peut-être sage d'en agir ainsi dans la circonstance, mais devra-t-on garder ces bureaux pour des fins inutiles ? Il se peut que M. Fabre aît d'autres occupations, mais, d'après les renseignements fournis à la Chambre, il se contente de représenter là-bas le Canada sans se soucier bien fort des intérêts de notre pays. Que quelques Canadiens s'adressent à lui de temps à autre, fort bien ! mais nous voudrions qu'il fût fait quelque chose en retour du crédit accordé.

M. WILSON : Je crois que cet article pourrait rester en suspens jusqu'à ce que le comité de l'Agriculture ait entendu le témoignage de M. Pedley, agent d'immigration en Europe. Puisque M. Fabre ne nous a pas envoyé beaucoup d'immigrants, il est inutile de dépenser d'autres deniers en pure perte.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'objecte pas à ce que le crédit reste en suspens si tel est le désir de l'honorable député. En réponse à mon honorable ami de Grey (M. Sproule), je dirai que je me rappelle fort bien les débats assez animés que ce crédit a provoqués par le passé, et j'ajouterai que ce même crédit, mon honorable ami ne s'y est jamais opposé, ce dont je le félicite, et que je ne m'attendais guère à le voir se départir aujourd'hui d'une attitude aussi sage. En ce qui concerne les observations du représentant de Lennox (W. Wilson), je dois avouer que M. Fabre n'a pas dirigé un bien grand nombre d'immigrants français vers le Canada.

M. WILSON : Que fait-il donc?

Le PREMIER MINISTRE : Il va me falloir rappeler à l'honorable député que ce sont ses propres amis politiques qui, il y a quelque vingt ans, ont nommé M. Fabre agent d'imigration. A ce titre, il n'a pas fait grand' chose, et tout autre à sa place ne ferait guère mieux. Les immigrants recrutés parmi les paysans de France formeraient une excellente classe de colons. De fait, nous ne devrions faire venir d'Europe que des agriculteurs et, sous ce rapport, le paysan français serait pour nous une acquisition précieuse, car il est économe, sobre et possède toutes sortes de bonnes qualités ; malheureusement pour nous, il est fort attaché au sol natal et ne se soucie guère d'émigrer. Voyant

qu'il ne pouvait pas rendre de grands services dans le domaine de l'immigration, M. Fabre a jugé à propos de déployer son activité sur un autre champ : il a contribué à faire connaître le Canada par toute l'Europe. Il publie un journal ; c'est un homme de lettres, un esprit fort cultivé, et il s'est toujours efforcé de représenter dignement et le gouvernement et la population du Canada. Ses bureaux, qui sont très fréquentés, sont ouverts à tous les Canadiens ; de fait, il n'est pas un seul de nos concitoyens qui, étant de passage en France, ne se soit inscrit aux bureaux de M. Fabre et n'y ait obtenu des renseignements fort utiles. Si M. Fabre n'a pas réussi à envoyer au Canada beaucoup d'immigrants, nous avons néanmoins atteint un degré de développement qui nous permet de maintenir dans la première ville de l'Europe après Londres une agence où le peuple français puisse se renseigner au sujet du Canada et de l'état actuel de ses affaires ; sur ce point, je l'espère, mon honorable ami sera d'accord avec moi.

M. WILSON : Pourquoi donnez-vous à M. Fabre le titre d'agent d'immigration?

Le PREMIER MINISTRE : La question de mon honorable ami comporte une objection dont je reconnais le bien fondé ; il faudrait plutôt donner à M. Fabre le titre de commissaire du gouvernement canadien.

M. LaRIVIERE : C'est sous ce titre qu'on le désigne à Paris.

Le PREMIER MINISTRE : Je serais disposé à lui donner le titre de commissaire et un traitement conforme à l'importance de cette charge ; je suppose que mon honorable ami n'y objecterait pas.

L'article reste en suspens.

Académie des arts, $2,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette gratification se rapporte non pas à un édifice, mais à une association connue sous le nom d'Académie royale ; elle date de quelques années et a pour objet la culture des beaux arts au Canada ; c'est M. O'Brien et quelques autres artistes éminents qui l'ont fondée ; elle fait des expositions d'œuvres d'art à divers endroits, de temps à autre ; elle doit en faire une à Toronto prochainement.

Frais de l'arbitrage relatif au règlement de comptes entre le gouvernement fédéral et les provinces d'Ontario et de Québec (on pourra payer certains employés civils pour services rendus, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $3,000.

M. SPROULE : Cet item demande quelques explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a quelques années, les crédits relatifs à ce service étaient beaucoup plus considérables, parce que les arbitres avaient beaucoup plus à faire. Aujourd'hui, leur tâche est bien moindre, attendu qu'on a réglé toutes les questions en litige, à l'exception de celle qui se rattache à ce qu'on appelle le traité n° 3. Il y a quelque temps, nous pensions être sur le point d'en arriver à une conclusion à cet égard, mais on nous a demandé de suspendre les procédures pour permettre au gouvernement d'Ontario de proposer une modification ; cette proposition s'est faite tout récemment, mais il ne nous a pas encore été possible d'y souscrire. L'acte pourvoit à ce que les arbitres apprécient les questions qu'on leur présente, non pas tant au point de vue du droit qu'au point de vue de l'équité, et à ce qu'ils accordent ce qu'ils croient juste d'accorder ; mais s'ils rendent jugement sur une question de droit, ils sont tenus d'en faire une mention spéciale ; dans ce cas, il y a droit d'appel, et la faculté d'en appeler se limite aux points de droit et n'est pas reconnue quant aux questions de fait. Le gouvernement d'Ontario voulant étendre le droit d'appel, a proposé qu'il fût présenté à cette fin un projet de loi au parlement fédéral. Comme il y avait trois parties en cause devant le tribunal des arbitres, savoir : Ontario, Québec et le gouvernement fédéral, nous avons pensé qu'il fallait d'abord nous assurer si la province de Québec souscrirait à cette proposition ; mais elle n'a pas cru devoir le faire, et les choses en sont restées là. Les arbitres se réuniront bientôt et tout ce litige prendra fin.

Classement des anciennes archives du Canada dans le bureau du Conseil privé (paiement de ce service pouvant être fait nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil), $1,000.

Pour aider à payer le coût de la publication de documents publics par le Canadian Mining Institute, $1,000.

M. BORDEN : Ce service se poursuit-il d'année en année ?

Le PREMIER MINISTRE : Il se poursuit depuis environ vingt ans ; les travaux qui s'y rapportent augmentent chaque année et j'ai bien peur que nous n'en voyions jamais la fin.

M. BORDEN : J'espère que l'honorable ministre ne le laissera pas disparaître avant lui.

Divers—Contribution à la publication du catalogue international de littérature scientifique, $500.

M. BORDEN : Voilà un item qui me semble nouveau ; qu'est-il ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami le secrétaire d'Etat, m'a passé un mémoire où je vois que, sur la demande de la Société royale d'Angleterre, lord Strathcona a décidé de faire figurer le Canada parmi les autres nations qui contribuent à la publication de ce catalogue. Le Royaume-uni en prend 45 séries, l'Allemagne 65, la France 35, et les autres pays en proportion. Le cap de Bonne-Espéraence et le Canada ont promis d'en prendre chacun 5 séries.

M. SPROULE : Chaque série coûte $100 ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, c'est un ouvrage dispendieux.

On rapporte quelques résolutions.

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

M. BORDEN : Le premier ministre voudra-t-il nous dire de quoi nous aurons à nous occuper lundi ?

Le PREMIER MINISTRE : Du bill concernant les élections, puis des subsides ; nous nous occuperons aussi du budget du ministre des Travaux publics ou de celui du ministre des Chemins de fer, si ce dernier peut se trouver ici.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11.20 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 22 avril 1901.

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

DECES DE LA REINE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Par ordre de Son Excellence, je désire présenter à la Chambre une dépêche du ministre des Colonies, en réponse à l'adresse adoptée récemment à l'occasion du décès de feu Sa Majesté la Reine.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Rapport de Son Honneur le juge Prendergast sur les enquêtes qu'il a faites au sujet des prétendues irrégularités se rapportant aux ventes à l'enchère des terres des écoles dans la province du Manitoba, pendant le mois de juin 1900. (L'honorable M. Sifton).

Etat approximatif des montants en souffrance à compte des préemptions, pâturages, terrains boisés et miniers et autres terres fédérales. (L'honorable M. Sifton).

COMPAGNIE DE FORCE HYDRAULIQUE ET D'ESTACADES DES GRANDES CHUTES.

A l'article de l'ordre du jour :

Que la Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 89) concernant la compagnie de force hydraulique et d'estacades des Grandes-Chutes.

L'honorable M. COSTIGAN : Je vois que le bill, tel que transmis par le comité, ne contient pas exactement les termes des amendements que j'ai proposés et qui ont été adoptés par les autres membres du comité. Vu que ce bill est très important, j'aimerais le renvoyer au comité afin que ces amendements fussent examinés. Je propose donc que l'article de l'ordre du jour soit rescindé, et que le bill soit renvoyé au comité des bills d'intérêt privé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : L'honorable député voudrait-il dire quels changements ont été faits, car nous acceptons tous les amendements?

L'honorable M. Costigan : Je ne suis pas avocat : les amendements ont été rédigés par le greffier du département de lois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : S'il ne s'agit que de la rédaction, je ne désire pas y objecter.

L'honorable M. COSTIGAN : Il ne s'agit que de cela. Mais les amendements ne comprennent pas tout ce que j'aurais voulu comprendre par l'article que le greffier du département des lois a rédigé.

BILLS EXAMINES EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 50) concernant la Société canadienne de secours mutuel.—(M. Sutherland, Essex.)

Bill (n° 90) concernant la Compagnie de Garantie de la Confédération contre les voleurs (à responsabilité limitée).—(M. Bickerdike, par M. Wade.)

Bill (n° 107) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à John Abell.—(M. Bell, Addington.)

INTERPELLATIONS.

INTERCOLONIAL—NOMINATION DE M. E. G. RUSSELL.

M. BORDEN (Halifax) :

1. M. E. G. Russell a-t-il été employé par la Couronne ou par le ministère des Chemins de fer et Canaux pour le service de l'Intercolonial, à une époque quelconque, cette année ?
2. Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé et quels étaient ou quels sont ses devoirs ? Quel est son titre ou son emploi officiel, et quand est-il entré en fonctions ?
3. De quand datent ses appointements, quels appointements a-t-il retirés jusqu'à présent, et combien reçoit-il par année ?
4. Pour quelle période a-t-il été engagé ?
5. Son contrat avec la Couronne ou avec le ministère des Chemins de fer et Canaux est-il écrit ou verbal ?
6. Les fonctionnaires ou employés de l'Intercolonial ont-ils été avertis par le ministère ou en son nom de la nomination de M. Russell ? Dans l'affirmative, à quelle date ?
7. M. Russell a-t-il été employé ou engagé depuis le 15 mars 1901, ou a-t-il rempli ses fonctions depuis cette date, ou a-t-il été absent? S'il s'est absenté, pendant combien de temps et pour quel motif a-t-il obtenu un congé ?

8. Est-il encore employé par la Couronne ou par le ministère des Chemins de fer et Canaux ? Dans l'affirmative, a-t-il été fait quelque arrangement portant que son emploi cesserait plus tôt qu'on ne l'avait d'abord décidé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Oui. M. E. G. Russel a été employé par le ministère des Chemins de fer et Canaux pour le service du chemin de fer Intercolonial, pendant une partie de la présente année.

2. Le 15 février 1901, il a été nommé gérant du chemin de fer Intercolonial, pour prendre soin du département des machines, du service des gares et des trains, de l'entretien de la voie et des travaux, et c'est à ce titre qu'il est entré en fonction.

3. Ses appointements datent du 15 février 1901, et il a retiré $583.33. Il reçoit $7,000 par année.

4. Il a été engagé pour une période de cinq ans.

5. Oui, le contrat qu'il a passé avec la Couronne est par écrit.

6. Oui ; le 23 février, le ministère a donné avis de la nomination de M. Russell aux fonctionnaires et aux employés du chemin de fer Intercolonial.

7. M. Russell est absent depuis le 15 mars 1901. Il est tombé sérieusement malade, et en raison du mauvais état de sa santé, nous lui avons accordé un congé, mais il ne retire pas d'appointements pendant son absence.

8. Il est encore au service du ministère des Chemins de fer et Canaux. Il n'a été fait aucun arrangement en vertu duquel son emploi doit cesser plus tôt qu'on ne l'a d'abord décidé.

INTERCOLONIAL.—TRAINS ENTRE SUMMERSIDE ET TIGNISH.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement se propose-t-il de faire circuler deux trains par jour sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard entre Summerside et Tignish, dès l'ouverture de la navigation, alors que les bateaux d'été commenceront à transporter les malles entre la Pointe-du-Chêne, N.-B., et Summerside, I.P.-E. ?

2. Le gouvernement est-il informé qu'un deuxième train quotidien est nécessaire à toutes les classes de la population entre Summerside et Tignish ?

3. Si le gouvernement ne veut pas accorder un deuxième train sur cette ligne, en donnera-t-il la raison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Le gouvernement n'a pas l'intention de faire circuler deux trains par jour sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, entre Summerside et Tignish, dès l'ouverture de la navigation, alors que les bateaux d'été commencent à transporter les malles entre la Pointe-du-Chêne, N.-B., et Summerside, N.-E. Ce second train commencera son service le 20 mai, à peu près comme les années dernières.

M. BORDEN (Halifax).

2. Je ne sache pas qu'un second train soit très nécessaire avant la date ci-dessus mentionnée.

3. Parce qu'à notre avis, les affaires ne nous justifient pas de mettre avant la date ordinaire les trains d'été sur une partie quelconque du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

DEMANDE FAITE PAR TORONTO AU COMITE DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVE.

M. CLARKE (par M. Rosamond) :

1. La corporation de la ville de Toronto a-t-elle adressé une requête au comité des Chemins de fer du Conseil privé, demandant que les compagnies de chemins de fer soient forcées de contribuer aux frais nécessités pour protéger les passages à niveau aux avenues Dunn et Dowling, à Toronto ?

2. La demande a-t-elle été prise en considération par le comité des Chemins de fer du Conseil privé? Sinon, quand le sera-t-elle?

3. Si la demande a été prise en considération par le comité, une décision a-t-elle été prise ? Sinon, quand doit-on espérer qu'une décision sera prise et annoncée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. La corporation de la ville de Toronto a demandé au comité des chemins de fer du Conseil privé d'ordonner à la Compagnie du chemin fer du Grand Tronc de mettre des barrières et des gardiens aux passages à niveau, aux avenues Dunn et Dowlin.

2. Le comité a examiné cette demande le 21 décembre 1900.

3. La décision a été réservée, et aucun ordre n'a encore été donné.

TERRES DES SAUVAGES DE COLERAINE.

M. MORIN :

TERRES DES SAUVAGES DE COLERAINE.

Les soumissions pour les "Terres des Sauvages de Coleraine" qui devaient être reçues à Ottawa au département des Affaires des Sauvages jusqu'au 15 courant à midi ont-elles été ouvertes à cette date ?

Une des soumissions a-t-elle été acceptée ?

Au nom de qui était faite la soumission qui a été acceptée et pour quel montant ?

Quels sont les noms des autres soumissionnaires et le montant de leur soumission ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) :

1. Oui.

2. Oui ; la plus haute soumission a été acceptée.

3. Louis Lavergne, $5,026.

4. D. Champoux et frère, $3,501.07 ; James Reed, M.D., $1,654.

M. AURELE PACAUD, DE WINDSOR, ONT.

M. CLANCY :

M. Aurèle Pacaud, de Windsor, Ontario, a-t-il demandé au gouvernement de l'employer comme

préposé à la perception des douanes de Sa Majesté ? Dans l'affirmative, le gouvernement lui a-t-il donné quelque assurance qu'un emploi lui serait donné, ou le gouvernement a-t-il l'intention de lui donner un emploi ?

Le MINISTRE DES DOUANES (Honorable Wm. Paterson) : Ce n'est pas l'habitude, lorsqu'il n'a pas été fait de nominations, de fournir des renseignements au sujet de ceux qui demandent des emplois du gouvernement.

STEAMER BLUE HILL.

M. BELL (Pictou) :

Quelle subvention reçoit le steamer Blue Hill qui navigue entre Baddeck et Grand-Narrows ? Quel est le tonnage de ce navire et quel service fait-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : La subvention jusqu'ici payée au steamer Blue Hill pour son service, a été dans la proportion de $4,000 par année ; toutefois, l'entreprise est expirée à la clôture de la navigation, en janvier dernier.

Le tonnage du vaisseau est de 196 tonneaux bruts et de 98 tonneaux nets.

Le steamer a fait son service depuis l'ouverture de la navigation, dans le mois de mars ou dans le mois d'avril, selon le cas, jusqu'à la clôture de la navigation l'hiver suivant, c'est-à-dire, jusqu'à ce que les glaces l'eussent empêché de continuer. Le service fait entre Baddeck, Iona et Grand-Narrows a été de deux voyages complets chaque jour, aller et retour (les dimanches exceptés), jusqu'à la fin de décembre, et, depuis cette époque jusqu'à la clôture de la navigation, d'un voyage par jour ; et durant la même saison de navigation, d'un voyage tous les quinze jours jusqu'à Big-Pond et East-Bay.

DIRECTEUR DE LA POSTE DE GREENVALE.

M. BELL (Pictou) :

Qui est directeur de la poste à Greenvale, comté de Pictou, N.-E., et quels sont ses appointements ? De quel point la malle est-elle transportée à Greenvale ? Quel est l'entrepreneur et combien reçoit-il pour ce service ?

L'honorable M. JAMES SUTHERLAND :

1. Daniel A. Stewart est le directeur de la poste de Greenvale, comté de Pictou. Les appointements du directeur de la poste de Greenvale sont de $12 par année.

2. La malle à destination de Greenvale est échangée avec le courrier sur la route postale entre Blue-Mountain et New-Glasgow.

3. John D. McIntosh est l'entrepreneur ; il reçoit $20 par année.

PAIEMENTS FAITS AU JOURNAL "LE PROGRES", WINDSOR, ONT.

M. CLANCY :

Quelles sommes ont été payées par le gouvernement au cours des deux dernières années au journal Le Progrès de Windsor, Ont., pour impressions, annonces et abonnements ? Le Progrès n'a-t-il pas réclamé le paiement de certaines annonces du gouvernement publiées dans ses colonnes sans autorisation du gouvernement ? Quel est le chiffre de ces réclamations ?

Le PREMIER MINISTRE : Pendant les exercices 1898-99 et 1899-1900, le Progrès a reçu des différents ministères :

Pour annonces	$208 40
Pour abonnements	54 75
Pour impressions	Rien

GUERRE SUD-AFRICAINE—SOLDE AUX HOMMES DE LA BATTERIE "C".

M. CLARKE (par M. Brock) :

1. Le gouvernement s'est-il enquis, et dans ce cas auprès de qui, si la solde des hommes de la batterie C, artillerie royale canadienne, pendant leur service dans la division opérant dans la Rhodésie, a été payée à même le trésor impérial ou celui de la Rhodésie ?

2. Dans l'affirmative, de quel trésor provenait la solde payée ? Les autorités impériales ont-elles fourni les fonds et ces deniers sont-ils portés à leur compte ?

3. Si le gouvernement n'a pas ce renseignement, se propose-t-il de demander aux autorités impériales et rhodésiennes de lui faire connaître les faits relatifs à la solde des hommes de la batterie alors qu'ils faisient partie de la division de la Rhodésie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Le ministère est convaincu que la solde des hommes de la batterie "C" a été payée à même le trésor impérial, le ministère de Guerre ayant autorisé les taux spéciaux de la Rhodésie.

PECHERIES DE LA COLOMBIE ANGLAISE.—JURIDICTION PROVINCIALE.

M. MORRISON (par M. McIsaac) :

1. Le gouvernement est-il informé que le gouvernement de la Colombie Anglaise se propose d'étendre sa juridiction sur les pêcheries dans cette province ?

2. Le gouvernement s'est-il désisté de quelques-uns des droits qu'il exerçait précédemment sur les dites pêcheries ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :

1. Non. Le gouvernement n'a pas reçu d'avis de ce genre.

2. Non, à moins que ce ne soit au sujet des bancs d'huîtres ou autres pêcheries au-dessus de la ligne des eaux basses.

OUVERTURES DU GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

M. MORRISON (par M. McIsaac) :

Quelle décision, s'il en est, le gouvernement a-t-il prise au sujet des ouvertures faites par les représentants du gouvernement de la Colombie Anglaise en janvier dernier ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement de la Colombie Anglaise a produit plusieurs réclamations contre le gouvernement fédéral. Nous avons virtuellement réglé quelques-unes de ces réclamations, bien qu'il n'ait encore été pris aucune mesure officielle à ce sujet. Les autres sont encore pendantes.

SOLDE AUX HOMMES DE LA BATTERIE "C".

M. CLARKE (par M. McIsaac) :

1. Les soldats de la batterie C, artillerie royale canadienne, qui ont servi dans le Sud-africain, ont-ils reçu une solde du gouvernement canadien depuis le 21 mars 1900, jour de l'arrivée de la batterie au Cap, jusqu'au 14 avril 1900, date à laquelle a commencé le paiement de la prime ou solde de la Rhodésie ?

2. Les soldats de la batterie ont-ils reçu seulement la solde impériale entre les dates susdites ? Dans l'affirmative, pourquoi n'ont-ils pas reçu la solde du Canada pendant la susdite période ?

Le MINISTRE DE LA MILICE :

1. Environ cinquante sous-officiers et soldats ont reçu cette solde.

2. Oui, les autres n'ont reçu que la solde impériale. Le ministère attend, de l'officier qui commandait la batterie "C", des états au sujet de la solde que les hommes ont retirée du gouvernement impérial et du grade qu'ils ont eu pendant la période mentionnée. Dès que ces états seront reçus, la solde sera calculée et distribuée

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE —INTERPRETATION DE LA CLAUSE D'EXEMPTION.

M. RICHARDSON (Lisgar) :

Relativement à la récente déclaration du parlement en vue d'obtenir une interprétation judiciaire de la clause de la charte du Canadien du Pacifique relative à l'exemption des taxes sur les terres concédées à la compagnie, le gouvernement, en soumettant la question, essaiera-t-il d'établir que l'exemption visée par la clause a commencé avec la ratification du contrat ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) : Le gouvernement essaiera de faire interpréter le contrat le plus favorablement possible dans l'intérêt des contribuables du Nord-Ouest, et sera guidé par ses avocats relativement au meilleur moyen d'atteindre ce but.

TRAITEMENT DU DOYEN DES JUGES DE LA COUR DE CIRCUIT DE MONTREAL.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je propose :

Que, demain, la Chambre se forme en comité général, pour examiner la résolution suivante :—

Qu'il est à propos de prescrire que le traitement du doyen des juges de la cour de Circuit de Montréal sera de $3,600 par année.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Qu'il me soit permis d'informer la Chambre, M. l'Orateur, que le Gouverner général approuve cette résolution, ainsi que la suivante.

La motion est adoptée.

TRAITEMENTS DES JUGES.

Le SOLLICITEUR GENERAL :

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour examiner la résolution suivante :—

Qu'il est à propos de modifier l'Acte concernant les juges des cours provinciales et de prescrire ce qui suit :—

1. Que le traitement du juge en chef de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest sera de $5,000, et celui des quatre juges assesseurs de la dite cour, de $4,000 chacun, par année.

2. Que le traitement d'un juge de la cour territoriale du territoire du Yukon sera de $5,000 par année.

3 Que les traitements des dix-sept juges assesseurs de la cour Supérieure de Québec dont les domiciles sont fixés à Montréal ou Québec (y compris le juge auquel est assigné le district de Terrebonne), seront de $5,000 chacun, par année.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Ports et rivières, Ile du Prince-Edouard, $42,500.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais poser au ministre une question que, rigoureusement parlant, l'on aurait dû poser lorsqu'il s'est agi des crédits de la Nouvelle-Ecosse ; elle a trait au coût du hangar et du quai de Salmon-River.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce hangar a coûté environ $300.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il demander à son sous-ministre de me faire connaître exactement le coût de ces travaux de Salmon-River?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec plaisir.

M. BELL (Pictou) : Le ministre est-il prêt à prendre des mesures pour la protection et la conservation des quais de l'île de Pictou? On m'informe qu'il est nécessaire d'y voir cette année, afin d'en empêcher la destruction.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'examinerai la question avec soin. L'honorable député (M. Bell) et d'autres messieurs l'ont signalée à mon attention. Lorsque le budget supplémentaire sera soumis, je serai en état de donner une réponse plus précise.

Port de Cascumpec—Pour fermer la brèche à travers la plage, $2,000.

M. HACKETT : Quelle somme d'argent a-t-on dépensée pour les mêmes fins, l'année

dernière? Les travaux ont-ils été donnés à l'entreprise ou à la journée, et le ministre a-t-il l'intention de les faire exécuter à la journée, cette année?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La totalité du coût, d'après estimation, est de $3,500. L'année dernière, on a dépensé $1,500, et, cette année, l'on demande $2,000 pour compléter les travaux.

M. HACKETT : Il y a quelques années, l'on a dépensé une forte somme pour pétarder le rocher qui se trouve à l'entrée du havre de Cascumpec, et l'on croyait qu'après le pétardement de ce rocher, l'eau du port pourrait s'écouler. Est-ce l'intention du ministre de continuer ces travaux de pétardement que l'on a trouvés très utiles ? Si l'on avait continué ces travaux, cette brèche à travers les dunes ne se serait pas produite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucun renseignement en ce qui concerne le pétardement de ce rocher. Je vais prendre note de ce que dit l'honorable député, et je demandrai à M. Egan d'examiner la question.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons un ingénieur qui est employé là depuis douze ou quinze ans, et c'est d'après son rapport que nous faisons exécuter les travaux. Il s'agit de fermer une brèche faite dans la plage.

M. HACKETT : Je crois que l'on devrait dépenser cette somme pour ces travaux, et jusque-là, le crédit est parfaitement juste. L'an dernier, on a dépensé $1,400, et on les a simplement gaspillés en faisant exécuter les travaux à la journée. On n'a pas demandé de soumissions pour l'exécution de ces travaux. On aurait dû les donner à l'entreprise. Les premières crues du printemps ont emporté à la mer les travaux que l'on avait exécutés. On n'avait pas fait de travaux permanents. J'approuve la dépense de ce crédit, mais le ministre devrait voir à ce qu'il ne fût pas mis entre les mains d'amis et de favoris politiques. On devrait demander des soumissions et dépenser les fonds à propos et dans les intérêts du peuple.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a exécuté les travaux avec succès, et je vais les faire continuer de la même manière qu'auparavant.

Travaux publics—Pointe de Hurd—Réparations à la jetée, $350.

M. LEFURGEY : J'aimerais savoir à quoi l'on va employer ce crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Egan, l'ingénieur dirigeant, et l'ingénieur en chef intérimaire, le demandent pour terminer des réparations.

Brise-lames de Miminegash, etc., $1,500.

M. HACKETT : A quoi est destiné ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Egan et l'ingénieur en chef intérimaire le demandent pour mettre de niveau et rapprocher les extrémités et les côtés du brise-lames, en remplacer une partie et faire quelques réparations générales.

M. HACKETT : Oui, je me rappelle qu'il y a un an ou deux, l'on adjugea une entreprise pour le prolongement du brise-lames de Miminegash, et que, lorsque les travaux eurent été exécutés, l'on s'aperçut qu'environ deux pieds de l'extrémité extérieure du brise-lames étaient sous l'eau, et il faut aujourd'hui arranger tout cela. Ce crédit est très nécessaire. Miminegash est un port de refuge important, sur le littoral ouest de l'Ile du Prince-Edouard, et il est nécessaire que l'on y fasse des dépenses pour améliorer le port. On aurait dû exécuter l'année dernière les travaux pour lesquels on demande ce crédit. L'an dernier, on a dépensé $1,200, et le ministre se rappellera très bien comment on les a dépensés. On a fait une haie de broussailles sur les dunes, dans le but de donner de l'emploi à ses partisans avant l'élection ; et lorsqu'est venue la première tempête d'automne, presque toute cette haie a été enlevée. Si le ministre veut rapprocher les pieux et élever l'extrémité de la jetée, il ne serait pas difficile de faire un plan des travaux ; et j'espère qu'il ne confiera pas ces travaux à ses partisans, mais qu'il demandera des soumissions.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande un crédit peu élevé pour compléter ces travaux dont profitera le public. Mon honorable ami désire que je demande des soumissions. La Chambre ne partagera pas son opinion. Je n'objecte pas à demander des soumissions pour des travaux importants, mais de petits travaux de la nature de ceux-ci ne sauraient être exécutés avec succès à l'entreprise. Nous dépenserions plus d'argent à publier des annonces pour demander des soumissions, que nous n'en dépenserions pour exécuter les travaux.

M. HACKETT : Il ne s'agit pas ici de réparations, il s'agit de compléter des travaux. L'honorable ministre connaît parfaitement la nature des travaux à faire, et je suis certain que le peuple paierait de grand cœur le coût d'une annonce, afin que tous les entrepreneurs du Canada puissent soumissionner pour ces travaux, plutôt que de voir distribuer l'argent à quelques favoris seulement.

M. CLANCY : L'honorable député de Prince (M. Hackett) a déclaré que l'argent dépensé à faire ces travaux l'année dernière avait été divisé entre quelques amis du gouvernement. Le crédit demandé est petit, et

je ne crois pas que le comité soit du tout disposé à critiquer cette dépense si elle est nécessaire ; mais le ministre ne nous a pas fait connaître ses intentions. Je crois que le temps est arrivé où le ministre doit cesser de faire faire autant de travaux à la journée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me propose certainement pas de demander des soumissions dans ce cas-ci. L'année dernière nous avons dépensé $1,819.13 aux réparations du brise-lames du nord et à la construction de travaux de protection. Ce crédit en est virtuellement une continuation et je veux faire faire ces travaux à la journée, parce que je crois, comme je l'ai toujours cru, que des travaux de peu d'importance peuvent être faits plus économiquement à la journée qu'à l'entreprise. Nous achetons nos matériaux et nous payons les ouvriers le même prix qu'un entrepreneur les paie. Les travaux l'année dernière ont été bien faits. J'ai gardé le même ingénieur conservateur qui était là depuis longtemps lorsque je suis arrivé au ministère des Travaux publics.

M. CLANCY : Pourquoi ne l'avez-vous pas destitué?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis plus blâmé aujourd'hui que si je l'avais renvoyé, et nommé un libéral à sa place. Je l'ai gardé parce qu'il remplissait bien ses devoirs. Je suis sûr qu'il n'exclut pas les conservateurs, et je suis certain que mon honorable ami n'insistera pas pour que je demande des soumissions. Les travaux ont été bien faits, et je ne vois pas pourquoi nous discuterions ce crédit plus longtemps.

M. HACKETT : Je crois que si l'argent que l'on vote pour Miminegash est bien employé, cette localité en retirera beaucoup d'avantages. Je ne critique pas le ministre parce qu'il demande ce crédit ; mais lorsqu'il nous dit que l'ingénieur est un conservateur—ce que j'ignore—je puis lui dire que cet ingénieur n'a rien à faire dans le choix des ouvriers. Il prépare simplement les plans et devis, qu'il remet entre les mains d'un ami du gouvernement lequel veille à ce qu'aucun conservateur n'obtienne d'ouvrage.

A dix milles plus loin que Miminegash, il y a un endroit très important, appelé Skinner's Pond, où il y aurait des travaux à faire, mais je ne vois rien dans les crédits. Tout le long de la côte nous avons beaucoup de ces étangs, séparés du golfe par une étroite bande de sable seulement. Ces étangs seraient très utiles aux pêcheurs si on y faisait les travaux nécessaires pour que l'on puisse s'en servir. La population de Skinner's Pond, qui est presque toute composée de pêcheurs, demande que l'on fasse quelques travaux à cet endroit. Lorsque j'ai demandé combien l'on avait dépensé à cet endroit l'année dernière, on m'a répondu que l'on avait dépensé $1,462, que l'ingénieur Egan avait fait un rapport le 29 septembre 1898, et que les travaux avaient été commencés le 30 septembre 1900. C'est-à-dire exactement deux ans après le rapport de l'ingénieur, et un mois et sept jours avant les élections. J'ai demandé au ministre s'il avait un crédit pour ces travaux. Il m'a répondu non, mais qu'il avait pris l'argent sur les fonds généraux votés pour les réparations de havres et quais de l'île du Prince-Edouard. Trente-sept jours avant les élections, quarante hommes ont été mis à l'ouvrage aux travaux de Skinner's Pond, et ils ont continué à travailler quelques jours après la votation. On a fait ces travaux, non pour l'avantage de la population, mais afin d'aider à l'élection du candidat du gouvernement.

Pourquoi l'honorable ministre a-t-il attendu deux ans avant de se mettre à l'œuvre ? Pourquoi n'a-t-il commencé les travaux que le 30 septembre 1900 sur un rapport daté du 29 septembre 1900 ? Il a dormi durant deux ans, mais le 29 septembre 1900, il a eu une vision, il a vu que s'il ne commençait pas les travaux immédiatement, son candidat serait défait. Il dépensa alors $1,400, mais je ne vois rien dans les crédits pour continuer les travaux. Cet ouvrage est très important, pourtant. L'honorable ministre a commencé par faire creuser un chenal dans le sable qui sépare l'étang du golfe, et cet ouvrage doit être continué. Cet étang n'a pas de débouché naturel et le gouvernement devrait inscrire $5,000 au budget supplémentaire pour compléter le creusage, de même que pour construire une jetée afin de concentrer le flux et le reflux dans le chenal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il m'est impossible de me rappeler tous les rapports des ingénieurs surveillants de l'administration, mais on me dit que le travail en question coûterait $20,000. C'est une somme élevée. Mon honorable ami prêche généralement l'économie, mais lorsqu'il s'agit de chez lui, il veut qu'on soit généreux. Je suis un homme prudent et je ne veux dépenser d'argent que lorsque j'ai des renseignements bien complets. Je vais mettre à profit ce que dit mon honorable ami, car je tiens toujours ses avis en haute considération. Supposant que nous ayons dépensé un peu d'argent à cet endroit, cette dépense a été utile. Les pêcheurs ont toutes mes sympathies et je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir pour leur aider.

M. HACKETT : Je suis prêt à reconnaître tout ce que l'honorable ministre a fait pour améliorer les hâvres de l'île. Il a fait beaucoup pour nous, mais si ces travaux doivent coûter $20,000, pourquoi a-t-il commencé par y gaspiller $1,500 au moment des élections ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux que nous faisons sont utiles, mais nous ne sommes pas obligés de dépenser tout l'argent que la Chambre vote. Plus tard, si nous jugeons utile d'en dépenser d'autre, nous en dépenserons.

M. CLANCY : Utile à quoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Skinners' Pond est un étang qui communique avec la mer par un chenal qui n'est pas assez grand pour permettre aux bateaux pêcheurs d'y passer. L'année dernière, mon honorable ami, le ministre des Travaux publics a agrandi le chenal, ce qui a été d'un grand avantage pour les pêcheurs, ainsi que l'honorable député l'admet, et avant mon départ de l'Ile du Prince-Edouard, une délégation composée de citoyens appartenant aux deux partis politiques est venue me demander de remercier l'honorable ministre des Travaux publics. Cette délégation m'a déclaré que les travaux que mon honorable collègue a faits ont été d'un grand service, mais que l'on pourrait et devrait faire encore beaucoup plus si l'on faisait un havre de cet étang. J'ai répondu que cela n'était pas une petite entreprise et que cela coûterait beaucoup d'argent. J'ai demandé quel en serait le coût. La délégation n'a pas pu le dire exactement, mais je lui ai promis que lorsque je viendrais à Ottawa, je me renseignerais au ministère des Travaux publics, et là, j'ai trouvé le rapport de l'ingénieur disant qu'il faudrait $20,000 pour faire les travaux requis. Je crois que le ministre des Travaux publics s'est montré très généreux jusqu'à présent, et qu'il a très bien fait de s'arrêter un peu pour réfléchir avant de dépenser davantage. Je n'ai pas cru que je serais justifiable de prendre sur les crédits généraux destinés aux autres parties de l'île $20,000 pour faire un havre à cet endroit. Mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) a dit qu'il étudierait la question, et je crois que c'est là une réponse satisfaisante.

New London—Réparations au brise-lames, etc., $3,600.

M. CLANCY : Ces travaux seront-ils faits à la journée ou à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons demandé des soumissions. Nous avons dépensé $248 à cet endroit, l'année dernère.

Travaux publics—Imputables sur le revenu—Havres et rivières, I.P.-E., Rustico (Sud), réparations à la jetée, $1,500.

M. CLANCY : Ce crédit est-il destiné au parachèvement des travaux de réparation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si mon honorable ami (l'honorable M. Tarte) me le permet, je puis expliquer que le quai de Rustico fait partie de ces quais sur le côté nord de l'île qui ont été la cause de tant de difficultés depuis nombre d'années. L'année dernière, lorsque j'ai visité cet endroit, les habitants se sont réunis et m'ont montré les travaux qu'il y aurait à faire. L'eau, qui sort avec beaucoup de force du havre de Rustico, passe dans un chenal tortueux, et la difficulté est de construire un brise-lames qui empêchera le havre de se remplir. Il y a deux chenaux dans le havre de Rustico, et le projet, qui a l'approbation de l'ingénieur surveillant, serait de construire un coude sur le brise-lames actuel pour arrêter l'eau à l'ouest et l'envoyer par le chenal principal. C'est pour cet ouvrage que ce crédit est demandé. Cet endroit est un des postes de pêches les plus importants, sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard.

M. CLANCY : Suffira-t-il de $1,500 pour finir les travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Travaux publics—Imputables sur le revenu—Havres et rivières, I.P.-E.—Souris, Pointe de Knight, consolider le brise-lames, $5,000.

M. HACKETT : Quels sont ces travaux ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Hackett) connaît le brise-lames de Souris. Il y a vingt-cinq ans qu'il est construit. Il forme un havre de refuge pour les pêcheurs non seulement des colonies, mais aussi des Etats-Unis, et il est essentiel qu'il soit tenu en bon état de réparation. Pour cela il faut le consolider tous les ans. Ainsi que l'honorable député le sait, une des plus graves tempêtes dont on ait eu connaissance dans les provinces maritimes a frappé notre côte, et ce brise-lames a été fortement secoué et endommagé. J'ai vu jusqu'à cinquante ou soixante bateaux pêcheurs des colonies et des Etats-Unis prendre refuge près de ce brise-lames. Ce serait presqu'un crime public, si le ministre des Travaux publics le laissait sans réparations. C'est de beaucoup le plus important de tous nos brise-lames dans l'île du Prince-Edouard, et il faut le garder en bon état de réparation, si l'on veut que nos pêcheurs trouvent un refuge contre les tempêtes.

M. BORDEN (Halifax) : Combien a-t-on dépensé, l'année dernière?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $1,125.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Ce crédit est destiné à l'enrochement en pierre dure de la Nouvelle-Ecosse, de la partie du brise-lames qui fait face à la mer. On ne trouve pas cette pierre dure sur notre île. L'année dernière on a voté $13,000, et l'on a adjugé l'entreprise, mais la saison était avancée et l'entrepreneur fut incapable de commencer les travaux. Il ne pourra pas travailler beaucoup non plus avant le 30 juin de cette année, et c'est la raison de ce crédit. Pendant que j'y suis, je veux dire à l'honorable député de Prince (M. Hackett) qu'il a mis la Chambre sous une fausse impression, il y a quelques instants, au sujet des travaux de l'étang Skinner, lorsqu'il a dit que l'ingénieur surveillant avait fait en 1898 un rapport sur des travaux qui n'ont été commencés qu'en 1900. Or, l'ingénieur fait tous les ans ses rapports sur les travaux

à faire ou que l'on se propose de faire sur l'île chaque année. Mais on ne peut exécuter tous les travaux dans une même année ; les travaux les plus urgents passent les premiers, les autres viennent ensuite. Quelquefois on ne peut commencer un travail que trois ou quatre ans après que le rapport de l'ingénieur a été envoyé. Je crois que l'honorable député de Prince-ouest a voulu créer l'impression que l'on avait retardé intentionnellement ces travaux à l'étang Skinner. Je ne crois pas que ce soit juste. Il s'écoule toujours du temps entre le rapport de l'ingénieur et le commencement des travaux.

M. HACKETT : J'espère que l'honorable député (M. Hughes) ne met pas en doute l'exactitude de ce que j'ai dit.

M. HUGHES : Je ne conteste pas la vérité de ce que l'honorable député a dit ; mais tout de même il a créé une impression qui est fausse. Si j'avais été étranger et si je n'avais pas connu les faits, j'aurais supposé qu'on avait retardé les travaux à dessein jusqu'à la veille des élections. Pourtant tel n'est pas le cas, car il y a beaucoup de travaux que l'on ne peut exécuter dans la même année que l'ingénieur fait son rapport, et il y en a qui ont été remis à cette année.

M. BORDEN (Halifax) : D'après ce que l'honorable député (M. Hughes) a dit, l'entreprise a été adjugée juste à la veille des élections. Peut-être l'honorable ministre des Travaux publics pourrait-il nous donner la date précise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que lorsque l'entreprise a été adjugée, la saison était avancée. La Chambre avait siégé jusque dans le mois d'août, et nous ne pouvions pas commencer tous les travaux à la fois. Outre cela, j'étais absent ; mais lorsque je suis revenu j'ai pressé les travaux aussi rapidement que possible, et mon honorable ami (sir Louis Davies) m'a aidé.

M. BORDEN (Halifax) : Dans tous les cas l'ouvrage a été donné à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, à l'entreprise. C'était peu de temps avant les élections.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourrait-il nous donner la date exacte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBICS : Je crois que c'était le 2 novembre.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! nous étions absolument certains de gagner les élections ; cela ne faisait pas de différence.

M. BORDEN (Halifax) : Quand a-t-on commencé les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux ont été commencés immédiatement.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : Les travaux ne sont pas encore commencés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; nous y avons dépensé déjà $1,100.

M. HUGHES (King, I.P.-E.) : C'était pour les réparations au coffrage.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais bien voir l'honorable député et l'honorable ministre d'accord s'il était possible. L'un dit que l'ouvrage a été commencé immédiatement, l'autre dit qu'il ne l'est pas encore.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut dire que l'enrochement n'est pas encore commencé, mais les réparations au coffrage avaient été commencées.

M. BORDEN (Halifax) : Quand ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Immédiatement, je suppose.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette dépense a eu lieu pendant l'été.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 9 août des instructions ont été données pour commencer les réparations au coffrage. C'était avant même que la date des élections fût décidée.

M. BORDEN (Halifax) : Mais le travail a-t-il été commencé à cette date.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable sir Louis Davies) : Peut-être mon honorable collègue (l'honorable M. Tarte) me permettra-t-il de donner l'explication. Les travaux pour lesquels cet argent a été voté ne sont pas encore commencés. Des soumissions ont été demandées, et le contrat a été accordé au commencement de novembre dernier. Ce contrat est pour faire un enrochement en pierre de la Nouvelle-Ecosse au brise-lames en question. Cet ouvrage sera fait cet été. Il y avait des réparations à faire au coffrage du brise-lames, et ces réparations ont été faites, mais pas un dollar n'a été dépensé pour la pierre.

M. BORDEN (Halifax) : La confusion est encore plus grande. Plus le ministre de la Marine et des Pêcheries explique, moins je comprends. Le budget de l'année dernière contenait un crédit de $13,000. Or, ce crédit a été dépensé en tout ou en partie, ou il n'en a pas été dépensé du tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On a dépensé $1,100 sur ce crédit pour les réparations au coffrage. La balance est pour les travaux en pierre qui n'ont pas encore été faits.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que l'honorable ministre des Travaux publics dit

vrai. Maintenant, nous voulons savoir quand ces travaux qui ont coûté $1,100 ont été commencés, et combien de temps ils ont duré.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef intérimaire m'informe que l'ordre pour commencer l'ouvrage a été donné dans le mois d'août. Quant à la date exacte à laquelle les travaux ont été commencés, je ne la connais pas. Mais si mon honorable ami désire l'avoir absolument, je puis la lui fournir.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourra nous donner la date exacte plus tard.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec plaisir.

M. BORDEN (Halifax) : La date à laquelle les annonces pour demandes des soumissions ont été publiées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les annonces ont certainement été publiées dans le mois d'octobre, parce que l'entreprise a été adjugée le 2 novembre.

M. BORDEN (Halifax) : L'annonce désignait-elle les mêmes travaux dont l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable sir Louis Davies) a parlé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais.

M. BORDEN (Halifax) : C'est très mystérieux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a rien de mystérieux là-dedans. Pendant l'été on a demandé des soumissions pour les travaux en pierre à faire au brise-lames, et l'entreprise a été adjugée le 2 novembre au plus bas soumissionnaire. Les réparations à la partie en bois ont été faites pendant l'été ; elles n'avaient aucun rapport avec ce crédit.

M. BORDEN (Halifax) : Mais elles ont été faites à ce brise-lames, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je veux savoir si cette dépense de $1,100 était comprise dans les travaux pour lesquels on a demandé des soumissions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'annonce ne couvrait pas les réparations qui ont été faites à la journée ; les soumissions demandées étaient pour les travaux en pierre.

M. BORDEN (Halifax) : A cette époque le ministère des Travaux publics devait connaître l'état exact des réparations qu'il y avait à faire à la partie en bois du brise-lames.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que ces travaux étaient de simples réparations. On n'y a rien fait en neuf.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'était une dépense ordinaire pour des travaux ordinaires.

M. BORDEN : Mais tout l'ouvrage que l'on va faire consiste en réparations, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Empierrer la jetée extérieure.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'est peut-être pas bien au fait de ce genre de travaux. Tous les brise-lames exposés aux grandes vagues de la mer sont formés d'un coffrage en fois, celui-ci comme les autres. C'est ce coffrage, qui avait été endommagé, qui a été réparé, mais afin de donner plus de force au brise-lames, les ingénieurs ont décidé qu'il fallait l'enrocher, emplir le coffrage de grosses pierres, comme nous avons fait ailleurs et comme nous faisons présentement au cap Tourmente. Ce sont là des travaux pour lesquels nous avons demandé des soumissions.

M. BORDEN (Halifax) : Je sais ce qu'est l'enrochement ; je suis allé sur ces jetées plus d'une fois, mais je n'ai jamais pu comprendre pourquoi les travaux pour lesquels on a payé $1,100, n'ont pas été inclus dans la soumission générale.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela était impossible parce que c'étaient de simples réparations. Cette partie des travaux ne comprenait que du bois ; c'était le coffrage en dedans duquel la pierre devait être placée. Ce n'est pas du tout la même chose.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas le même genre de travaux, mais tout de même c'était pour le même brise-lames, et peut-être aurait-on pu demander une soumission séparée. Je ne puis comprendre comment on fait une partie de ces réparations à la journée et que l'autre soit adjugée à l'entreprise Je suppose qu'il devait y avoir de bonnes raisons pour cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si l'honorable député était ministre des Travaux publics,—et pour son bien je ne lui souhaite pas qu'il le devienne jamais —il saurait que des réparations peuvent toujours être faites à meilleur marché à la journée qu'à l'entreprise. Lorsque vous commencez des réparations, vous ne pouvez savoir tout ce qu'il y a à faire.

M. CLANCY : Je vois que l'année dernière on a voté $13,000 dont $1,100 ont été dépensés, et l'honorable ministre nous en demande aujourd'hui $5,000. Suppose-t-il de ne pas faire tout l'ouvrage qu'il avait en vue alors, puisqu'il ne demande plus que

$5,000, au lieu de $13,000 qu'il s'était fait voter à la veille des élections générales ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député me permettra d'appeler son attention sur la nature des travaux que nous voulons faire. Nous demandons ces $5,000 pour empierrer le coffrage. Nous ne demandons pas d'argent pour le même genre d'ouvrage que nous avons fait l'année dernière.

M. HACKETT : Celui qui a obtenu le contrat pour les travaux en pierre est-il le même qui a fait les travaux en bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. HACKETT : Comment se nomme celui qui a fait les travaux en bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas son nom dans le moment, mais je le donnerai à mon honorable ami.

M. HACKETT : N'est-il pas vrai que l'argent dépensé pour ces prétendus travaux en bois a été payé comme pour travaux supplémentaires à l'ancien entrepreneur, peu de temps avant les élections ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fournirai le nom de celui qui a fait les travaux en bois. J'en ai fait prendre note.

M. HACKETT: Ne se nomme-t-il pas John T. Brennan ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je donnerai son nom avec plaisir.

Havre de Summerside—Brise-lames, $15,000.

M. LEFURGEY : Il y a quatre ans que ce crédit revient au budget, mais il n'y a pas encore de brise-lames à Summerside.

On s'est servi de ce projet à plusieurs élections comme d'un appât pour gagner des suffrages ; mais les besoins du peuple, les besoins des expéditeurs de Summerside paraisent être une question toute secondaire pour le ministre des Travaux publics. Le 13 février, j'ai fait une interpellation et j'ai appris qu'un contrat avait été accordé à MM. McDonald et Moffat pour la somme de $55,900. Le contrat a été signé le 25 mai 1900 ; les travaux devaient commencer immédiatement et se terminer le 25 novembre 1901. On a répondu que rien n'avait été fait. Or, voici bientôt un an que le contrat a été signé, et je voudrais savoir si les entrepreneurs se proposent de commencer à travailler. S'ils ne font rien et si ces travaux sont nécessaires, comme les ingénieurs le disent, je voudrais savoir pourquoi on les retarde. J'espère que ces travaux importants vont être commencés immédiatement, et poussés avec vigueur, car ils sont essentiels à nos communications pendant l'hiver. J'espère aussi que le ministre écoutera favorablement la demande que je lui ai faite il y a quelques jours, de construire une jetée à la Pointe-Gordon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les fonctionnaires du ministère des Travaux publics ont porté beaucoup d'attention à ces travaux de Summerside. Bien que nous fussions très disposés à faire ce qui était nécessaire pour Summerside, nous avons été effrayés du coût considérable des travaux que comportaient les plans. J'ai visité l'endroit il y a quelques années, en compagnie de l'ingénieur intérimaire du ministère des Travaux publics. Si je me rappelle bien, les plans nécessitaient une dépense de $125,000. Nous crûmes que c'était une trop forte somme à demander et nous avons fait faire de nouveaux plans pour des travaux moins coûteux, suffisants, cependant. Nous avons demandé des soumissions, et nous avons adjugé l'entreprise pour la somme de $55,900, à MM. McDonald et Moffat qui ont maintenant commencé les travaux. J'admets qu'il y a eu un peu de délai mais je suis heureux de pouvoir dire à mon honorable ami que les entrepreneurs se sont mis à l'œuvre et entendent pousser les travaux avec vigueur jusqu'à ce qu'ils soient terminés.

Tignish—Achèvement des réparations et prolongement du brise-lames, $500.

M. HACKETT : En quoi consistent ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces $500 sont nécessaires pour compléter le prolongement de la jetée extérieure, 60 pieds par 40, à l'extrémité nord du brise-lames de Tignish: L'ingénieur surveillant demande cette somme pour compléter ces travaux.

Pointe-Ouest—Prolongement de la jétée, $2,000.

M. HACKETT : Quelle profondeur d'eau y aura-t-il lorsque cet ouvrage sera terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas le renseignement sous la main, mais j'en fais prendre note, et mon honorable ami l'aura demain matin.

M. CLANCY : Ces travaux sont-ils adjugés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HACKETT : Je désirerais appeler l'attention de l'honorable ministre sur d'autres travaux en cours à Brae, qui est à une distance d'environ dix milles de West-Point. Je ne vois pas de crédit pour ces travaux. Il y a déjà plusieurs années qu'ils sont commencés, et pour qu'ils servent à quelque chose il faut qu'ils soient continués et poussés jusqu'au delà du banc de sable qu'il y a sur le côté nord du chenal. J'espère que l'honorable ministre trouvera moyen d'inscrire au budget supplémentaire un crédit pour la continuation des travaux à Brae.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'autres personnes, à part l'honorable député (M. Hackett) ont appelé mon attention sur ces travaux. Je ne puis rien promettre, mais je répète que l'attention du gouvernement a été appelée plusieurs fois sur ces travaux.

Ile Wood (sud)—Prolongement du brise-lames du Sud, $700.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise est adjugée, et ce crédit servira à compléter les travaux.

Nouveau-Brunswick—Back Bay—Prolongement du quai, $4,900.

M. CLANCY : En quoi consistent ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons demandé des soumissions, mais n'avons pas encore adjugé l'entreprise. Nous l'adjugerons au plus bas soumissionnaire, comme de raison.

M. GANONG : Qu'a-t-on fait des $800 votés l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous n'avons rien dépensé l'année dernière.

M. GANONG : Quelle profondeur d'eau aurez-vous, à marée basse, au bord du quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le quai actuel est long de 150 pieds et large de vingt. On propose de l'allonger de 13 pieds et d'ajouter à l'extrémité un caisson, qui donnera huit pieds d'eau à marée basse et trente-deux pieds à marée haute.

M. GANONG : Demandera-t-on des soumissions pour ces travaux?

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, nous en demandons actuellement.

M. GANONG : Je dois dire que ces travaux font honneur au gouvernement.

M. CLANCY : Est-ce que cette somme les complétera?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y aura $2,000 au budget supplémentaire. Cela terminera les travaux. Nous ne savons pas quel sera le chiffre de la soumission, et il pourrait être nécessaire d'avoir $2,000 de plus.

M. CLANCY : La somme que le ministre se propose de demander terminera les travaux, si j'ai bien compris ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est cela.

Baie du Vin—Pour compléter le prolongement du quai, $2,750.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A l'entreprise.

Eglise brulée—Quai, $3,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Encore à l'entreprise.

Campobello (grève de Wilson) Réparations du brise-lames, $6,000.

M. GANONG : Ces travaux ont-ils été adjugés à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons demandé des soumissions en la manière ordinaire dans les journaux, et n'en avons pas encore reçu. Nous avons alors décidé de faire faire les travaux à la journée.

M. GANONG : C'est probablement parce qu'on s'était moqué de la population là-bas à propos de ces travaux, que personne n'a voulu croire que le gouvernement était sérieux. Les gens n'aiment pas à perdre leur temps. Mais entreprendre de faire à la journée des travaux qui vont coûter des milliers de dollars, dans un endroit comme Campobello, c'est faire outrage au pays. Les marées y sont très fortes. Je crois qu'elles atteignent un maximum de 28 ou 30 pieds, et entreprendre de faire construire par des ouvriers inexpérimentés une jetée comme il en faut une à cet endroit c'est gaspiller l'argent du pays. Ce brise-lames est nécessaire et l'ancien gouvernement aurait dû y porter plus d'attention peut-être qu'il n'a fait. Mais le gouvernement actuel a laissé s'écouler trois, quatre ou cinq ans sans rien faire, lorsqu'il avait devant lui le rapports des ingénieurs disant qu'il fallait des réparations, et ces rapports montrent que cette négligence va être la cause d'une dépense supplémentaire de $2,000 à $3,000. Aujourd'hui on nous donne dans ce comté le spectacle de travaux qui vont coûter entre $15,000 à $25,000, s'ils sont complétés comme ils doivent l'être, exécutés à la journée par des gens qui ne s'entendent aucunement à la construction des quais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis toujours surpris lorsque j'entends un homme dans les affaires parler d'outillage dans un cas comme celui-ci. On croirait que l'on ne peut faire faire en ce pays de travaux importants à la journée. Voyez ce qui se fait dans le port de Montréal où des travaux qui vont coûter $3,000,000 sont faits à la journée et de la manière la plus satisfaisante. Et ce n'est pas le seul endroit du pays où le travail à la journée a été adopté. Les compagnies de chemin de fer et d'autres grandes compagnies font faire leurs travaux de cette manière. Dans le cas actuel je ne crois pas avoir fait outrage à personne. J'ai demandé des soumissions. Nous n'en avons pas reçu. Est-ce que mon devoir n'était pas de faire faire les travaux pour lesquels le parlement avait voté de l'argent? J'avais reçu ordre de faire ces travaux, je me suis conformé à cet ordre et l'honorable député n'est pas satisfait. Je n'ai pas reçu de soumissions, dit-il, parce que

les gens ont pensé que nous n'étions pas sérieux. C'est une pauvre excuse. Les travaux ont été exécutés avec succès sous la direction d'un homme très capable—M. Shewan. Il ne plaît pas toujours aux honorables députés de la gauche ; loin de là. Ici encore j'ai maintenu dans sa situation un fonctionnaire nommé par nos adversaires. M. Shewan a la surveillance des travaux. Les ouvriers ont été avertis ; ils ont été mis sur leurs gardes, et si le travail n'est pas bien fait ils auront à en souffrir. Je n'ai pas reçu de soumissions, et c'est pourquoi j'ai fait faire les travaux à la journée. Il est très difficile de plaire à mon honorable ami (M. Ganong).

M. GANONG : M. Shewan a-t-il réellement surveillé ces travaux? Non. Cette besogne a été confiée à un meneur du parti libéral.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Shewan a la surveillance de tous les travaux, mais je suppose que le contremaître est un de nos amis politiques. Mon honorable ami (M. Ganong) est assez homme d'affaires pour admettre que s'il était au pouvoir il ne choisirait pas son contremaître parmi les libéraux, s'il a dans son parti quelqu'un capable de faire la besogne. Il y a beaucoup de bons contremaîtres de l'autre côté de la Chambre, et il n'aurait pas de peine à s'en procurer. Lorsque mes amis de la gauche seront au pouvoir, je ne me plaindrai pas s'ils emploient leurs propres amis. C'est tout juste.

M. CLANCY : Mon honorable ami (M. Ganong) a été très modéré lorsqu'il a dit que la conduite de l'honorable ministre constitue un outrage. Voici des travaux qui vont coûter $25,000, et le but de l'honorable ministre en les faisant faire à la journée est manifestement de se servir de l'argent pour corrompre le peuple. Il ne veut employer que ceux qui appartiennent à son parti. S'il donnait les travaux à l'entreprise, les entrepreneurs emploieraient indistinctement les gens sans leur demander à quel parti politique ils appartiennent.

Les MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai demandé des soumissions, et je n'en ai pas reçu. Que dois-je faire ?

M. CLANCY : Vous devriez faire comme tout homme de bon sens ordinaire ferait. Comme gardien du trésor vous devriez demander de nouveau des soumissions, et je suis presque certain que vous en recevriez. L'honorable ministre dit qu'il a reçu ordre de faire ces travaux. De qui a-t-il reçu cet ordre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du parlement même.

M. CLANCY : Le ministre a reçu ordre du parlement de faire exécuter les travaux dont a parlé l'honorable député de Prince-ouest, mais il n'a obéi à cet ordre que deux ans plus tard. Il est temps que le ministre

(l'honorable M. Tarte) cesse de se servir de conservateurs, ingénieurs surveillants ou autres, comme tampons entre lui et son ministère. C'est une tactique à laquelle il a trop souvent recours.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. CLANCY : L'honorable ministre nous dit que cet ingénieur est conservateur, et qu'il remplit bien son devoir. Il est homme de bon sens, et il sait très bien qu'il serait immédiatement destitué s'il ne laissait pas aux amis politiques de l'honorable ministre le direction des travaux, ou s'il y laissait travailler d'autres ouvriers que des libéraux. Je ne crois pas qu'il y ait aujourd'hui en Canada de plus grand scandale public que celui de voir un ministre de la Couronne prendre dans un but de corruption—et je me sers là d'une expression modérée—prendre, dis-je, l'argent du peuple pour faire ces travaux à la journée, lorsque son seul objet est d'aider à ses amis politiques. Je nie que dans ces circonstances on puisse faire exécuter ces travaux honnêtement et bien. L'honorable ministre s'est défendu en disant qu'il y avait là un ingénieur surveillant qui était un bon conservateur et avait toujours combattu le parti libéral, mais je suis bien certain qu'il reste tout à fait tranquille maintenant. C'est le devoir du ministre avant qu'il obtienne d'autres crédits, de donner sa parole—et je suppose qu'il la tiendra—qu'à l'avenir il demandera des soumissions pour tous les travaux de cette importance, et qu'il cessera de nous répéter cette ancienne excuse devenue très ennuyeuse ; qu'il n'agit ainsi que pour aider à la classe ouvrière.

Pas un conservateur en cette Chambre ne prétendra que le parti au pouvoir n'a pas le droit de servir ses amis politiques, mais le ministre des Travaux publics est allé beaucoup plus loin que cela. Il supprime la concurrence et il fait faire les travaux à la journée afin d'en exclure tous ceux qui ne sont pas libéraux. Un ministre de la Couronne n'a pas le droit de faire cela. J'admets franchement qu'il y a des cas où vous ne pouvez pas adjuger les travaux à l'entreprise, mais un ministre doit être très scrupuleux à cet égard, et s'il pêche il vaut mieux que ce soit en adjugeant les travaux à l'entreprise. Il peut arriver, comme le ministre l'a dit, que des travaux ont été bien faits à la journée, mais c'était par accident. Le principe est mauvais. Aucune grande corporation ne fera faire de travaux à la journée à moins que ce ne soit sous la surveillance de ses propres contremaîtres. Il n'y a pas de moyen plus sûr de protéger le trésor public que de demander des soumissions et adjuger les travaux à l'entreprise. L'honorable ministre du commerce (sir Richard Cartwright) a autrefois demandé avec beaucoup de vigueur et d'énergie l'adoption de cette règle. Comment aime-t-il aujourd'hui de se voir obligé de laisser sans rien dire son collègue, l'honora-

ble ministre des Travaux publics, violer le principe des soumissions et de l'adjudication des travaux à l'entreprise, et gaspiller les deniers publics sous prétexte d'aider à la classe ouvrière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a des temps où l'honorable gentleman (M. Clancy) est raisonnable, mais en d'autres temps l'esprit de parti l'entraîne et lui fait voir les choses sous leur mauvais côté. Je n'ai jamais connu de cas plus simple que celui-ci. J'ai demandé des soumissions ; je n'en ai pas reçu. Les travaux pressaient, je les ai commencés. Les matériaux sont là et le travail se fait. Est-ce que je ne dois pas le continuer ? Si j'avais voulu commettre ce crime abominable qui permet à mon honorable ami de faire tant d'éloquence, je n'aurais pas demandé de soumissions ; mais j'ai demandé des soumissions et je n'en ai pas reçu.

Je fis alors exécuter les travaux à la journée. Je dois m'inscrire en faux, abstraction faite, toutefois, de tout esprit de parti, contre la doctrine énoncée par l'honorable député.

M. CLANCY : Pardon, ce sont les amis mêmes de l'honorable ministre qui nous ont enseigné cette doctrine, pendant nombre d'années et s'ils siégeaient encore à la gauche, ils nous la prêcheraient sans doute encore, cette doctrine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prierai l'honorable député de me laisser régler mes comptes avec mes propres amis.

M. CLANCY : Vous avez aussi des comptes à régler avec nous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis prêt à répondre aux objections de l'honorable député sur le champ ; mais qu'il me permette de vider mes différends avec mes amis comme je l'entends. Dire qu'il est impossible de faire exécuter avec succès des travaux à la journée, c'est ce que pas un seul homme d'affaires tant soit peu expérimenté n'oserait affirmer. Que font, par exemple, les entrepreneurs qui obtiennent des entreprises de mon ministère ? Ils emploient des ouvriers à la journée pour faire exécuter leurs travaux. Pourquoi alors, je le demande, les fonctionnaires d'un ministère bien géré ne seraient-ils pas en mesure de faire exécuter ces travaux tout aussi bien que le contremaître d'un entrepreneur ?

La prétention de mon honorable ami, à mon avis, est incompréhensible. Cela revient à dire qu'un ministre ne saurait se procurer les services de bons contremaîtres, tout comme le peuvent faire M. Davis ou M. Onderdonk. Je veux bien demander des soumissions, quand l'intérêt public l'exige. Cela m'épargne bien des embarras. Lorsqu'une entreprise publique est adjugée à un entrepreneur, je nomme un inspecteur des travaux et je ne m'en occupe plus ; pourvu, bien entendu, que l'entrepreneur soit capable de mener à bonne fin son entreprise. Mais lorsque l'entrepreneur est incapable d'exécuter ses travaux, faute de ressources pécuniaires, cela me crée bien des ennuis. L'expérience acquise depuis que je gère ce ministère m'a prouvé que le système de concurrence publique, pratiqué au Canada, et qui consiste à accorder les entreprises de l'Etat à celui dont la soumission est la moins élevée, ouvre la porte à bien des abus. En France, en Allemagne, en Angleterre, le système régnant est de demander des soumissions à des entrepreneurs d'élite, dont les noms sont portés sur une liste spéciale ; et si ce système était en vogue ici, je l'avoue, je serais volontiers disposé à accorder les entreprises à celui dont la soumission serait la moins élevée ; mais lorsqu'un homme inexpérimenté, sans ressources pécuniaires, obtient une entreprise par voie de concurrence publique, il nous crée beaucoup plus d'ennuis qu'on ne le suppose. Ces entrepreneurs ne paient ni leurs ouvriers ni leurs fournisseurs, ne poussent point les travaux avec la rapidité voulue, mais les laissent plutôt traîner en longueur. Il se rencontre sans doute, d'excellents entrepreneurs, mais aussi bien faut-il dire qu'une foule d'autres soumissionnent pour les travaux publics au plus bas prix possible, parce qu'ils espèrent que s'ils obtiennent l'entreprise, quelque circonstance imprévue leur permettra de se tirer d'affaire.

Pour en revenir aux travaux en question, je dois déclarer que j'ai fait mon devoir. Mon honorable ami est injuste quand il parle d'abus criants. Je n'ai jamais commis d'injustices criantes. Dans la gérance de mon ministère, j'ai peut-être commis des fautes ; mais je me suis efforcé d'être juste. Mon honorable ami me reproche d'avoir maintenu au service public dans les différentes provinces des fonctionnaires nommés sous l'ancien régime.

Je ne cherche nullement à rejeter sur ces fonctionnaires la responsabilité qui m'incombe. Si j'ai cité leurs noms au cours du débat, c'est tout simplement dans le but d'établir que je n'ai pas commis d'injustices. Il m'eut été bien facile de congédier quelques-uns de ces fonctionnaires, qui ne sont que surnuméraires ; mais je les maintiens à leur poste, parce que, à mon avis, il importe de s'attacher des serviteurs fidèles à leurs devoirs. Je le sais, mes amis politiques sont loin de tous partager mes vues, et les députés de la gauche diffèrent aussi d'avis avec moi à ce sujet ; mais c'est là matière d'opinion. J'accorde d'abord mes faveurs à mes ams politiques, comme j'en ai le devoir ; mais, relativement aux chefs de division, je maintiens à leur poste ceux qui sont fidèles au devoir, quand bien même ils n'auraient pas été nommés par voie d'arrêté ministériel. Je crois avoir agi avec justice, et je ne mérite certainement pas les reproches qu'on m'adresse si souvent. Je

mériterais plutôt des reproches de la part de mes amis de droite. Si j'ai manqué à la bienséance parlementaire en mentionnant des fonctionnaires, je m'abstiendrai de le faire à l'avenir. Je tiens à porter toute la responsabilité de mes actes.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je suis assez étonné d'entendre le député de Charlotte (M. Ganong) critiquer ces travaux.

M. GANONG : Personne ne songe à s'opposer à l'exécution de ces travaux.

L'honorable M. SUTHERLAND : Non, sans doute ; mais, lorsque le ministre affirme qu'il a demandé des soumissions publiques et qu'il en a pas reçues, alors il a fait ce que tout homme d'affaires expérimenté aurait fait : il a confié la direction de ces travaux à un fonctionnaire de son ministère, en qui il avait confiance, et lui a abandonné tout le soin de cette besogne. Comme l'a fait observer avec raison le ministre, en règle générale, il est préférable de soumettre les entreprises à la concurrence publique ; mais ceux qui sont au courant des affaires le savent, quand des gens sans expérience et sans capitaux obtiennent des entreprises, parce que le chiffre de leurs soumissions est le moins élevé, les travaux, d'ordinaire, traînent en longueur, leur exécution laisse beaucoup à désirer et en dernière analyse c'est le pays qui y perd. Au cours des sessions précédentes, il est venu à notre connaissance maint exemple de ce que j'avance. Il n'est pas exact de dire que les compagnies de chemins de fer, les hommes d'affaires, quand ils ont des travaux à faire exécuter, demandent en règle générale des soumissions publiques.

Au contraire, il arrive souvent, aujourd'hui surtout qu'il existe des associations d'arts et métiers et une échelle fixe de salaires, que ces compagnies engagent des ingénieurs et des contremaîtres expérimentés et qu'elles font faire ces travaux à la journée. A Ottawa, où la municipalité fait exécuter des travaux dix fois plus importants que l'entreprise en question, ces travaux se font à la journée et cela à l'entière satisfaction des intéressées. Je ne partage nullement l'avis des députés de la gauche à ce sujet. J'ai été en lieu de m'occuper de travaux de peu l'importance donnés à l'entreprise par voie de concurrence publique et j'ai constaté un fait : c'est que les salaires des ingénieurs, des contremaîtres et des surveillants atteignent un chiffre assez élevé. Quand on fait exécuter des travaux publics à l'entreprise, ne serait-ce que des travaux de fort peu d'importance, il faut que le ministre en confie la surveillance à des inspecteurs et surveillants et le chiffre de la dépense de ce chef atteint un chiffre fort élevé. L'honorable député ne prétend pas sans doute qu'on n'a employé que des libéraux à ces travaux ? Pareille affirmation serait contraire à la vérité des faits et il est aussi inexact de dire que l'ingénieur préposé à ces travaux ait reçu des instructions dans ce sens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jamais je n'ai donné à qui que ce soit pareilles instructions.

M. GANONG : C'est le chef de file à qui l'on a confié la surveillance de ces travaux qui a été chargé de cette besogne.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je suis en mesure d'opposer une dénégation catégorique à cette assertion. Ni le ministre des Travaux publics ni aucun fonctionnaire de ce ministère n'ont donné pareilles instructions soit à l'ingénieur soit aux chefs de file. Il y a quelques jours, une accusation semblable au sujet d'autres travaux publics, a été lancée par un citoyen demeurant dans la localité en question. Or, j'ai par devers moi une lettre où l'entrepreneur, M. Green, donne un démenti formel à ces assertions.

M. HENDERSON : Le ministre déposera-t-il cette lettre sur le bureau ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui, si mon honorable ami le désire. Je tiens à donner lecture de cette lettre, qui établit toute la fausseté et l'inanité de ces accusations. Personne ici, j'en suis sûr, ne voudrait faire une affirmation contraire à la vérité des faits. En dépit de nos divergences d'opinions, nous voulons tous la continuation de ces travaux et l'emploi légitime de deniers publics ; et si au lieu de se livrer à ces critiques mordantes et de lancer des accusations dénuées de tout fondement, ces messieurs offraient des avis utiles, le ministre des Travaux publics ne serait que trop heureux d'en profiter pour perfectionner ses travaux.

M. GANONG : Passez de ce côté-ci de la Chambre et nous vous indiquerons la voie à suivre.

L'honorable M. SUTHERLAND : S'il faut en juger d'après les tendances qu'il manifeste, l'honorable député ne serait guère apte à remplir la charge de ministre des Travaux publics. Je ne donnerai lecture que d'un passage de la lettre de M. Green et le voici :

M. Ingram aurait, parait-il, fait l'allégation que voici : c'est un citoyen de London qui a obtenu la sous-entreprise du briquetage. Je tiens à opposer une dénégation catégorique à cette affirmation.

M. CLANCY : Est-ce que le ministre révoque en doute l'affirmation d'un député?

L'honorable M. SUTHERLAND: Certainement, et je me base sur une lettre de l'entrepreneur lui-même qui nie la chose.

M. CLANCY : Le ministre n'est pas dans l'ordre. Il n'a pas droit de révoquer en doute la parole d'un collègue.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne sache pas qu'il existe de règle de la Chambre

m'interdisant de faire un exposé des faits, en réfutation d'une allégation faite par un collègue.

M. CLANCY : Le ministre n'a pas le droit de donner lecture d'un document signé par un étranger à la Chambre, et niant une déclaration faite ici même par un collègue.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le député d'Elgin (M. Ingram) a sans doute basé son allégation sur des renseignements qu'on lui a fournis, et il serait bien aise de connaître la vérité. S'il était ici en ce moment, il ne songerait nullement à soulever la question d'ordre. On a affirmé que l'entrepreneur n'a employé à ces travaux que des partisans du gouvernement. Comment la Chambre pourrait-elle savoir si ces accusations sont bien ou mal fondées, quand on nous refuse le droit de porter à la connaissance de nos collègues les attestations de ceux-là seuls qui sont au courant de l'affaire? Je suis donc dans l'ordre.

M. le PRESIDENT (M. Flint) : L'honorable ministre est certainement dans l'ordre.

L'honorable M. SUTHERLAND : M. Green ajoute :

Il aurait, paraît-il, déclaré, en outre, ceci : " C'était une rumeur accréditée à Saint-Thomas que M. Green n'obtiendrait pas l'entreprise à moins de s'engager à donner la sous-entreprise du briquetage à un libéral très en vue de Saint-Thomas ". Je nie également la chose, et je suis surpris que M. Ingram ose faire pareilles affirmations en plein parlement, quand il lui serait si facile de constater par lui-même la vérité des faits. Mais pareille enquête, je suppose, aurait dérangé ses calculs. Je puis calmer les inquiétudes de M. Ingram relativement à l'emploi de conservateurs aux travaux de construction de la salle d'armes, en lui disant que le docteur Wilson a souvent déclaré qu'il ne s'opposait nullement à ce qu'on les employât à ces travaux, et en ajoutant que dans mes négociations relativement à la sous-entreprise, j'ai stipulé que l'on pourrait employer tous les ouvriers disponibles à Saint-Thomas, abstraction faite de leur couleur politique.

De fait, l'entrepreneur est conservateur et en accordant la sous-entreprise en question, comme, je suppose, il en avait le droit, à un individu solvable et dont la soumission était la moins élevée, il a stipulé, sans doute, en raison de l'opinion règnant à Saint-Thomas, que tous les ouvriers de la ville, sans distinction de partis politiques, pourraient être employés aux travaux. Voilà qui prouve bien toute la futilité et l'inanité de ces accusations. Si nous avions par devers nous le bordereau de ces travaux, il nous serait facile, sans doute, d'y trouver les noms de nombre d'amis et partisans de l'honorable député.

M. GANONG : Le ministre affirme qu'il a demandé des soumissions, mais sans résultat. Le chose est facile à expliquer. Je connais un constructeur de jetées et de quais, qui demeure dans mon comté et qui a entrepris nombre de travaux publics ; or, cet homme, fort en vue et très au fait de sa besogne, m'a déclaré qu'il ne soumissionnerait pas pour ces travaux. Comme je lui en exprimais ma surprise, il me dit que le gouvernement avait fait voter un crédit dans le but de se faire de la popularité et de l'emporter, aux élections provinciales, mais qu'il n'avait absolument rien fait ; or, dit-il à la veille des élections fédérales, voilà qu'il recommence le même feu, encore dans le but de se faire de la popularite ; mais, ajouta-t-il, je n'ai pas de temps à gaspiller à pareils travaux. Comme l'a fait observer le député de Bothwell (M. Clancy) puisqu'il s'agissait d'une dépense de $20,000, c'était le devoir du ministre de soumettre ces travaux à la concurrence publique, en demandant de nouvelles soumissions. Le ministre sans portefeuille (l'honorable M. Sutherland) prétend que je m'oppose à l'exécution de ces travaux. Jamais je n'ai affirmé pareille chose. Il faut tenir compte au gouvernement de la sollicitude dont il a fait preuve pour Saint-Thomas ; mais il aurait dû, en outre, faire preuve de qualités administratives en donnant cette entreprise par voie de soumissions publiques au lieu de faire exécuter ces travaux à la journée, sous la direction d'un meneur politique. J'ai inscrit cette interpellation au feuilleton des ordres, afin de mettre le ministre des Chemins de fer et Canaux en lieu de se disculper, à la suite des élections provinciales. On a colporté dans cet arrondissement de vote des lettres, censées venir du ministre des Chemins de fer et déclarant que tout suffrage donné aux candidats du gouvernement provincial contribuerait à faire obtenir un crédit du gouvernement fédéral pour la construction d'un brise-lames. Voilà les influences qu'on a mises en jeu, et si la rumeur est fondée, celui là même qui a la direction actuelle de ces travaux est l'un de ceux qui ont colporté ces lettres.

M. CLANCY : Nous nous soumettons toujours avec l'humilité et le respect voulus aux décisions de l'Orateur ; mais, vû l'importance de la chose, je désire appeler l'attention du président sur une opinion de sir John Bourinot relativement à la question d'ordre que j'ai soulevée. Le passage en question se trouve à la page 408 de la deuxième édition de son ouvrage :

Il est également contraire au règlement de donner lecture d'articles de journaux, de lettres ou communications, soit écrits soit imprimés, venant de personnes étrangères à la Chambre et contenant des allusions, des réflexions ou des dénégations relatives à quelque affirmation d'un député, ou exprimant une opinion dérogatoire aux délibérations de la Chambre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je n'ai rien dit de dérogatoire aux délibérations de la Chambre ; je me suis contenté de faire un simple exposé des faits. Un député prend la parole et fait certaines allégations auxquelles le ministre des Travaux publics oppose une dénégation ; or, de mon côté, j'apporte tout simplement certains renseigne-

ments ou preuves établissant que la dénégation du ministre est parfaitement fondée.

M. le PRESIDENT (M. Flint) : L'allégation en question ne reposant point sur des faits personnellement connus à l'honorable député en question, tout député avait droit de produire des preuves tendant à contredire cette allégation. L'opinion citée par le député de Bothwell semble bien, en effet, contredire, dans une certaine mesure, la décision que j'ai donnée, et en conséquence, je m'abstiens de poser d'autre règle. Si pareille question d'ordre se présente de nouveau, quand j'aurai l'honneur de présider ce comité, je serai en meilleur lieu de donner des explications plus circonstanciées.

M. SPROULE : Si j'ai bien suivi la pensée du ministre des Travaux publics, il affirme qu'il vaut mieux faire exécuter les travaux publics à la journée que de les donner à l'entreprise ; et à l'appui de cette prétention, il nous dit que les grands travaux du port de Montréal se font à la journée. Le ministre ne l'ignore pas, dans une grande ville où les unions ouvrières tiennent à ce que les travaux se fassent à la journée et où il y a surabondance sur le marché de la main-d'œuvre, la chose serait peut-être justifiable, pourvu que l'on pût trouver des contremaîtres expérimentés. Mais il ne saurait prétendre qu'il faille ériger cela en principe ailleurs que dans les grandes villes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais érigé la chose en principe, ni posé de règle générale dans ce sens. Ce que j'affirme, c'est qu'en certaines circonstances, il est préférable de faire exécuter les travaux publics à la journée, et que quelquefois l'intérêt public demande qu'on soumette ces travaux à la concurrence par voie de soumissions.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, le ministre est allé plus loin, et, à l'appui de sa thèse, il nous a dit qu'il arrive souvent qu'un entrepreneur auquel le gouvernement a adjugé une entreprise publique soit sans ressources financières, ce qui crée au ministre beaucoup d'ennuis, et qu'il serait facile de couper court à tous ces embarras en faisant exécuter ces travaux à la journée. Le ministre des Travaux publics et ses collègues semblent oublier qu'à l'époque où ils siégeaient à la gauche, ils proposèrent une résolution affirmant qu'en principe tous les travaux dont le coût excède $5,000 doivent se donner à l'entreprise. Cette motion l'emporta et la Chambre affirma ce principe. Or, aujourd'hui, ces messieurs proclament qu'en principe il est préférable de faire exécuter pareils travaux à la journée. Le ministre a cité, à l'appui de sa thèse, le fait que, dans une certaine circonstance, il a demandé des soumissions, sans avoir réussi à en obtenir. Alors, s'est-il écrié, j'ai passé outre et fait exécuter ces travaux à la journée. Il ne nous a pas prouvé, toutefois, qu'il eût urgence et qu'il ne lui eût pas été possible de temporiser quelque peu, pour demander de nouvelles soumissions. D'autre part, on a cité un autre cas où des travaux tout aussi importants sont restés en suspens deux années durant. Dans ce cas, il n'a pas fait faire ces travaux à la journée, mais il a attendu le moment favorable pour les donner à l'entreprise. Personne, à coup sûr, ne prétendra que surtout lorsqu'il s'agit de travaux importants, le travail à la journée l'emporte sur le système de l'entreprise. Le député de Norfolk-nord est venu au secours de son collègue, le ministre des Travaux publics, et ce faisant, il a pris une attitude diamétralement opposée à celle qu'il avait jadis adoptée.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : A mon avis, il est des circonstances où il est justifiable de faire exécuter les travaux publics à la journée. Il y a, je suppose, dans chaque ministère, des fonctionnaires qui font l'estimation du coût des travaux, lorsqu'il s'agit d'adjuger une entreprise publique ; et si les soumissions dépassent le chiffre légitime du coût estimatif, alors le ministre serait en lieu de rejeter ces soumissions. Il est tout juste que le gouvernement sauvegarde les intérêts publics et qu'il ne permettre pas à des entrepreneurs retors d'exploiter le trésor public. Toutefois, lorsqu'il s'agit de faire exécuter des travaux à la journée, il n'est pas tolérable que le ministre exige du contremaître ou du directeur de ces travaux qu'il n'emploie que les partisans du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne l'ai jamais fait.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : En effet, ce serait une iniquité. On n'a pas droit d'empêcher l'ouvrier de gagner son pain quotidien, sous prétexte qu'il appartient au camp politique opposé ; et s'il se rencontre quelque ouvrier qui ne fasse pas son devoir, on doit le congédier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens précisement d'être victime, aujourd'hui même, du système préconisé par le député de Grey-est (M. Sproule). Il s'agit de notre approvisionnement de houille pour tous les édifices publics d'Ottawa, et l'on sait qu'il nous faut de grandes quantités de ce combustible. L'entrepreneur qui nous a vendu la houille l'année dernière, nous a offert de nous fournir la provision de cette année, moyennant $5.60 la tonne. Or, cet article de la dépense publique est d'un chiffre fort élevé, de $25,000 et au delà ; et j'ai dit à mes fonctionnaires de demander des soumissions pour la fourniture de la houille. Les soumissions nous sont arrivées samedi ; or, au lieu d'obtenir la houille de M. Heney par voie de soumission privée à $5.60 la tonne, je constate que la soumission la moins élevée est de $6.20. Ainsi donc, voilà, pour l'amour d'un principe, je perds $2,700. S'il s'était agi de la gérance de mes

propres affaires, voici ce que, à titre d'homme d'affaires, ce que je prétends être, je me serais dit : le chiffre de cette soumission privée est le moins élevé, et je vais l'accepter. Mais, comme il existe un système de soumissions publiques, dans les circonstances, j'ai cru devoir l'appliquer. Pourquoi donc alors me ferait-on un crime de suivre mon propre jugement, quand j'ai lieu de croire qu'il m'est possible au moyen de ce système, d'économiser les deniers publics ? Dans le cas dont il s'agit, je me suis laissé guider d'après un prétendu principe, lorsque, de fait, il n'existe ni principe, ni système fixe.

M. FOWLER : Qu'est-ce qui empêche le ministre (l'honorable M. Tarte) d'accepter maintenant l'offre de $5.60? Du fait qu'il a demandé des soumisisons, il ne s'en suit pas qu'il soit tenu d'en accepter une seule. Ou bien encore, pourquoi ne se serait-il pas informé, d'abord, du prix de la houille, chose assez facile, quite à ne payer qu'un prix légitime?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce qui revient à dire, n'est-ce pas, que le système qui tend à toujours faire accepter la soumission la moins élevée ne vaut rien?

M. FOWLER : Non pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On demande des soumissions puis un dépôt, et ces formalités accomplies, il faut mettre cela au rancart pour accepter la soumission la moins élevée.

Quelques VOIX : Allons donc!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà ce que cela veut dire. Serait-il justifiable de ma part de demander des soumissions, s'il me fallait ensuite revenir au système des soumissions privées? Après tout, il ne faut pas, à tout propos, prendre le ministre pour un voleur ; c'est absurde. Qu'ai-je à gagner à faire exécuter les travaux publics à la journée? Pas un seul dollar, rien qu'un surcroît d'ennuis. Je suis décidé à suivre ce système, chaque fois que la chose me semblera avantageuse au pays. Du reste, je comprends parfaitement la raison de l'attitude de ces messieurs de la gauche. J'ai assez d'expérience de la vie politique pour savoir que lorsqu'on est dans l'opposition, on trouve matière à critique dans tout ce qui se fait. Je ferai, toutefois, observer qu'à l'avenir, il sera facile de tomber ainsi dans l'excès, et que cette critique à outrance est dangereuse. Car, enfin, les partis ne s'éternisent pas dans l'opposition. Et lorsqu'un parti sort de l'opposition pour monter au pouvoir, s'il s'est montré outrancier dans ses critiques, lorsqu'il siégeait à la gauche, il se trouve en fort singulière posture, sur les banquettes ministérielles. Mon honorable ami est allé beaucoup trop loin. Je le prie de se rappeler encore une fois que tôt ou tard son parti siégera sans doute à la droite, et qu'il importe de ne pas tomber dans l'excès ; car, la doctrine qu'il prêche aujourd'hui, le système qu'il préconise, il n'est pas un gouvernement qui puisse l'appliquer. Je ne prétends nullement me soustraire à la règle relative à la concurrence publique ; non, tout ce que je demande, c'est qu'on me traite loyalement, et qu'on m'accorde la même latitude qu'à tout autre homme d'affaires.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le ministre, pour lequel j'éprouve une vive sympathie, me permettra de lui faire observer que, du fait qu'on lui a offert privément de la houille à $5.60 la tonne, tandis que le prix des soumissionnaires est beaucoup plus élevé, il aurait pu conclure que les marchands de houille ont formé une coalition. Si pareille coalition existe, comme semblerait l'indiquer ce grave écart entre les prix de la houille, le ministre aurait le devoir de refuser d'accepter les soumissions, de rendre aux intéressés leurs chèques et de s'informer soit à Montréal, soit à Toronto ou ailleurs, du prix de la houille.

Si j'étais ministre des Travaux publics ou à la tête de quelque autre ministère, je ne tolérerais pas un instant qu'on se permît de rançonner ainsi le gouvernement. Je le répète, le fait qu'on lui a offert de la houille à si bas prix et que les soumissionnaires demandent un prix si élevé, indiquerait qu'il s'est formé une coalition.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme preuve qu'il n'existe pas de coalition, je signale le fait que tous les prix des soumissionnaires sont différents. Il n'existe absolument aucune coalition ici. Si l'honorable député était appelé à gérer un ministère, il se résignerait assez difficilement, après avoir conclu un marché privément, et après avoir plus tard demandé des soumissions, à refuser d'accepter la soumission la moins élevée. Pareille gérance des affaires publiques serait impossible. Parlant de façon générale, je prétends qu'il faut accorder au ministre ses franches coudées, et lui donner autant de latitude que l'on en accorde à un homme d'affaires en pareilles circonstances.

M. CLANCY : Le ministre affirme à bon droit que, pour être utile, la critique ne doit pas être outrée. Mais s'il lui prend fantaisie de se créer une idole, de tomber à genoux et de l'adorer, il n'a pas droit d'attendre de l'opposition qu'elle en fasse autant. A l'entendre, l'opposition prétend qu'il est impossible de bien faire exécuter les travaux publics à la journée. Jamais pareille affirmation ne s'est produite de ce côté-ci de la Chambre ; par conséquent, cet argument croule par sa base. Nous convenons qu'il peut se présenter des cas où il est légitime de faire exécuter les travaux publics à la journée. Mais le ministre va plus loin et cherche à convaincre le comité qu'invariablement il vaut mieux faire exécuter les

travaux publics à la journée, que de les donner à l'entreprise.

Nous en convenons, les conservateurs, au cours de leur règne, ont éprouvé les mêmes embarras relativement aux hommes de paille qui soumissionnent les entreprises publiques et aux entrepreneurs insolvables aboutissant à la faillite. A cette époque, le ministre et ses amis prétendaient à bon droit qu'il faut toujours soumettre les travaux de l'Etat à la concurrence publique par voie de soumission, sauf lorsqu'il s'agit de travaux de peu d'importance. Aujourd'hui, le ministre répudie ce principe et veut mettre ce système au rancart.

Le député d'Elgin (M. Robinson) dit qu'un ministre qui donne à ses fonctionnaires l'ordre de ne pas employer d'adversaires politiques aux travaux de l'Etat, commet une iniquité. Et le ministre de l'interrompre et de s'écrier que jamais, au grand jamais, il n'a donné pareilles instructions à ses fonctionnaires. Eh bien! que le ministre me permette de lui dire que nous, députés de la gauche, nous pourrions lui citer maintes et maintes circonstances où cela s'est pratiqué, avec ou sans l'assentiment du ministre. Si la chose s'est faite à son insu, et qu'il ait appris le fait plus tard, il est tout aussi coupable que s'il eût donné lui-même des instructions dans ce sens. Si je réussis à signaler au ministre un seul abus de ce genre, s'engage-t-il à prendre tous les moyens d'y remédier?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il serait vraiment déplorable d'exclure un pauvre homme des travaux publics, parce qu'il aurait voté contre le gouvernement. Jamais je ne songerais à donner pareilles instructions. Bien entendu, je donnerais la préférence à mes amis politiques, toutes choses égales d'ailleurs, et les députés de la gauche n'agiraient pas autrement. Le député de Bothwell (M. Clancy) ne doit pas oublier que ma carrière politique est bien plus longue que la sienne, et je sais que le parti conservateur, lorsqu'il était au pouvoir, a toujours appliqué le système que j'applique moi-même aujourd'hui. Les conservateurs sont peut-être même allés plus loin que nous dans ce sens. Et ici je parle en connaissance de cause, puisque vingt années durant, je suis resté attaché au parti conservateur. Je n'affirme pas que les conservateurs, au pouvoir, aient toujours exclu les libéraux de tout emploi aux travaux publics, pas plus que nous n'excluons aujourd'hui les conservateurs. Je pourrais signaler parmi les employés publics nombre de conservateurs qui ont voté contre nous aux dernières élections, sans que pour cela, nous songions à les molester.

M. CLANCY : Qu'en savez-vous ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces fonctionnaires ne dissimulent nullement leurs opinions. Pour mon compte, je n'entends terroriser personne. J'entends autrement la liberté. Mes fonctionnaires ont parfaitement droit de professer les opinions qu'ils voudront, en matière politique, pourvu qu'ils soient fidèles aux devoirs de leur charge. Je ne leur demande pas dans quel sens ils ont voté. Je le sais, il est parmi les fonctionnaires publics à Ottawa, et même au ministère des Travaux publics, nombre de gens qui ont voté contre le gouvernement. Je ne les ai point congédiés, ni songerais-je à le faire. Ils sont parfaitement libres de voter comme ils l'entendent, pourvu qu'ils ne prennent pas de part active aux luttes politiques. Le gouvernement a non seulement le droit mais encore le devoir de donner les emplois publics à ses amis politiques de préférence à tout autre. C'est la ligne de conduite que j'entends suivre et ni libéraux ni conservateurs ne sauraient m'en faire un crime. Quant à exclure les ouvriers de tout emploi aux travaux de l'Etat, c'est là une tactique qui ne réussit guère à un parti, et cette tactique, je n'entends pas la suivre. Je donne la préférence à mes amis, mais je recommande de donner de l'emploi à un foule de gens qui ont voté contre nous. C'est le meilleur moyen de s'assurer leurs suffrages, à l'avenir.

M. FOWLER : Le ministre, je le regrette, est fort chatouilleux à l'endroit de son honneur. Il semble croire que toutes nos critiques sont dirigées contre sa personne et son ministère ; car s'il nous arrive de censurer certains actes de son ministère, il s'indigne, comme si nous les prenions, lui et ses fonctionnaires, pour des voleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. FOWLER : Ce sont les propres paroles du ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand j'ai prononcé ces paroles, je n'entendais nullement me les appliquer.

M. FOWLER : Il pourrait fort bien arriver au ministre de tomber au milieu des voleurs et voilà pourquoi nous voulons prévenir tout danger de ce genre.

Nous faisions remarquer que pour des travaux aussi considérables que ceux-là, il valait mieux demander des soumissions. Je sais qu'il est préférable, dans certains cas, de faire faire le travail à la journée, surtout quand on a un bon conducteur des travaux, ce qui est assez difficile à trouver.

Quant aux soumissionnaires incapables, on peut les éloigner en fixant le dédit à plus de 10 pour 100, si c'est nécessaire. La somme retenue devrait toujours être suffisante pour payer les gages des ouvriers et garantir l'Etat que les travaux seront exécutés. Cela empêcherait les soumissions des gens n'ayant pas la moindre notion de ce genre de travail. Le gouvernement devrait toujours exiger un dépôt suffisant pour protéger l'intérêt public, et c'est ce qui a toujours

lieu quand le soumissionnaire est un conservateur ; mais quand c'est un libéral, j'ignore comment les choses se passent.

Tant que nous aurons un gouvernement de parti, j'admets que les faveurs ministérielles doivent aller aux amis du gouvernement ; mais lorsqu'il s'agit de travaux faits à la journée, c'est de la mesquinerie de demander à un ouvrier pour qui il vote.

On a reproché à l'opposition ses critiques ; je déclare que, pour ma part, les miennes ne s'adressent pas au ministre personnellement. Je reconnais qu'il fait preuve de beaucoup d'énergie, et bien que je n'approuve pas tout ce qu'il fait, j'avoue qu'il a du bon.

M. SPROULE : Puisqu'on s'est plaint de nos critiques, je dis que l'opposition a toujours le droit de critiquer quand un ministre viole un principe bien établi, comme dans le cas actuel. Il a entrepris de faire faire à la journée un travail de $20,000, au lieu de demander des soumissions et d'adjuger les travaux à un entrepreneur, quand il n'y avait pas urgence, ni autre raison suffisante.

Quant aux soumissions pour la fourniture du charbon, il y a une circonstance qui jette peut-être un peu de lumière sur la question. Le prix du charbon a pu augmenter dans l'intervalle, ou les soumissionnaires ont pu s'entendre entre eux, comme la chose a eu lieu relativement au fil d'engerbage. Chaque soumissionnaire offrait un prix différent, mais ils savaient ce qu'ils faisaient et s'entendaient parfaitement. Pourquoi met-on toujours dans l'avis de soumission, que la plus basse ni aucune soumission ne sera nécessairement acceptée ? C'est parce que le gouvernement peut s'informer des prix réels et s'il constate que ceux qui sont demandés sont exagérés, il pourra refuser de les accepter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que nous faisons toujours.

M. SPROULE : Oui ; pour la raison que je viens de donner. Je répète que tant que nos critiques seront dérigées contre un ministère qui viole un principe bien établi, concernant l'adjudication d'une entreprise publique, personne n'a le droit de s'en plaindre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me suis pas plaint de l'injustice des critiques, loin de là. Je trouve, au contraire, que nous avons discuté un point très intéressant.

M. SPROULE : Pourquoi dire alors que l'opposition semble prendre tous ceux qui font partie du ministère des Travaux publics pour des voleurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parlais d'une manière générale. Il est possible aussi que je ne parvienne pas à m'exprimer en anglais avec autant d'exactitude que je pourrais le faire en français.

M. SPROULE : Alors, pensez en français et exprimez-vous en anglais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me fais pas toujours parfaitement comprendre. Je ne considère pas les critiques qui ont été faites, comme une injustice à mon égard. Je trouve que je suis bien traité par la Chambre, mais je prétends qu'on a tort de discuter ces questions en partant du point de vue que le ministre a l'intention de mal agir. J'ai connu très peu de ministres qui désiraient mal faire.

M. McISAAC : Il est amusant d'entendre l'opposition faire la leçon au gouvernement et à ses partisans et se plaindre de voir pratiquer ce qu'elle a elle-même pratiqué durant dix-huit ans.

Nos adversaires devraient avoir assez de dignité pour ne pas être continuellement à se plaindre quand, à toutes conditions égales, le gouvernement favorise de préférence ses amis.

Quant au travail à la journée, je considère que dans tous les cas, excepté quand il s'agit d'entreprises considérables, il vaut mieux, pour le gouvernement, pour le pays et pour les ouvriers, que les travaux soient faits à la journée. Les entrepreneurs sont des gens très habiles et quand ils se font adjuger une entreprise leur seule ambition est de faire autant de profit que possible, et personne ne peut le leur reprocher. Ils commencent par se procurer les matériaux les moins coûteux qu'ils peuvent trouver et engagent les ouvriers auxquels ils paient des salaires de famine. Le gouvernement ne peut que nommer un surveillant des travaux lorsqu'ils sont donnés à l'entreprise et ce surveillant ne vaut pas mieux que le conducteur des travaux, quand ils sont faits à la journée. Faites faire un travail de $5,000 à la journée, avec un bon contremaître, et il sera deux fois mieux fait que si le même travail est adjugé à un entrepreneur, et les ouvriers auront reçu des gages raisonnables. Quand les travaux sont faits à la journée, le contremaître ou l'ingénieur du gouvernement paie à ses ouvriers des gages suffisants, tandis qu'un entrepreneur fournit des matériaux de qualité inférieure et lésine sur le salaire des ouvriers.

L'adjudication des entreprises publiques à des entrepreneurs donne lieu à toutes sortes de fraudes, et depuis vingt-cinq ou trente ans, chaque fois que l'Etat a été fraudé ou volé, ça toujours été à propos de quelques grands travaux donnés à l'entreprise. On a toujours constaté, d'un autre côté, que lorsque les travaux sont faits à la journée par un bon contremaître ou sous la direction d'un ingénieur, les travaux sont mieux faits, et par conséquent, le travail à la journée est préférable et pour l'Etat et pour les ouvriers.

M. FOWLER : Ce que vient de dire l'honorable député est très joli en théorie, mais ce n'est malheureusement pas ce qui a lieu,

dans la pratique. Si le contremaître ou le surveillant chargé de la direction des travaux était choisi d'après ses mérites et s'il était toujours disposé à faire passer les intérêts de l'Etat avant toute autre considération, le tableau tracé par mon honorable ami serait fidèle. Mais dans la réalité, la direction des travaux est confiée à un politicien qui, souvent, n'ent connaît pas le premier mot.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, non.

M. FOWLER : C'est ce qui se fait actuellement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. FOWLER : En supposant qu'il possède quelques connaissances superficielles, ce n'est certainement pas un expert.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Puisque nous discutons amicalement, je me permettrai de donner quelques explications à mon honorable ami. Les ingénieurs du gouvernement reçoivent invariablement l'ordre de n'accepter comme contremaître que des hommes sachant parfaitement le métier. Chaque fois que j'ai appris que ces instructions n'avaient pas été suivies, j'ai destitué les contremaîtres. Je défie l'honorable député de me citer un cas où le contremaître n'était pas un homme du métier. Mes ordres sont formels ; on n'emploie à ces travaux que des menuisiers ou des charpentiers capables. Si ces ordres ont été violés, qu'on me le fasse savoir.

M. FOWLER : L'honorable ministre admet que sa première règle est de s'adresser à ses amis politiques. S'il s'apercevait qu'un bon libéral ne possédait pas les connaissances nécessaires, est-ce qu'il le congédierait et le remplacerait par un conservateur de l'endroit, qui aurait les capacités voulues ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Immédiatement.

M. FOWLER : Les règlements de la Chambre nous obligent à accepter cette déclaration du ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ai déjà fait, plus d'une fois.

M. FOWLER : J'accepte cette déclaration du ministre, parlementairement parlant, mais je ne vais pas plus loin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Shippegan, j'ai employé un adversaire politique du gouvernement. L'honorable député a raison de dire qu'il faut employer de bons contremaîtres, et il y en a dans nos rangs.

M. FOWLER : Il y en a, mais bien peu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'emploie ceux qu'il y a, et si je ne pouvais pas trouver un contremaître libéral, dans une localité, je n'hésiterais pas à nommer un conservateur, et pourquoi hésiterais-je ?

M. FOWLER : Pourquoi ? Parce que le ministre déclare lui-même que les entreprises doivent être données aux amis. L'honorable député d'Antigonish (M. McIsaac) a parlé des gémissements de l'opposition ; ce n'est pas une expression bien courtoise et je ne crois pas qu'elle puisse être appliquée aux critiques que nous nous sommes permises. Je ne crois pas, non plus, que la majorité de ses amis de la droite approuve ses idées sur la supériorité du travail à la journée sur l'adjudication à l'enchère des travaux de l'Etat. J'admets que les entrepreneurs sont d'habiles gens, mais je n'entends pas l'habileté de la même manière que mon honorable ami. On peut être habile sans être malhonnête et les entrepreneurs canadiens ne ressemblent certainement pas au portrait qu'en trace l'honorable député. J'en connais beaucoup qui sont honnêtes, honorables et auxquels on ne peut adresser aucun reproche.

L'honorable député dit que le premier soin d'un entrepreneur est de faire de l'argent. C'est une ambition très légitime, que nous possédons tous plus ou moins. Il leur reproche aussi de chercher à se procurer des matériaux de qualité inférieure et à vil prix. Je nie cela. Il peut y avoir des gens malhonnêtes parmi les entrepreneurs, comme on en rencontre dans toutes les carrières. Les professions libérales n'en sont pas exemptes, et il s'en trouve même dans celle à laquelle j'appartiens et que je considère la plus belle de toutes. Mais la grande majorité des entrepreneurs est composée d'hommes honnêtes qui remplissent à la lettre les conditions de leurs contrats et fournissent les matériaux qu'ils se sont engagés à fournir. Je suis convaincu que le ministre des Travaux publics confirmera ce que je viens de dire des entrepreneurs canadiens. Si un entrepreneur s'avisait d'employer des matériaux de mauvaise qualité, n'avons-nous pas des fonctionnaires spéciaux sur les lieux pour sauvegarder les intérêts de l'Etat ? Ces surveillants feraient assurément leur devoir. Quand ces travaux se font à la journée, c'est le contremaître qui achète les matériaux et s'il est assez bon juge pour les acheter, il doit être également capable de juger de la qualité de ceux qui sont fournis par l'entrepreneur.

M. McISAAC : Le principal ou le seul argument de l'honorable député (M. Fowler) contre le travail à la journée c'est que les travaux sont confiés à des politiciens, car il suppose qu'il n'y a pas d'ouvriers capables parmi les libéraux cette prétention est tellement absurde, que je n'entreprendrai pas de la réfuter. Ne comprend-il pas que lorsqu'une entreprise est adjugée à un en-

trepreneur, la seule garantie de l'Etat réside dans le surveillant qui est généralement choisi parmi les amis du gouvernement ? Le danger d'un surveillant incapable est aussi grand dans un cas que dans l'autre, et par conséquent son argument ne vaut rien.

Je n'ai jamais dit que les entrepreneurs sont malhonnêtes, mais qu'ils sont habiles, et il n'y a rien d'offensant en cela. Leur principale ambition est de faire le plus d'argent possible ; ils ne s'inquiètent guère de la qualité des matériaux et de la solidité des travaux, et je crois que beaucoup d'autres feraient de même à leur place. La seule garantie du gouvernement est de nommer des surveillants qui sont choisis de la même manière que les contremaîtres, dans le travail à la journée ; et ils sont généralement pris parmi les amis du parti au pouvoir. Dans les deux cas, les travaux se font sous la surveillance immédiate de l'ingénieur. Le raisonnement de l'honorable député (M. Fowler) ne prouve donc pas grand'chose.

M. FOWLER : Pas du tout. Le cas de l'inspecteur nommé par le gouvernement pour surveiller les travaux faits par l'entrepreneur n'est pas du tout le même. Il est payé pour critiquer, mais quand l'exécution des travaux lui est confiée personnellement, il n'a pas le même intérêt. Même un politicien peut faire un bon surveillant, tandis qu'il serait un piètre contremaître. Je vois avec plaisir que l'honorable député (M. McIsaac) a modifié suffisamment ses premières déclarations pour——

M. McISAAC : Je n'ai pas modifié mes premières déclarations.

M. FOWLER : Il les a modifiées et je l'en félicite. Il avait d'abord prétendu que tous les entrepreneurs, en général, cherchent à fournir les matériaux les plus inférieurs et les moins coûteux possibles. Il admet maintenant qu'il peut y en avoir d'honnêtes. J'espère que le ministre des Travaux publics admettra que la grande majorité des entrepreneurs de ce pays sont honnêtes et droits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis certain que mon honorable ami n'a jamais eu l'intention de dire que tous les entrepreneurs étaient malhonnêtes. Depuis que je suis ministre j'ai eu beaucoup de relations avec des entrepreneurs, et je me fais un devoir de proclamer que la très grande majorité d'entre eux se compose d'hommes très honnêtes et très honorables. Mais, malgré leur honnêteté, la plupart cherchent à éluder la clause relative aux gages raisonnables. La nature humaine est toujours là. Aussi je ne crains pas de dire que le mode du travail à la journée deviendra de plus en plus populaire au Canada. Avec le mode actuel, nous avons beaucoup d'ennuis avec les entrepreneurs. J'ai reçu de la bourse du travail de nombreuses plaintes contre quelques entrepreneurs qui, d'une manière ou d'une autre, éludent la clause relative aux gages raisonnables. Les ouvriers s'en plaignent et nous sommes obligés de faire des enquêtes pour savoir qui a raison et qui a tort. Quand les travaux se font à la journée avec un bon contremaître, et c'est une condition indispensable, nous n'avons pas ces embarras. Le gouvernement paie des gages raisonnables et emploie de bons matériaux. Son but n'est pas de réaliser des bénéfices et il ne cherche qu'à s'assurer que le travail sera bien fait.

Je comprends les objections que soulèvent les honorables députés de la gauche. Ils craignent que le travail à la journée ne tourne pas à leur avantage, que le parti au pouvoir n'emploie un plus grand nombre de partisans que d'ouvriers. Cet argument a sa valeur, mais ce sont là les fortunes de la guerre, et elles n'affectent en rien le grand principe qui veut que les droits des ouvriers soient respectés, ce que ne font pas toujours les entrepreneurs.

M. SPROULE: Ce dont nous nous plaignons surtout, c'est qu'on fasse savoir aux gens qu'ils ne pourront pas avoir d'ouvrage s'ils ne votent pas pour le gouvernement. C'est ce qui a eu lieu dans mon comté. Les ouvriers qui voulaient voter pour mon adversaire avaient de l'ouvrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne discuterai pas en ce moment les travaux qui se font dans le comté de mon honorable ami. Lorsque nous serons rendus à ce crédit, il constatera que le mode de donner les travaux à l'entreprise ne fonctionne pas toujours très bien. Je me ferai un plaisir de discuter cette question avec lui, quand le temps sera venu.

M. GANONG : Personne ne doute que l'honorable ministre des Travaux publics interprète le mot " honnête " autrement que l'honorable député d'Antigonish, et je vois avec plaisir que le ministre ne considère pas les critiques de l'opposition comme s'adressant à lui personnellement. Peut-il donner le nom de celui qui exécute les travaux à Wilson's Beach, sous la direction de M. Shewan ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas le nom ici, mais je le donnerai ce soir ou demain.

M. GANONG : Je le regrette, car l'honorable ministre prétend que ces travaux sont toujours confiés à des hommes capables et celui-ci est un pêcheur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député peut-il me donner son nom ?

M. GANONG : Il s'appelle Ethelbert Savage, si on ne lui en a pas substitué un autre depuis que les travaux sont commencés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans ce cas comme tous les autres, M. Shewan a reçu instruction de n'employer que des menuisiers et des charpentiers capables. S'il a agi autrement,

ce contremaître sera congédié, car mes ordres sur ce point sont formels.

M. GANONG : Le ministre peut-il donner le nom de l'autre contremaître ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député prétend-il qu'il n'est pas compétent ?

M. GANONG : Toute sa vie il a exercé le métier de pêcheur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande à l'honorable député s'il prétend que cet homme n'est pas un charpentier ?

M. GANONG : Pas un charpentier pour la construction de quais.

M. LEMIEUX : L'honorable député prétend-il dire parce qu'un homme est pêcheur il n'est pas compétent ?

M. GANONG : Pas du tout. Nous avons dans le comté de Charlotte les meilleurs pêcheurs du Canada. Le ministre peut-il dire de quelle manière on se procure le bois nécessaire pour ces travaux, et qui est chargé de l'acheter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'ingénieur des travaux, M. Shewan, qui donne les commandes personnellement ou par son agent.

M. GANONG : Je suppose que c'est le contremaître qui agit comme l'agent de M. Shewan, pour l'achat de ce bois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contremaître fait probablement les arrangements dont M. Shewan prend connaissance et qu'il approuve ou désapprouve.

M. GANONG : Il faudra probablement faire venir ce bois d'une localité située à 100 milles du lieu des travaux. Sur l'île de Campobello, il n'y a pas un morceau de bois qui puisse servir à ces travaux. Ce quai aura une hauteur de 50 à 60 pieds car la marée à cet endroit atteint jusqu'à trente pieds, les navires devront y accoster à marée basse; je dis que c'est une honte de confier à un homme sans aucune expérience, la construction de ce quai qui coûtera $20,000 ou $21,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire que le contremaître actuellement nommé ne sera pas l'inspecteur des travaux qui vont être faits. L'ingénieur en chef vient de me faire parvenir ce renseignement. L'honorable député me rendra service en m'informant de tout ce qu'il pourrait y avoir de défectueux au sujet de ces travaux.

M. GANONG : D'après tout ce qui vient d'être dit je reste convaincu, et le public partagera cette impression, qu'une double Providence, composée du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre des Travaux publics préside à nos destinées et qu'il faut être grit pour trouver de l'emploi sur les chemins de fer de l'Etat ou dans les entreprises publiques.

Rivière Saint-Jean et ses tributaires, $16,000.

M. WILMOT : Quelle partie de ce crédit sera consacrée au dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucune ; ce crédit sera affecté à la construction et à la réparation des quais. Il y a un crédit général pour le dragage, dont une partie sera affectée au petit dragueur que nous avons fait construire spécialement pour la rivière Saint-Jean.

M. WILMOT : J'appelle l'attention du ministre sur la nécessité de faire disparaître ces battures. La chambre de commerce de Fredericton s'est souvent adressée au gouvernement à ce propos, et je regrette qu'il n'y ait pas dans le budget un fort crédit affecté à cette fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ferai remarquer que nous demandons un crédit considérable pour le dragage dans le Nouveau-Brunswick et la rivière Saint-Jean qui sera creusée à même ce crédit.

Port de Saint-Jean—Brise-lames de Negro-Point, $20,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'un énorme brise-lames qui a coûté un demi-million, et cet argent servira à réparer l'extrémité sur laquelle le phare est construit. Les vagues sont très fortes à cet endroit, et tous les ans il y a de grandes réparations à faire.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Ports et rivières dans les provinces maritimes—Travaux ordinaires de réparation aux ports et rivières, $10,000.

M. FOWLER : Le ministre se propose-t-il de consacrer une partie de cet argent aux quais de la rivière Kennebecasis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. FOWLER : En octobre dernier, quelque temps avant l'élection, le candidat libéral, accompagné de quelques ministres provinciaux et de quelques députés à la législature a été explorer cette partie de mon comté et a promis de faire construire des quais. On sait que depuis quelque temps, on a pris l'habitude de construire ces quais dans le Nouveau-Brunswick, à frais communs, c'est-à-dire que le gouvernement fédéral en paie la moitié, et la province l'autre moitié. Un quai a été promis——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par qui ?

M. FOWLER: Par le représentant du comté à cette époque, qui était aussi le candidat du gouvernement. Un quai a été promis à Gondola Point. Je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention de le construire ou de contribuer à la construction de quais sur la rivière Saint-Jean, dans le comté de King.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai autorisé personne à promettre un quai. Si quelqu'un a fait des promesses, c'était sans l'autorisation du ministère des Travaux publics. Certains députés provinciaux ont pu faire des promesses. Je n'ai envoyé personne à cet endroit dans ce but.

M. FOWLER : Il n'y avait pas de représentant du ministre des Travaux publics parmi ceux qui sont allés à cet endroit, mais le candidat est supposé parler avec autorité sur des questions de cette nature. Je ne m'étonne pas de voir sourire le ministre. Mais je dois dire que cet endroit est très important, qu'il s'y fait un fort trafic et j'espère que le ministre verra à ce qu'un quai convenable y soit construit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté aux réparations et améliorations seulement, et non à la construction de nouveaux quais.

M. FOWLER : Le crédit qui le précède immédiatement est celui de "$16,000 pour la rivière Saint-Jean et ses tributaires." La rivière Kennebecasis est un tributaire de la rivière Saint-Jean. Où cet argent doit-il être dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois pouvoir dire à mon honorable ami qu'il trouvera dans les estimations supplémentaires un crédit pour quais dans le genre de celui mentionné.

M. WILMOT : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur la nécessité qu'il y a d'exécuter des travaux de dragage sur le banc de sable d'Oromocto, dans la rivière Saint-Jean. Comme l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) a déjà demeuré à Fredericton, il sait que ces travaux sont absolument nécessaires. Je profiterai de l'occasion pour faire remarquer à mon honorable ami qu'il y a près de vingt ans que nous n'avons eu la visite d'aucun ministre des Travaux publics dans cette partie du pays. Vers cette date nous avons eu la visite de sir Hector Langevin, alors ministre des Travaux publics. J'ajouterai que je ne me rappelle pas non plus avoir vu dans ces parages l'ingénieur en chef du ministère, M. Perley, depuis qu'il occupe cette position, soit depuis quinze ou seize ans. Je puis vous assurer, M. le Président, qu'il s'agit là d'un ouvrage très important, et auquel toute la population, établie sur une distance de huit milles le long de la rivière et comprenant les villes de Fredericton et de Saint-Jean, est très intéressée. A l'eau basse, en été, tous les bateaux qui veulent traverser cette barre sont obligés de décharger une partie de leur cargaison. Cet obstacle cause des inconvénients sérieux au commerce le long de la rivière, en augmentant les frais de transport.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je serais enchanté de visiter cette partie du pays mentionnée par l'honorable député (M. Wilmot). Il y a quelque temps, lorsque je suis allé visiter les provinces maritimes, la saison était trop avancée, lorsque je suis arrivé à Saint-Jean, pour me rendre jusqu'à Fredericton. Mon honorable ami a raison quand il dit que le ministre des Travaux publics et l'ingénieur en chef du ministère, devraient voyager plus qu'ils ne le font. Comme je l'ai dit, il y a quelques jours, je suis de plus en plus convaincu que le ministre ne devrait pas être obligé de prendre connaissance d'autant de détails. Si nous pouvions voyager plus, cela nous permettrait d'acquérir une connaissance plus complète du pays et des travaux publics que l'on exécute un peu partout et cela serait à l'avantage de tous. Je vais prendre note de la remarque de l'honorable député, et l'ingénieur en chef qui est à portée de ma voix, va aussi faire la même chose.

Travaux publics—Imputables sur le revenu—Ports et rivières—Québec—Pointe-au-Père—Débarcadère, $15,000.

M. SPROULE : Est-ce que ce crédit sera suffisant pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Des soumissions sont demandées pour cette entreprise. Il ne s'agit pas là d'un ouvrage d'une nature locale, mais bien de travaux demandés par toutes les compagnies de navigation et par tous les pilotes. C'est à cet endroit que tous les steamers océaniques font escale, et il est à ma connaissance personnelle que des paquebots sont obligés d'attendre à cet endroit durant des heures parce qu'il n'y a pas là un débaracadère où les pilotes puissent être embarqués ou débarqués.

M. SPROULE : Les travaux seront faits à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Ports et rivières—Québec—Réparations et améliorations générales des constructions des ports et rivières et des ponts, $15,000.

M. CLANCY : Ce crédit est de $5,000 p'us considérable que celui de l'année dernière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le nombre des ouvrages augmente chaque année, et il nous faut demander des crédits plus considérables, car nous avons un plus grand nombre de travaux à entretenir.

Hull—Débarcadère, $38,500.

M. CLANCY : Ces travaux doivent être très considérables, car je constate qu'à part cette somme, il a été voté l'année dernière un crédit de $10,000 pour la même fin. S'agit-il encore des mêmes travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, les travaux sont commencés, et l'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire.

Iles de la Madeleine—Brise-lames, $7,000.

M. SPROULE : Où en sont rendus ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux se font à Amherst. Ce crédit suffira à les compléter.

M. BORDEN (Halifax) : Des soumissions ont-elles été demandées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ces travaux sont exécutés à la journée, sous la surveillance d'un ingénieur.

Rivière-aux-Renards—Jetée, $7,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des soumissions devront être demandées pour ces travaux.

M. CLANCY : Je vois qu'un crédit de $8,000 a été voté l'an dernier. Quelle partie de cette somme a-t-on dépensée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a rien eu de fait. L'ingénieur en chef me dit qu'il faudra peut-être une couple de milliers de dollars au plus pour compléter l'ouvrage. Des soumissions seront demandées.

Saint-Alexis—Baie des Ha ! Ha !—Jetée, $4,000.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il donner quelques explications au sujet de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entreprise est exécutée à la journée, sous la direction d'un vieil ingénieur, M. Blais. Les travaux sont commencés. Je dois ajouter que dans cette partie du pays les entreprises exécutées à la journée ont beaucoup de succès.

Saint-Jérôme—Lac Saint-Jean—Quai, $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est destiné à compléter les travaux à cet endroit. Ce district est un des plus entreprenants de la province de Québec. De nouveaux colons vont s'y établir chaque jour, et c'est pour leur plus grand avantage que ces travaux sont exécutés.

M. CLANCY : Quand ont-ils été commencés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière, et ils seront terminés cette année.

M. CLANCY : Des soumissions ont-elles été demandées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, les travaux sont faits sous la direction de M. Blais, un vieil ingénieur de confiance.

M. CLANCY : Je crains que l'honorable ministre n'ait commis là un nouveau péché.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si je me suis rendu coupable d'une faute quelconque à cet endroit, je suis coupable sur toute la ligne, car tous les travaux dans ce district ont été exécutés de cette manière. Il s'agit là d'un nouveau district, de nouveaux colons y arrivent chaque jour, comme le sait l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain), qui approuvera certainement ce crédit.

Saint-Lambert—Mur de protection en coffrage, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cet item est destiné à protéger le rivage. Les travaux ont été commencés l'an dernier, et seront terminés cette année.

M. CLANCY : Ces travaux sont-ils exécutés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. CLANCY : Il s'agit là d'un crédit important. Le comité n'a pas d'objection à ce que ces travaux soient exécutés à la journée quand il s'agit de crédits peu considérables. Il est possible que ce soit là le meilleur moyen de faire faire cet ouvrage, mais l'honorable ministre a tellement dépassé les bornes qu'il s'est exposé à des critiques sévères.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ferai remarquer à l'honorable député que ces travaux sont sous la direction d'un ingénieur de Montréal, M. Michaud, un homme qui possède une grande expérience. Je puis dire à mon honorable ami que ces travaux ont été exécutés avec beaucoup d'économie, tout en étant très bien faits.

Sorel—Quai en eau profonde, $100,000.

M. BORDEN (Halifax) : Vu l'absence de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) je demande que ce crédit soit laissé en suspens.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'étais justement sur le point de faire la même demande.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire qu'il soit bien compris que tous ces crédits, qui viennent d'être adoptés, pourront être discutés de nouveau lorsque cet item particulier reviendra devant la Chambre au retour de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk.)

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

Tadousac—Réparations au quai, $1,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est demandé pour compléter les travaux.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourrait-il nous dire combien de ces travaux mentionnés dans l'article 163 sont exécutés par soumissions et contrats et combien à la journée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le puis.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre n'a pas fourni ce renseignement dans chaque cas, et nous ne le lui avons pas demandé non plus pour chaque item. Je crois qu'il serait préférable de faire préparer un état indiquant cette différence et de le produire à la première occasion.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais faire préparer l'état demandé.

Ontario—Cobourg—Réparations de la jetée et dragage, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette jetée a une longueur de 450 pieds. La façade ouest de la jetée du centre a 350 pieds de longueur.

M. SPROULE : Est-ce que les $5,000 votés l'an dernier ont été entièrement dépensés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'à présent, il a été dépensé $3,320 sur le montant voté l'an dernier.

M. SPROULE : Cet argent a-t-il été dépensé pour des travaux exécutés sur la jetée ou pour dragage du port ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $659 ont été dépensés pour réparations à la jetée, $1,447.70 pour achat de matériaux et $1,112.65 pour dragage.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il fait ces travaux de creusage avec son propre dragueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Le port de Cobourg est-il un port public ou privé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai toujours compris que ce port était considéré comme appartenant au domaine public.

M. HUGHES (Victoria) : Tous ces ports sont la propriété de corporations privées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est possible que ces ports soient la propriété de corporations privées, mais elles ne les entretiennent pas, et le gouvernement s'est vu obligé de venir en aide au public.

Collingwood—Améliorations au port, $25,000.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il nous dire où en sont rendus ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce contrat a été signé durant mon voyage en Europe, par l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) pour un montant de $25,000. Il exige la construction d'un chenal de 110 pieds de longueur et 20 pieds de profondeur dans les plus basses eaux. L'entreprise a été en partie exécutée durant la dernière saison et cela avec beaucoup plus de succès que l'année précédente.

M. Boone est actuellement muni d'un excellent outillage, et les travaux se poursuivent avec beaucoup de succès. Le contrat jusqu'ici se bornait à l'intérieur du port. Cette somme de $25,000 et la différence de $8,000 qui reste sont destinées à donner la même profondeur et la même largeur au chenal en dehors du port.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire, en premier lieu, quelle est la longueur du chenal ? J'avais d'abord compris qu'il aurait 110 pieds de largeur, mais je crois que l'année dernière il fut convenu que ce chenal aurait 150 pieds de largeur. L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelle est la longueur, et quelle partie est creusée jusqu'à une profondeur de vingt pieds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a 2,350 pieds du chenal creusés à une profondeur de 20 pieds et ayant une largeur de 110 pieds.

M. SPROULE : Sur quelle longueur faudra-t-il creuser ce chenal pour atteindre l'eau profonde ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'avec les $25,000 actuellement demandés et les $8,000 qui restent, on pourra creuser environ 3,500 pieds de ce chenal en dehors du port. Le chenal est plus profond en dehors du port qu'à l'intérieur.

M. SPROULE : Cette somme suffira-t-elle à compléter le chenal jusqu'en eau profonde en lui donnant une largeur uniforme de 110 pieds et une profondeur de 20 pieds ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Cette entreprise est-elle accordée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Nous sommes à prendre les derniers arrangements pour continuer les travaux.

M. CLARKE : Quel sera le coût total de cette entreprise ?

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, l'entreprise est accordée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, à M. Boone, dont l'outillage est sur les lieux.

M. SPROULE : On a dit, je crois, que les travaux avaient fait des progrès beaucoup plus rapides l'année dernière, qu'il y y a deux ans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Je me permettrai de dire, au sujet de ce crédit, que depuis quelque temps, Collingwood se développe d'une façon vraiment extraordinaire et avant peu ce sera là un endroit très important.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il existe un chantier pour la construction des navires à Collingwood.

M. SPROULE : Je crois que le chenal n'est pas assez large. Certains navigateurs me disent que cela offrira des dangers sérieux pour les steamers en fer de grande dimension qui devront visiter ce port. Il me semble qu'au commencement on avait décidé de lui donner une largeur de 450 pieds, mais cette largeur a été considérablement réduite. Si la mémoire ne me fait pas défaut, je crois qu'il avait été compris l'an dernier que sa largeur serait de 150 pieds. Maintenant, on prétend que ce n'est plus que 110 pieds. Cela me paraît devoir être un chenal bien étroit, et des dommages incalculables pourraient être causés à un de ces navires en fer s'il venait à frapper un rocher. On me dit que M. Boone a travaillé avec beaucoup de succès l'an dernier, et s'il est en mesure de continuer, je crois que le gouvernement retirera autant d'avantage en lui laissant l'entreprise qu'en l'accordant à n'importe quel autre entrepreneur. Je suppose que ces travaux ont été exécutés jusqu'ici d'après un plan déterminé et qu'il continuera d'en être ainsi pour le reste des travaux à exécuter. Il y a 2,350 pieds de creusés et il en reste encore 3,500 à faire. J'ignorais qu'il existât une grande différence dans la profondeur du chenal à l'intérieur du port et en dehors de ce dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une différence considérable.

M. SPROULE : S'il est vrai que les 3,500 pieds en dehors du port se trouvent sur un terrain aussi plat que les 2,350 pieds du chenal situés à l'intérieur du port, je ne crois pas que l'on puisse terminer les travaux avec cette somme de $32,000, puisque les améliorations dans le port ont coûté si cher. Mais les ingénieurs du ministère doivent avoir calculé tout cela, et l'on sait exactement ce que coûteront ces travaux. Je considère qu'il est de la plus haute importance que le chenal soit élargi, car sa largeur actuelle n'offre pas de garanties suffisantes pour les grands navires qui entrent dans le port ou qui en sortent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis presque entièrement de l'avis de l'honorable député (M. Sproule). Le commerce de Collingwood se développe si rapidement, qu'il sera bientôt nécessaire d'élargir le chenal. La population de cette dernière ville voulait absolument avoir un chenal et c'est pour cette raison que les arrangements actuels ont été conclus. Nous allons compléter le dragage qu'il y a à faire dans le chenal extérieur, et à ce propos je ferai remarquer que la nature du terrain à draguer n'est pas la même à cet endroit que dans le chenal intérieur. Il n'est pas aussi dur et cela explique pourquoi ce dragage pourra être exécuté à un peu meilleur marché. Quand nous aurons dépensé cette somme d'argent, si le développement du commerce de Collingwood continue, je suis persuadé que le parlement n'hésitera pas à voter un crédit supplémentaire plus considérable.

Je constate avec plaisir que l'honorable député de Grey-est partage mon opinion sur ce point. J'ai toujours éprouvé une préférence marquée pour Collingwood. Cela est probablement dû à l'admiration que j'éprouve pour l'esprit d'entreprise de sa population. Les citoyens ont fourni leur part d'argent pour l'exécution de ce projet, et j'ai décidé de faire ce qui serait en mon pouvoir pour leur aider.

M. SPROULE : Lorsque Collingwood contribua pour une assez forte somme à l'exécution de ces travaux, l'ancien gouvernement se crut obligé de faire quelque chose, et je crois que le gouvernement actuel a suivi la même ligne de conduite. Les citoyens de Collingwood sont des gens entreprenants, et ils méritent d'être encouragés. Il me fait plaisir de constater que l'honorable ministre apprécie leurs qualités, et qu'il est bien résolu à faire exécuter à cet endroit des travaux de première classe.

M. McCARTHY : La population de Collingwood est très reconnaissante à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) de l'intérêt qu'il porte à son port. Je crois devoir ajouter que le ministre des Travaux publics (M. Tarte) mérite la reconnaissance du peuple de Collingwood, pour l'intérêt qu'il a semblé accorder aux travaux de leur port et aux autres industries de la ville. C'est grâce aux arrangements que son ministère a réussi à conclure avec l'entrepreneur actuel, M. Boone, que les travaux dans le port ont été exécutés avec tant de satisfaction. Les autres travaux n'ont pas été aussi bien, mais quant à cette entreprise elle donne pleine satisfaction au public.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député (M. Sproule) cette petite ville est très prospère, et la résolution prise par le gouvernement de donner au port une profondeur de 20 pieds a eu d'excellents résultats. Nous possédons déjà une compagnie maritime qui donne de l'ouvrage à plus de 300 ouvriers, ce qui démontre bien ce que peut faire une

ville de l'intérieur quand elle est encouragée par le gouvernement. Le député de Grey-est (M. Sproule) semble porter un intérêt tout fraternel à la ville de Collingwood, et comme il a voulu faire connaître à l'honorable ministre des Travaux publics les sentiments qui animent sa population à son égard, je crois devoir dire que je suis plus en état que lui de le faire, car, quelques jours avant la dernière élection, cet honorable député a visité notre ville pour dire aux électeurs que c'était le gouvernement conservateur, qu'il représentait, qui était responsable de ces travaux et non le gouvernement libéral. Toutefois, les électeurs de Collingwood se sont vite aperçus de quel côté était la vérité, et je suis ici ce soir pour exprimer leur gratitude et leur reconnaissance au gouvernement et au ministre des Travaux publics.

M. SPROULE : Mon honorable ami (M. McCarthy) n'a pas conservé un souvenir exact de ce que j'ai dit à Collingwood, car j'ai alors déclaré que ces travaux avaient été commencés par les conservateurs, et que le gouvernement actuel ayant marché sur leurs traces, il avait droit à la reconnaissance de la population pour ce qu'il avait fait. Je n'ai pas dit un seul mot contre le gouvernement, parce qu'il avait entrepris ces travaux, mais j'ai ajouté que j'avais trop de confiance dans l'honnêteté du ministère actuel, pour supposer que même dans le cas où son candidat serait défait, cette raison serait suffisante pour lui faire abandonner ces travaux. J'ai toujours cru qu'ils seraient complétés avec succès. Voilà exactement ce que j'ai dit.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. FRASER : Le gouvernement actuel a fait son devoir.

M. CLARKE : Quel va être le coût total de cette entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $202,000, sans ce crédit.

M. CLARKE : Combien faudra-t-il encore d'argent pour compléter ces travaux d'après les plans et devis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces deux sommes de $25,000 et de $8,000 suffiront à compléter l'approfondissement et l'élargissement de la partie extérieure du chenal à 20 pieds. Les travaux se trouveront ainsi terminés pour le présent.

Baie de Colpoys—Prolongement de la jetée, $1,400.

M. SPROULE : Quels sont les travaux que l'on est en frais d'exécuter à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que l'on a demandé $600 l'an dernier pour ces travaux, mais que l'on s'est ensuite aperçu que cette somme n'était pas suffisante pour terminer l'entreprise. Le prolongement de cette jetée a pour but d'atteindre une profondeur d'eau de 16 pieds à l'eau la plus basse ; cette profondeur n'est actuellement que de 8 pieds.

Port de Goderich—Dragage, $7,000.

M. SPROULE : Comment notre ami, Dan McGillicuddy, s'arrange-t-il avec ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit n'est pas du tout pour McGillicuddy, il est destiné à des travaux de dragage dans le port.

M. SPROULE : Je croyais qu'il avait obtenu cette entreprise de dragage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il n'en a pas obtenu pour un cent.

M. SPROULE : L'entreprise ne lui a-t-elle pas été accordée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il ne l'a jamais eue.

M. SPROULE : N'était-il pas chargé de sous-louer l'entreprise à un de ses amis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. SPROULE : Quelle entreprise a-t-il obtenue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a obtenu l'entreprise de reconstruire la jetée.

M. SPROULE : Je croyais qu'il avait obtenu l'entreprise du dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est bon de savoir à quoi s'en tenir sur cette affaire. M. McGillicuddy a obtenu l'entreprise parce qu'il était le plus bas soumissionnaire et il a exécuté son contrat.

M. SPROULE : Je n'ai pas à me plaindre de ce qu'il ait obtenu le contrat, du moment qu'il était le plus bas soumissionnaire, mais j'avais aussi compris qu'il était chargé du dragage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'a rien eu à faire avec les travaux de dragage.

M. SPROULE : Il n'a donc eu à s'occuper que des travaux de reconstruction de la jetée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Du moment qu'il a exécuté les travaux à meilleur marché que n'importe quel autre entrepreneur, il n'y a pas raison de se plaindre, bien qu'il soit un journaliste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a rempli son contrat d'une manière très satisfaisante.

M. SPROULE : Qui a obtenu les travaux de dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux de dragage ont été exécutés au prix ordinaire de $8 l'heure par la " Martin Dredging Co ". Nous exigeons qu'il se fasse au moins 600 verges de dragage par jour, à 13½ cents la verge, ce qui n'est pas un prix exorbitant.

M. CLANCY : Est-ce là la " Martin Dredging Co. ", de Chatham ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, de Goderich. En passant, je dois dire à l'honorable député, par qui j'ai été si vertement critiqué au sujet de cette compagnie de Chatham, qu'elle a refusé jusqu'ici d'exécuter toute entreprise que nous avons voulu lui confier, parce qu'elle voulait travailler plus de dix heures par jour. Elle prétend que $8 par jour pour dix heures d'ouvrage n'est pas suffisant, et je n'ai pu jusqu'à présent faire exécuter les travaux.

M. CLANCY : La " Martin Dredging Co." de Chatham, possède un outillage de dragage des plus perfectionnés, et l'ouvrage qu'elle exécute est toujours ce qu'il y a de mieux. On ne devrait pas, il me semble, placer ses dragueurs sur le même pied que certains dragueurs dont l'honorable ministre est quelquefois obligé de se servir, car j'admets qu'il est souvent difficile d'établier une distinction dans certains cas. Je crois même que les dragueurs de cette compagnie sont supérieurs à quelques-uns des dragueurs du gouvernement, et le gérant est un homme entreprenant qui voit à ce que l'ouvrage soit bien fait. Je ne dis pas cela parce qu'il est un de mes amis politiques, car c'est tout le contraire, mais je me crois tenu de faire cette déclaration en faveur d'un homme qui possède une réputation si bien établie dans ce genre d'affaires.

M. SPROULE : Ces travaux de dragage ont-ils été donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons pour cela un prix régulier déterminé par l'ancien gouvernement, soit $8 de l'heure,, et j'ai ajouté la condition que les dragueurs devraient extraire 600 verges de terre par jour, ce qui équivaut à 13½ cents la verge. Nous ne payons pas plus que ce montant, quand bien même ils extrairaient plus de 600 verges par jour. Le gouvernement a un inspecteur qui est chargé de voir à ce que les dragueurs travaillent dix heures par jour.

M. CLARKE : Et s'ils extraient 800 verges de terre ils ne reçoivent pas plus ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Je crois qu'une somme supplémentaire bien peu considérable sera requise pour compléter les travaux. Comme quelques-uns de mes honorables amis doivent le savoir, le port de Goderich reçoit probablement les plus grands navires des lacs. L'année dernière il est entré dans ce port des steamers tirant 17 pieds d'eau. Un de ces bateaux peut transporter 116,000 boisseaux de maïs, un autre, 138,000 boisseaux de blé et un troisième, 112,000 boisseaux de blé. Le commerce d'expédition de la Baie Georgienne se développe dans des proportions merveilleuses, et rien ne me fait plus plaisir que d'exécuter cet ouvrage, car les résultats s'en font immédiatement sentir. A mesure que l'on augmente les facilités à eau profonde, il s'en suit immédiatement une augmentation dans le commerce.

M. SPROULE : Vous allez être obligé de faire de nouveaux travaux d'amélioration, car quelques-uns de ces steamers peuvent transporter jusqu'à 250,000 boisseaux de maïs. Je ne m'oppose pas à cette dépense, mais je voudrais savoir combien il va en coûter pour obtenir la profondeur d'eau nécessaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois qu'il faudra encore une somme supplémentaire de $7,000 ou $8,000 pour compléter ces travaux.

Ontario—Réparations et améliorations des constructions des ports et rivières et des ponts, $15,000.

M. CLANCY : Le moment est probablement bien choisi pour demander à l'honorable ministre des Travaux publics s'il se rappelle d'une rivière connue sous le nom de rivière Sydenham, pour lequel il y a eu un crédit de voté l'an dernier et il y a deux ans, et aussi d'un endroit que l'honorable ministre a déjà visité, et appelé " Little Bear Creek ". Je remarque que ces deux crédits sont disparus mystérieusement des estimations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député trouvera ces crédits dans le budget supplémentaire. Tous les items à voter de nouveau se trouvent dans ce budget.

M. CLANCY : Ils ne sont pas encore arrivés. Est-ce que l'honorable ministre en a encore une autre liste ? Comme je savais que le ministre des Travaux publics était obligé d'exécuter ces travaux, ce n'est pas sans un certain désappointement que je me suis aperçu qu'ils ne figuraient plus dans la liste des crédits ordinaires. J'espère qu'il va maintenant faire deux déclarations à ce sujet : la première, qu'il va placer ce crédit dans les estimations, et la deuxième, qu'il va dépenser l'argent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député trouvera dans le budget supplémentaire le même montant qui a été voté l'an dernier. J'espère pouvoir le dépenser cette année.

Leamington—Jetée, $16,000.

M. CLANCY : Du montant voté l'an dernier, combien a-t-on dépensé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Rien, car il y a à peine un mois que l'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : Pour quelle somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $27,949.

M. SPROULE : Le nom de l'entrepreneur?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : John Flock, de Chatham.

M. SPROULE : Le ministre aura assez de ce crédit pour terminer cet ouvrage?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Port de Meaford—Dragage et ouvrages en pilotis, $41,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons accordé cette entreprise à M. Piggott, de Hamilton, parce que sa soumission, au montant de $62,570, se trouvait la moins élevée. Après avoir commencé les travaux, l'entrepreneur constata qu'ils offraient plus de difficultés qu'il ne l'avait cru d'abord. Son outillage n'était pas assez perfectionné pour accomplir cet ouvrage à la satisfaction du ministre des Travaux publics, et des citoyens en général. J'ai demandé instamment à M. Piggott de suivre les plans et devis ; de guerre lasse, nous avons dû l'avertir dernièrement, d'une manière formelle, qu'il lui faudrait remplir ses obligations, s'il ne voulait voir annuler son contrat et confisquer le dépôt remis entre nos mains, comme garantie. Cet avis lui a été transmis par écrit. Je constate que M. Piggott doit perdre de l'argent dans cette entreprise, mais, sous ce rapport, il n'a qu'à s'accuser lui-même. Il aurait dû faire des sondages qui lui auraient permis de constater que ces travaux présentaient des difficultés considérables. A tout événement, il a signé le contrat et il en a assumé tous les risques ; maintenant, il lui faut remplir les stipulations de cette convention. Ces travaux ne peuvent être retardés ; quant à moi, je regrette les délais qu'on a apportés à leur exécution, et voici pourquoi : je sais pertinemment qu'une compagnie de capitalistes de Chicago a décidé de construire un élévateur à Meaford, pour y transporter une quantité considérable de grain. De son côté, le Grand Tronc va établir sa gare sur les quais mêmes de ce port. J'espère que tout cela se réalisera et que M. Piggott pourra terminer son ouvrage. Dans le cas contraire, je le répète, je confisquerai son dépôt et ferai exécuter moi-même ces travaux. Si le ministère s'était chargé de cette entreprise, sous la direction d'un ingénieur habile, tout serait terminé maintenant. Le public souffrira grandement de ce que l'entrepreneur a rencontré des obstacles qu'il n'avait pas prévus. Il a voulu résilier son contrat, ce que je ne lui ai pas permis de faire, alors même que l'exécution de ces travaux devrait causer sa ruine. On me dit que M. Piggott se trouve, non pas très riche, mais dans une position de fortune assez enviable. Cette entreprise va lui faire perdre un fort montant d'argent. Le contrat a été signé le 15 juin 1900, et tous les travaux doivent être terminés le 15 décembre 1901. Nous sommes encore loin de cette dernière date, mais je crains beaucoup que cet ouvrage ne soit pas terminé alors.

M. SPROULE : Pendant les dernières élections, les travaux ont été poussés avec une grande activité, sous la direction de M. Piggott. Ce dernier se trouvait l'entrepreneur des travaux du port, de l'élévateur et du prolongement, jusqu'aux quais, de la voie du Grand Tronc.

Il avait sous ses ordres un grand nombre d'ouvriers, ce qui faisait dire à quelques citoyens peu charitables des environs que tout cela devait servir les intérêts du ministre des Travaux publics, plutôt que ceux du peuple. Il y avait trois cure-môles dans notre port ; un de ces dragueurs venait d'Owen-Sound ; appartenait à une compagnie dont faisait partie l'honorable représentant de Grey-nord (M. Horsey). Si le ministre des Travaux publics avait employé ce cure-môle à creuser certains ports de la division électorale où l'honorable député était candidat, cela eût paru louche. Jamais on n'a vu un gouvernement déployer autant d'activité que celle dont nous avons été témoins, au cours de la dernière lutte électorale. Tout cela a diminué ma majorité. J'ai dit aux électeurs que je ne blâmais pas le ministre des Travaux publics de faire exécuter ces travaux nécessaires, à mon avis. J'ai ajouté qu'il me faisait plaisir en agissant ainsi et que, après tout, nous n'aurions pas trop à nous plaindre puisque notre port se trouverait amélioré, et que le candidat libéral éprouverait une défaite.

Cet ouvrage est très important, car le port de Meaford offre un avantage précieux ; à quelques pieds du quai, la profondeur de l'eau est considérable et peut permettre aux plus gros navires des grands lacs d'accoster sans difficulté. Cela sera surtout vrai, lorsque les travaux qu'on poursuit actuellement, seront terminés. On y trouve de plus le magnifique élévateur qu'on vient de terminer et où se rend la voie du Grand Tronc. Il y a un chemin à niveau de Meaford à Collingwood, et de cette dernière ville à Toronto ; si Collingwood ne peut recevoir les navires qui transportent de fortes cargaisons de grain, on pourra diriger ce commerce sur Meaford, puisque ces deux villes se trouvent reliées par le Grand Tronc. Quand cet élévateur dont je parle sera terminé, il offrira des avantages sensibles au chargement et au déchargement des navires. Pour ces améliorations, Meaford a payé libéralement. Cette ville, en effet, a donné $30,000 pour le prolongement jusqu'aux quais de la voie du Grand Tronc, et $25,000 pour la construction de cet élévateur, ce qui fait une somme totale de $55,000. Je demande simplement au

ministre d'obliger l'entrepreneur à remplir les conditions du contrat.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très bien.

M. SPROULE : S'il s'est hâté d'accorder cette entreprise, l'honorable ministre peut toujours invoquer, comme excuse, le fait que les élections étaient prochaines. Tout s'est fait à la hâte et, aujourd'hui, M. Piggott peut se repentir à loisir d'avoir agi avec tant de précipitation. Je crois qu'il possède une certaine fortune, et qu'il exécute les travaux assez bien ; mais, depuis les élections, l'ouvrage n'avance pas rapidement. Tout serait terminé maintenant, si M. Piggott avait continué à montrer cette activité dont il faisait preuve l'automne dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'entrepreneur ne peut continuer son travail avec l'outillage qu'il a maintenant ; il lui faut des machines plus perfectionnées pour creuser dans le roc vif. Mon honorable ami condamne M. Piggott pour s'être montré si actif pendant les élections.

M. SPROULE : Je ne me plains pas ; au contraire, je suis très heureux de ce qui a été fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout comme moi. Mon honorable ami fait partie du parlement, depuis un grand nombre d'années. Si, aux dernières élections, il avait subi une défaite, peut-être n'en aurions-nous pas été trop fâchés. Quant à moi, cependant, j'aurais regretté son absence, car depuis longtemps il fait partie de la Chambre et des hommes de son caractère rendent de grands services à la Chambre. Je suis donc heureux d'avoir pu le retrouver ici, cette année encore.

Port d'Owen-Sound—Dragage et prolongement des ouvrages de protection sur pilotis, $8,500.

M. SPROULE : J'ai entendu des citoyens d'Owen Sound se plaindre de ne pas être traités assez libéralement, quant à ce qui se rapporte aux améliorations du port de cette ville. Dans ses estimations supplémentaires, l'honorable ministre pourra, peut-être, augmenter ce crédit.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Ports et rivières—Ontario—Ile de la Pointe-Pelée—Quai, $2,500.

M. CLANCY : Les travaux seront-ils terminés au cours de la saison actuelle ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous l'espérons ; M. Clarke, de Wiarton, a cette entreprise, au prix de $7,440.

M. CLANCY : L'honorable ministre a obtenu un crédit de $6,000, l'an dernier ; si l'on ajoute cette somme au montant demandé, cette année, ces deux crédits dépasseront $7,440.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandans $1,000 pour les frais accessoires et de surintendance.

Port-Burwell—Améliorations au port, $23,000.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Ce crédit nous permettra-t-il de terminer ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, mais l'ouvrage ne sera pas fini cette année.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Il y a un chemin de fer qui se rend à Port-Burwell où l'on espère faire un commerce considérable. Il est donc important que ces travaux soient terminés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que M. Teall exécute ces travaux avec une grande célérité. C'est un homme compétent, en qui nous avons une grande confiance.

M. SPROULE : S'agit-il d'une entreprise par contrat ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, car ce ne sont que de simples réparations.

M. SPROULE : L'honorable ministre a obtenu, à cette fin, $30,000, l'an dernier ; il nous demande, aujourd'hui, de lui voter pour ce même ouvrage $23,000. Va-t-il dépenser cet argent sans forcer l'entrepreneur à signer une convention ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, car ces travaux se font d'une manière très satisfaisante et, s'il se trouvait ici, l'honorable représentant d'Elgin-est (M. Ingram), corroborerait mon affirmation. Je puis dire qu'on m'accuse de ne pas avoir poursuivi ces améliorations avec ce zèle politique dont mon honorable ami (M. Ingram) me fait un crime.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je ne vois, dans ces estimations, rien pour Port-Stanley. J'espère que l'honorable ministre n'oubliera pas cette ville importante.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mais il y a ici un crédit pour Port-Stanley ; le montant demandé servira à terminer le dragage de ce port.

Baie-de-la-Providence—Quai, $1,300.

M. SPROULE : L'an dernier, nous avons voté $7,000 pour ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. L'entreprise a été accordée à MM. A. F. Bowman et Porter, de Southampton, pour $7,500. Leur soumission était la moins élevée. Il y a, en outre, $854 pour frais d'impressions, d'annonces, de surintendance, etc.

M. SPROULE : C'est là tout ce que coûteront ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Quelle sera la profondeur de l'eau à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas ce détail dans mes notes et l'ingénieur en chef ne peut me le fournir. J'aurai ce renseignement bientôt, et je le ferai connaître à mon honorable ami.

M. SPROULE : Vous espérez terminer cet ouvrage cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Port de Rondeau—Dragage, $5,000.

M. CLANCY : Le ministre des Travaux publics a-t-il donné l'exécution de ce travail à l'entreprise ? Si je ne me trompe, l'an dernier, ces travaux, ou au moins une certaine partie de cet ouvrage, ont été exécutés par la Compagnie de dragage de Chatham dont le président est M. Martin à qui j'ai fait allusion, tout à l'heure.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette compagnie a fait, l'an dernier, et d'une manière satisfaisante, une partie de ces travaux. C'est une bonne société industrielle. Cette année, nous avons un dragueur qui nous appartient et qui a passé l'hiver à Rondeau. Il retournera à ce dernier endroit, après avoir creusé à Port-Stanley. J'ai l'intention de faire creuser la rivière Thames par la compagnie dont je viens de parler. Je suppose qu'elle acceptera les conditions que nous imposons à toutes les autres compagnies. En vérité, j'ai donné à l'ingénieur en chef l'ordre d'avertir la Compagnie de Chatham de commencer incessamment les travaux sur cette rivière, aux conditions ordinaires.

Port de Rondeau—Pour compléter les réparations à la jetée, $10,000.

M. CLANCY : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ils sont exécutés sous la direction de notre propre ingénieur ; il ne s'agit que de réparations. J'ai visité cet ouvrage moi-même. Il eût été impossible de trouver un entrepreneur pour ces travaux, parce que nous ne pouvions déterminer positivement la quantité de matériaux et le nombre d'ouvriers nécessaires. Dans des travaux semblables, on croit toujours que la pièce de bois qu'on a en main, sera la dernière à poser ; malheureusement, on doit constater bientôt que tel n'est pas le cas.

M. CLANCY : Je vois qu'on a voté $9,500 pour cet objet, l'an dernier. De cette somme combien a-t-on dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $6,519, du 1er juillet au 31 décembre 1900.

M. CLANCY :L'honorable ministre peut-il m'indiquer le coût total de cet ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef me dit que le montant demandé actuellement suffira à terminer ces travaux.

M. CLANCY : Cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Sheguiandah—Débarcadère, $3,300.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons donné cet ouvrage à l'entreprise.

M. SPROULE : Mais nous avons déjà voté $3,300, l'an dernier. Quel est le montant de la soumission ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $5,900. Il y a de plus $832 pour frais d'impressions, d'annonces, de surintendance, etc.

Rivière de la Nation, partie sud—Pour améliorations à l'estacade, $5,000.

M. SPROULE : En quoi consistent ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous creusons la rivière pour prévenir les inondations.

M. SPROULE : Allez-vous réussir?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. M. Tait m'a télégraphié que les travaux déjà exécutés avaient rendu de grands services, lors des dernières inondations. Il y a une partie de la rivière qui n'a pas encore été creusée.

M. SPROULE : J'ai visité cet endroit, l'an dernier, et j'ai constaté que les citoyens considéraient que, à moins qu'on creusât la rivière en aval, ces travaux ne serviraient à rien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me propose d'étudier cette question dans tous ses détails, pendant la vacance.

Port de Toronto—Ouvrages à l'entrée de l'est, etc., $22,000.

M. BROCK : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me dire si c'est là le montant qu'il entend dépenser, cette année, pour l'amélioration du port de Toronto?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député peut constater que ce crédit est destiné à une fin spéciale, c'est-à-dire qu'il servira à terminer les travaux commencés à l'entrée est de ce port. Nous prolongeons cette partie des quais afin d'empêcher, autant que possible, la boue, le limon, etc., de s'y accumuler. Le port de Toronto est bien difficile à entretenir ; le courant, au lieu de descendre de l'ouest à l'est suit une direction tout opposée ; il n'est pas très rapide, mais il n'en existe pas moins. Nous avons toujours constaté que c'est à l'extrémité ouest que se produisent

tous les accidents. Tous les ingénieurs considèrent que ce prolongement des quais aura un bon résultat.

L'honorable député me demande si ce crédit représente tout le montant que le gouvernement se propose d'insérer dans les estimations. Me permettra-t-il de le prier de prendre patience? Lorsque nous présenterons les estimations supplémentaires, nous reviendrons sur ce crédit. Le budget principal ne contient que les crédits nécessaires pour payer le coût des travaux commencés. Quand les estimations supplémentaires seront présentées, j'espère que nous serons d'accord sur le point soulevé par l'honorable député.

M. BROCK : Ce crédit suffira-t-il à terminer ces travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous serons probablement obligés, lorsque viendront les estimations supplémentaires, de demander à la Chambre de voter à nouveau ce crédit, parce que nous ne pourrons, d'ici au 1er juillet, dépenser les montants mentionnés dans les estimations de cette année, mais qui nous permettront, cependant, d'exécuter les travaux dont fait mention l'item qui nous occupe.

Wiarton—Débarcadère, $4,500.

M. SPROULE : Quel est le résultat de l'inspection qu'a faite de ces travaux l'honorable ministre, lorsqu'il s'est trouvé enneigé à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très désastreux, en vérité. Je crois sincèrement que si je n'avais pas été enneigé alors, ce résultat aurait pu être différent. Mais j'ai subi bien des revers dans ma vie et je ne suis pas encore mort. Il n'y a qu'une chose dont je puisse me plaindre : la gare du Grand Tronc, à cet endroit, laisse grandement à désirer sous le rapport du confort qu'elle offre aux voyageurs. J'y ai passé une journée des plus ennuyeuse et des plus triste ; je suis revenu à Ottawa bien malade de corps et au point de vue politique.

M. SPROULE : La population n'aura pas à se plaindre, si le ministre exécute les travaux d'améliorations qu'il lui a représentés comme devant être très utiles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déclaré que le port de Southampton est très important. Notre candidat a été défait dans ce comté. J'aurais été plus content de constater le contraire. Mais qu'importe ? Je reconnais l'importance de ce port, et je crois qu'on devrait faire quelque chose en vue de l'améliorer.

Lac Manitoba—Création de nouvelles décharges pour empêcher le débordement, $5,000.

M. CLANCY : Il y a un ou deux ans nous avons discuté longuement un crédit demandé pour amélioration de ce lac. Aujourd'hui, l'honorable ministre veut obtenir de l'argent, non pas pour abaisser le niveau du lac, mais pour un ouvrage qui, si je ne me trompe, ressemble par sa nature même à un simple dragage. Mon honorable ami pourrait peut-être nous fournir des renseignements complets sur ce point.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le 22 décembre 1898, nous avons accordé cette entreprise à M. Lemoine, de Montréal, pour la somme de $27,500. L'entrepreneur n'a pas réussi d'abord probablement parce qu'il ne comprenait pas la nature des travaux à faire. Depuis, cependant, il réussit très bien et mon ingénieur me dit que tout sera terminé dans un mois. Le montant du crédit demandé servira à finir cet ouvrage.

Quai sur le lac Winnipeg, $3,400.

M. BORDEN (Halifax) : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est destinée à terminer les travaux commencés à Gimli.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils avaient été accordés à l'entreprise d'abord ; Dieu seul sait, avec moi, toutes les difficultés qu'il m'a fallu surmonter. Le département avait donné l'entreprise de deux quais, l'un à Gimli, l'autre à Geyser. Les entrepreneurs n'ont pu exécuter ces travaux que nous avons dû terminer, en engageant des ouvriers à la journée. Nous avons été en butte à toutes sortes d'obstacles, que des hommes qui se respectent ne devraient pas être obligés de surmonter.

Colombie Anglaise—Rivière Colombie—Améliorations en amont de Golden, $5,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle est la nature de ces travaux et combien leur parachèvement coûtera-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La rivière Colombie est très importante, et le crédit actuel est destiné à des travaux de dragage, d'enlèvement de cailloux et du sable. Nous y avons une drague qui fait un travail superbe.

M. BORDEN (Halifax) : Ces travaux se poursuivent-ils d'année en année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; il se forme, tous les ans, des bancs de sable et d'autres obstacles semblables.

Rivière Fraser—Améliorations du chenal, travaux de protection, etc., $10,000.

M. SPROULE : Ce travail a-t-il été donné à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non——

M. SPROULE : Qu'avez-vous fait du crédit de $55,000 voté l'an dernier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'an dernier, nous n'avons dépensé

qu'environ $24,000. Je crois devoir donner quelques explications au sujet de cet ouvrage et faire certaines confidences au comité. Avant l'arrivée du gouvernement actuel au pouvoir, on avait dépensé beaucoup d'argent pour le creusement et les travaux de protection de la rivière Fraser. Nous avons continué les travaux commencés par nos prédécesseurs, c'est-à-dire que nous avons établi des digues afin de créer un chenal dans cette rivière. A l'époque où se faisaient ces travaux, il y avait environ 12 pieds d'eau dans le chenal. Nous avons pu porter cette profondeur à 20 pieds. Malheureusement, le courant de la rivière Fraser est si fort et si dangereux, que nos travaux sont devenus inutiles. Le niveau de cette rivière a soixante pieds. J'ai abandonné l'idée de continuer ces ouvrages. Il nous est resté l'île de l'Ouest que nous avons protégé par ces digues, afin de tenir le chenal aussi droit que possible. J'avais d'abord décidé de combattre tous ces obstacles que la nature semble nous rendre insurmontables ; mais, réflexion faite et après avoir étudié attentivement cette question, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il valait mieux attendre et éviter de dépenser des sommes considérables maintenant. Si le commerce de New-Westminster et des localités qui se trouvent en amont de cette rivière se développe, on pourra faire quelque chose dans le sens indiqué ; mais, à l'heure actuelle, je ne pourrais raisonnablement demander à mes collègues et au parlement de continuer à dépenser autant qu'on l'a fait dans le passé pour ces travaux. Voilà pourquoi le montant du crédit n'est pas élevé, cette année.

M. SPROULE : Je comprends que vous n'avez dépensé que $2,600.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Nous avons dépensé $24,000 des $30,000 votés.

M. SPROULE : Avez-vous l'intention de dépenser la balance aux mêmes fins ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. J'ai décidé de limiter ces dépenses, cette année. Le ministère des Travaux publics a commencé ces travaux il y a dix ans, et le succès n'a pas couronné ses efforts depuis. La rivière Fraser présente à la navigation plus d'obstacles, peut-être, que n'en offrent les fleuves et les autres rivières du monde entier. Je ne crois pas devoir dépenser plus que $10,000 dans les travaux de protection de l'île de l'Ouest.

Rivière Skeena, $6,500.

M. SPROULE : S'agit-il ici de dragage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette rivière offre des avantages considérables à ceux qui se livrent à l'industrie de la mise en conserve du poisson. On y prend le saumon en abondance ; nous devons, tous les ans, enlever les obstacles, les troncs d'arbres, le limon qui s'amoncellent dans le lit de cette rivière.

Dragueurs—Réparations, $30,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le crédit demandé et dépensé, chaque année, pour les réparations aux dragueurs, dans tout le Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Combien de dragueurs le département possède-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans les provinces maritimes, nous avons le Saint-Laurent, le Cap-Breton, le Prince-Edouard, le George McKenzie, le Canada, et une autre drague qui n'a pas encore de nom, et le remorqueur Cricket. Dans Québec et Ontario, nous avons le Challenge, le Nipissing, l'Ontario, le Queen, le Saint-Louis, le Canal No 1 qui tous ont des remorqueurs.

Au Manitoba, il y a le cure-môle Québec, le remorquer Sir Hector et deux chalands à charbon. Dans la Colombien Anglaise, se trouvent la dragueur Mudlark et son remorqueur et le Samson avec des chalands. Il faut entretenir continuellement ces vaisseaux. J'allais oublier de dire que nous avons des cure-môles au lac Saint-Jean, sur le Saint-Maurice et la rivière Saint-Jean, N.-B.

M. BORDEN (Halifax) : En quoi consistent ces réparations nécessaires ? S'agit-il des avaries qu'éprouvent ces vaisseaux en faisant leur ouvrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et il faut réparer ces avaries.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre peut-il me dire où l'on emploie ces dragueurs dans les provinces maritimes ? Où se trouve le Saint-Laurent, par exemple ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le Cap-Breton a travaillé à Saint-Jean, depuis trois ans, au creusement du port. L'an dernier, nous avons employé le Saint-Laurent à creuser la rivière Sainte-Marie. Depuis deux ou trois saisons, le cure-môle Canada travaille à Yarmouth. Le George McKenzie a creusé à différents endroits, et se trouve maintenant à Port-Hawkesbury.

M. BORDEN : S'est-on servi de tous ces dragueurs que l'honorable ministre nous dit se trouver dans les provinces maritimes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et je puis dire qu'ils ne peuvent suffire à l'ouvrage que nous aurions à faire. Je crois que le ministère des Travaux publics n'a pas accompli tout ce qu'il aurait dû faire sous ce rapport, et c'est pour cela que je demande au parlement cette année, de voter un crédit qui me permettra de construire une nouvelle drague à succion. Il faudrait creuser le port de Saint-Jean, N.-B., car c'est un de nos havres d'hiver. Cependant, les navires ne peuvent y entrer ou en sortir à toute heure du jour. Il y a de la besogne à faire, et pendant huit ou dix

ans, pour une drague à succion dans les provinces maritimes.

Dragueurs—Réparations—Colombie Anglaise, $5,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit servira à payer les frais de service de ces dragueurs.

M. BORDEN (Halifax) : C'est le crédit annuel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Nouvel outillage de dragage—Ontario et Québec, $75,000.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous dire où en est rendue la construction de ces dragues commencées depuis si longtemps ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous construisons, à Sorel, pour la province de Québec, un dragueur-élévateur puissant. C'est pour en payer le coût que je demande ce crédit. J'ai l'intention de demander au parlement un autre montant d'argent pour acheter une drague à succion. Notre commerce se développe merveilleusement, surtout en ce qui se rapporte au transport des produits de l'ouest par les grands lacs. Malheureusement, nos ports, pour la plus grande partie, n'ont pas la profondeur d'eau voulue. Si nous ne remédions à cet inconvénient, notre commerce deviendra nul. Je déposerai sur le bureau de la Chambre toutes les demandes qu'on m'a adressées à ce sujet. Je prie tous les membres du parlement de m'aider à accomplir ce travail, car il ne s'agit pas ici d'une question de parti.

M. SPROULE : La drague à succion est-elle destinée au creusement du fleuve Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, j'ai parlé du dragueur-élévateur. Ceux que nous avons dans Ontario sont de qualité inférieure et leur entretien nous coûte inutilement de l'argent.

Je demanderai au parlement de m'accorder un crédit, pour la construction d'un dragueur à succion qui sera employé exclusivement dans Ontario.

M. BORDEN (Halifax) : Ce dragueur à succion peut-il être construit dans le pays?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Assurément. Je demande à mes amis des deux côtés de la Chambre de visiter les chantiers de Sorel. On m'a sévèrement reproché d'y avoir établi un chantier pour la construction des navires, mais nous y instruisons des hommes qui seront en mesure de construire, non seulement des dragueurs, mais des vaisseaux, et nous devrions construire des vaisseaux, lors même que cela ne serait pas toujours possible. J'affirme hardiment que les dragueurs-élévateurs construits à Sorel, sont les meilleurs du genre en Amérique. Nous avons profité de l'expérience des constructeurs américains et j'ai retenu les services de M. Robinson, un canadien, anciennement à l'emploi de la commission du hâvre de Montréal, et qui pendant nombre d'années fut ingénieur consultant sur quelques-unes des plus grandes entreprises américaines. Il a surveillé la construction de 120 dragueurs. Nous avons retenu ses services pour surveiller les dragueurs qui se construisent aujourd'hui aux usines Polson, à Toronto, et nous utilisons également ses services à Sorel. J'ai de bons ouvriers là-bas. M. Howden, le surintendant, est un homme très entendu ; il n'a pas reçu une éducation supérieure, mais ceux qui sont en état de le juger, m'ont dit que M. Howden avait inventé des pièces de machines qu'on ne peut pas trouver ailleurs. L'expérience est un bon maître, en vérité.

M. BORDEN (Halifax) : Comment opèrent ces dragueurs à succion?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a de vastes machines dans l'intérieur du dragueur. Sur les dragueurs américains on voit un tuyau en avant, mais nous nous proposons de mettre ce tuyau dans le centre de la coque pour pouvoir le manier plus aisément. A l'extrémité du tuyau, il y a un couteau rotatoire qui coupe les matières ; dans les dragueurs américains ces matières sont désagrégées au moyen de puissants jets d'eau. Mais les matières que nous avons à draguer sont un peu plus dures, c'est pourquoi nous croyons préférable d'employer le couteau. Celui-ci alimente pour ainsi dire le dragueur. La pompe aspirante reçoit ces matières à raison de 40 pieds par minute, et les tuyaux de renvois peuvent les rejeter à une distance de 3,000 pieds. La chose est presque incroyable. Ce grand dragueur à tuyau de succion que nous faisons construire à Toronto, fonctionnera dans le lac Saint-Pierre vers le milieu ou la fin d'août prochain. Et nous nous proposons de renvoyer les matières à une distance de 1,000 pieds. Chaque tronçon du tuyau de renvoi aura 90 pieds de longueur et sera appuyé sur des bouées d'une longueur égale. Le tuyau de renvoi sera partiellement immergé, et sera supporté par une allège, à son extrémité. Nous espérons retirer d'excellents résultats de l'emploi de ces beaux dragueurs. L'extraction d'une verge de matière coûtera un centin, d'après nos calculs, mais, même en supposant qu'elle en coûterait deux, ce sera une révolution. Je me propose de faire construire un de ces dragueurs, à l'usage des provinces maritimes. Il s'en construit deux actuellement à Toronto, un pour la Colombie Anglaise, et l'autre pour le Saint-Laurent.

M. CLANCY : Que coûteront-ils?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Celui que nous avons donné à l'entreprise à Toronto, coûtera $250,000.

M. SPROULE : La construction de ces dragueurs est-elle adjugée à l'entreprise?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Je rappellerai à l'honorable ministre le débat qui eut lieu sur le même sujet, l'an dernier. Depuis lors, un chantier très important pour la construction de navires en acier a été établi à Collingwood. Ce serait un excellent endroit pour y faire construire ces dragueurs. Il y aura là, et du fer et du bois en quantité illimitée. Je crois que le ministre ferait bien de mettre la question à l'étude, afin de s'assurer s'il ne peut pas faire construire ces dragueurs à meilleur marché à Collingwood qu'à Sorel. De plus, il en coûterait quelque chose pour ramener ces dragueurs de Sorel. Le ministre fait-il construire dans cette dernière ville, les allèges dont il a besoin pour la baie Georgienne et les grands lacs?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les allèges qui serviront sur le Saint-Laurent seront construites à Sorel, mais je ne crois pas qu'on puisse y construire des dragueurs destinés aux lacs, car l'ouvrage est déjà abondant. Je me ferai un plaisir de m'informer auprès des propriétaires du chantier de Collingwood, et de leur demander s'ils sont en mesure de construire un dragueur et à quel prix.

M. SPROULE : Si je comprends bien, des deux dragueurs à succion qui se construisent actuellement à Toronto, l'un est destiné aux travaux du Saint-Laurent et l'autre, à ceux de la Colombie Anglaise. On manque d'outillage sur les grands lacs et dans la baie Georgienne et je crois qu'il serait sage d'en fournir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je fais construire à Sorel un dragueur-élévateur à l'usage des grands lacs et je puis ajouter que mes collègues m'ont autorisé à inscrire dans le budget, un crédit suffisant pour construire un dragueur à succion qui sera destiné aux grands lacs.

M. SPROULE : Où sera-t-il construit—à Sorel?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; je pensais à ce dragueur quand j'ai déclaré que je serais heureux de demander des soumissions à nos amis de Collingwood.

M. HENDERSON : Il me semble, d'après le témoignage du ministre, que le dragage se fera tellement meilleur marché par le dragueur à succion que par les dragueurs-élévateurs démodés, qu'il ne serait pas sage de la part de l'administration de persister à construire des dragueurs-élévateurs, du moins d'ici à ce que nous ayons fait l'essai du dragueur à succion. Après avoir entendu faire l'éloge du nouveau dragueur qui se construit à Toronto, j'ai été étonné d'apprendre que le ministre se proposait de continuer la construction d'un dragueur démodé à Sorel, pour le service du lac Ontario. Selon moi, il serait préférable de suspendre immédiatement la construction du dragueur-élévateur, jusqu'à ce que l'autre ait été mis à l'épreuve.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami doit comprendre que le dragueur à succion ne pourra pas être utilisé partout. On peut l'employer dans des matières molles et aussi dans des fonds sablonneux ; mais il y a toujours beaucoup de draguage que le dragueur à succion ne peut pas faire, c'est pourquoi nous avons besoin de deux espèces de dragueurs.

M. CLARKE : Le ministre se propose-t-il de mettre à l'épreuve dans le port de Toronto, le dragueur à succion qui se construit maintenant aux usines Polson, avant de lui faire descendre le fleuve ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'avais pas encore pensé à cela ; mais ce sera un plaisir pour moi, et pour la poulation de Toronto, je le suppose, d'en faire faire l'essai là-bas. Si je ne me trompe, le dragueur sera complété à Toronto, moins les treuils que nous faisons construire à Sorel. L'ingénieur en chef me dit que nous pourrions le mettre à l'essai dans le port de Toronto, et que, si ce dragueur fonctionnait bien, nous pourrions nettoyer ce port en très peu de temps.

M. BRITTON : Je dois dire que je regrette de ne rien voir, dans le budget du présent exercice, pour les travaux dans le port de Kingston. Je suis reconnaissant, et la population de Kingston ne l'est pas moins, de l'argent qui a été consacré à l'entretien de ce port, pendant le dernier exercice. Mais, lorsque nous tenons compte de la rivalité qui existe parmi la marine marchande sur le Saint-Laurent, l'importance du port de Kingston et, d'après les paroles du ministre ce soir, de la nécessité d'aider à ceux qui s'aident eux-mêmes, il me semble qu'un nouveau crédit devrait être accordé, dans le but de faire draguer le port de Kingston pendant le présent exercice. La ville de Kingston, comprenant les besoins de la concurrence pour le trafic du Saint-Laurent, a fait beaucoup pour améliorer sa position dans cette affaire. En premier lieu, elle a subventionné jusqu'à concurrence de $20,000, une compagnie indépendante d'élévateurs, tout à fait étrangère aux compagnies de transport et fondée dans l'unique but de favoriser la manutention du grain. Depuis, une compagnie de transport, qui a ses bureaux principaux à Montréal, mais dont Kingston est le centre d'affaires, a voulu accomoder le commerce, en faisant construire en Angleterre deux grands bateaux à vapeur dont l'un fait partie de la marine marchande depuis quatre ans, et l'autre depuis trois ans, chacun d'eux ayant une contenance d'environ 90,000 boisseaux. Cette compagnie

sachant bien qu'elle ne réaliserait pas un seul denier de bénéfice, en entreprenant l'emmagasinage du grain, a construit un élévateur coûtant $130,000, et la ville a aussi contribué $35,000 à la construction de celui-ci. Ainsi, la ville de Kingston a placé de forts capitaux dans une entreprise qui l'honore. Quelle que soit la solution du problème des moyens de transport, la ville de Kingston, située au pied des lacs et à la tête du fleuve Saint-Laurent, est un point important pour le commerce du Saint-Laurent et, ceci étant, nous devrions dépenser plus, et dépenser immédiatement, pour faire de Kingston, non pas un port de refuge, mais un port où serait reçu le grain qu'on y transborderait avant de descendre le fleuve. Je vois dans le budget un item de $22,000 pour permettre de relier le chemin de fer Ontario Central aux quais de la ville de Trenton. Je n'objecte pas à ce crédit ; je suppose qu'il est nécessaire ; mais, lorsque je vois accorder ce montant à la petite ville de Trenton, je ne puis faire autrement que de regretter que le ministre n'ait pas vu jour d'inscrire au budget de la présente année un crédit destiné à Kingston. Si je parle de l'importance de cette ville, c'est qu'elle a pris des mesures pour sauvegarder ses intérêts, et que j'espère que le ministre verra, comme les citoyens de Kingston, la nécessité de dépenser de nouveaux fonds pour rendre ce port aussi avantageux que possible au commerce.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je remercie l'honorable député d'avoir déclaré qu'à son avis j'ai rempli mon devoir envers la ville qu'il représente si dignement. J'enlève au chenal du Saint-Laurent que j'affectionne tant, un de nos dragueurs les plus puissants, pour l'envoyer faire des travaux à Kingston. Pendant une seule saison, nous y avons fait plus d'ouvrage que pendant les six années précédentes. Cette année non plus, je n'ai pas oublié Kingston. Je fais faire un relevé hydrographique du fleuve, entre Kingston et Prescott, afin de connaître exactement où nous en sommes. Le ministère des Chemins de fer et Canaux a fait faire des sondages dans le chenal. En vertu de la loi, les lacs et les rivières sont du ressort du ministère des Travaux publics, ce qui n'empêche pas le ministère des Chemins de fer et Canaux, de nous avoir virtuellement enlevé cette partie du fleuve et des lacs, entre Montréal et les grands lacs, pour les prendre à sa charge. Ce relevé hydrographique du fleuve entre Kingston et Prescott sera terminé cet automne. Je me propose d'employer une partie des $75,000 qui sont mentionnés un peu plus loin dans le budget, comme le verra l'honorable député, pour draguer le chenal près de l'île Wolfe, afin de permettre aux vaisseaux d'y descendre et de faire escale à Kingston, ce qui leur est impossible à l'heure présente. Je reconnais l'importance de Kingston, et je m'efforcerai à l'avenir, comme j'ai fait dans le passé, de faire tout ce que je pourrai pour cette ville industrieuse.

M. SPROULE : Si je comprends bien, on a demandé au ministère de faire du dragage à Thornbury. Jusqu'ici, je n'ai pas vu de crédit dans le budget à cette fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux seront exécutés à même les crédits affectés aux travaux que nous devons faire à Kingston.

M. SPROULE : J'espère que le ministre conservera un montant suffisant pour l'exécution de ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne doute pas que l'ingénieur en chef tienne compte du montant nécessaire.

Dragage—Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick, $87,000.

M. HACKETT : Où se fera le dragage dans les eaux de l'Ile du Prince-Edouard, cette année?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'apprends que les travaux se feront, en grande partie, dans le port de Summerside.

M. HACKETT : Le dragueur n'a-t-il pas fait des travaux près de quais appartenant à des particuliers, et ceux-ci ont-ils payé pour l'ouvrage qui a été fait?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que le dragueur ait fait des travaux pour le compte des particuliers, mais, s'il en a fait, ceux-ci les ont payés. Parfois, nous devons céder à des sollicitations pressantes et faire certains travaux pour des particuliers, mais je n'aime pas cette pratique.

M. HACKETT : Nous n'avons que ce dragueur dans les eaux de l'Ile, et il est très ancien. J'espère que le ministre nous fournira un dragueur plus puissant. Le présent dragueur a été construit par le gouverneur de l'Ile, antérieurement à la Confédération. Un dragueur de premier ordre serait très nécessaire, près de nos rives.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai fait commencer la construction d'un dragueur à succion très puissant qui aura des travaux à faire dans les eaux des provinces maritimes pendant huit ou dix ans. Il ne suffira pas cependant, et nous en avons d'autres. Les deux meilleurs dragueurs que nous ayons, sont le Saint-Laurent et le Canada, qui, tous deux, sont des dragueurs-élévateurs à allèges qui doivent transporter les matières qu'ils retirent du lit du fleuve, ce qui occasionne une grande perte de temps. Je me propose de mettre des tuyaux de renvoi automatiques sur l'un de ces dragueurs, afin de pouvoir doubler l'ouvrage qui sera fait. Quand la cale d'un dragueur est pleine, il doit lever l'ancre, se rendre à trois ou quatre milles plus loin et

déverser les matières qu'il a recueillies, puis revenir sur les lieux. Cela n'a pas de sens commun. J'ai l'intention d'outiller l'un au moins de ces dragueurs, et de le pourvoir de tuyaux de renvoi automatique afin qu'il puisse accomplir plus d'ouvrage. Avec l'outillage qu'avait le ministère des Travaux publics, lors de notre avènement au pouvoir, nous ne pouvions pas faire exécuter les travaux que nous faisons faire maintenant. Cet outillage est aujourd'hui dans un meilleur état, et, d'ici à un an ou deux, il sera en excellente condition.

M. HACKETT : Pendant que j'étais candidat, lors d'une élection partielle, on m'apprit que le Prince Edouard se rendait à la baie Edmund pour y draguer le havre, et qu'il exécutait aussi des travaux dans le port de Summerside, près du quai de Holman. Ce dernier est un de nos principaux exportateurs de produits et j'aimerais voir l'administration lui procurer toutes les facilités possibles ; cependant le dragueur serait utile dans le havre de la baie Edmund.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'informerai du nombre de jours pendant lesquels le dragueur a travaillé près du quai de Holman, si toutefois il y a fait des travaux. Je serais bien surpris d'apprendre qu'il ait travaillé pendant longtemps près de ce quai. S'il l'a fait cependant, ses services ont été payés. Je prends un mémoire de cette affaire, et je transmettrai à l'honorable député les renseignements obtenus.

Travaux publics—Imputables sur le revenu—Dragage—Manitoba, 8,000.

M. ROCHE (Marquette) : Le gouvernement se propose-t-il de draguer l'embouchure de la rivière Mossy, à Winnipegosis, cet été ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député sait que nous n'avons qu'un petit dragueur à l'usage du Manitoba, et que ce dragueur est maintenant à Winnipeg. M. Lemoine, qui a exécuté des travaux pour nous, a offert de nous vendre le sien. Si nous pouvions nous procurer un autre dragueur, nous pourrions probablement faire plus d'ouvrage que dans le passé.

M. ROCHE (Marquette) : Il y a à l'embouchure de cette rivière une barre qui nuit à la navigation. Il se fait là-bas un grand commerce de poisson et de bois de construction.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Y a-t-il un établissement considérable ?

M. ROCHE Marquette): Oui, un grand établissement : la ville de Winnipegosis. Pendant les deux dernières années, l'eau a été très haute ; cependant des vaisseaux se sont échoués. Quand l'eau aura repris son niveau ordinaire, c'est-à-dire vers le milieu de l'été, cette barre constituera un obstacle sérieux à la navigation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je donnerai ordre à l'ingénieur surveillant d'aller aux renseignements.

M. ROCHE (Marquette) : Je lis ce qui suit dans les journaux de ce district :

L'ingénieur Mailhoit, du ministère des Travaux publics, s'y rendra bientôt, pour faire les préparatifs de sondages à l'embouchure de la rivière Mossy, dans l'intention de faire disparaître, par le dragage du lit de la rivière, les obstacles à la navigation. Le dragueur se trouve à Fairford, sur le lac Manitoba, et après le départ des glaces, on doit l'amener sur le lac Winipegosis, en passant par la rivière la Poule d'Eau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les employés du ministère me rappellent que le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) m'a demandé de faire faire ces travaux, et que je lui ai promis d'envoyer un ingénieur. Je l'avais oublié.

Glissoirs et estacades—District du Saint-Maurice—Améliorations et reconstruction d'estacades sur la rivière Saint-Maurice, entre la station des Grandes-Piles et la cité de Trois-Rivières, $5,000.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre veut-il nous expliquer cet article du budget ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La députation se rappelle que, lors de la discussion d'un item du budget supplémentaire, j'ai expliqué la nature de ces travaux. Le commerce de l'endroit prend un grand développement. Il y a la fabrique de Grand'Mère et les usines de Shawinigan. Je crois que, cette année, trois millions de billes passeront par ces glissoirs. Le devis de ces travaux a été soigneusement préparé, et l'ouvrage se fait sous la surveillance de M. Berlinguet, un ancien employé du ministère. C'est un travail utile et l'un de ceux qui nous profiteront le plus.

Ponts et chaussées—Ponts des Joachims—Reconstruction ; le gouvernement d'Ontario contribuant $4,000, et le gouvernement de Québec, $20,000.

M. BORDEN (Halifax) : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Deux entreprises ont été adjugées jusqu'ici ; la construction de deux jetées en pierre et de leurs culées sur le chenal principal $13,000, et la superstructure en fer, au-dessus du chenal principal, sur une longueur de 221 pieds, ainsi que deux arches de 97½ pieds chacune, $19,570. Ces travaux devront se faire dans le chenal du sud. Nous demanderons une soumission pour la construction de la pile centrale, et de deux culées en pierre, pour le pont au-dessus du chenal du nord, ou chenal des estacades. Nous croyons que ces travaux coûteront $10,500. Ils consistent en deux culées en pierre que je viens de décrire et que l'ingénieur en chef évalue à $10,000. Il y a de plus, la su-

perstructure en fer pour le chenal du nord, qui coûtera en tout, croyons-nous, $11,000. Il y a aussi les travaux de surveillance et les dépenses éventuelles, etc. L'ensemble des travaux coûtera $70,000. Leur construction a été autorisée, l'an dernier.

M. SPROULE : Je ne me rappelle d'aucune explication là-dessus, l'an dernier. En vertu de quel principe le ministre entreprend-il la construction de ce pont, qui semble être interprovincial ? Où le construira-t-on et pourquoi le gouvernement du jour est-il obligé de le construire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'an dernier, le gouvernement demanda à la Chambre d'accorder un crédit pour la construction de ce pont, et je ne fais qu'exécuter les travaux qui ont alors été permis.

M. SPROULE : Le ministre n'a fourni aucune explication touchant ce pont, il ne nous a appris, ni en vertu de quel principe il construit ce pont, ni en quel endroit il le construit, ni dans quel but.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un pont destiné à accommoder le commerce en général. L'administration a construit des ponts dans différents endroits du pays, et c'est à la Chambre à dire si elle a eu tort ou raison. Cependant les travaux ont été exécutés l'an dernier, et à titre de membre de l'administration je suis responsable de leur exécution. Je n'étais pas présent quand ce crédit a été mis dans le budget, mais l'honorable député était membre du parlement, l'année dernière, et il a consenti à accorder la somme que j'emploie maintenant. Je puis dire que ce pont est construit pour en remplacer un autre, très ancien et qui fut construit sous l'ancien régime.

M. SPROULE : Est-il destiné a accommoder certaines compagnies de chemins de fer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est un pont d'utilité publique dans l'endroit. J'aimerais beaucoup que les intéressés fussent ici pour élever la voix en faveur de cet article du budget.

M. BORDEN (Halifax) : Impossible de savoir où se trouve ce pont. Nous l'avons demandé au ministre à six reprises différentes, et il ne peut pas nous renseigner.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Où se trouve ce pont ? Mais, sur la rivière des Outaouais. Il y a deux de ces ponts sur la même rivière. Les citoyens des environs vinrent auprès de mes collègues et leur persuadèrent que la population intéressée n'était pas capable de construire ces ponts. J'étais d'opinion—je l'ai franchement avoué il y a quelques années—que les provinces d'Ontario et de Québec auraient dû se charger de construire ces ponts qui sont des ponts interprovinciaux ; mais le parlement en a décidé autrement, et je me conforme à ses instructions.

M. SPROULE : Je ne reproche pas au ministre de vouloir se conformer aux intentions du parlement. J'étais ici l'an dernier, dit-il, et j'ai approuvé cette entreprise ; je ne me souviens pas d'en avoir entendu parler ou d'avoir entendu des explications à ce sujet. Ce pont est pour bien dire un pont interprovincial, et si le parlement se lance dans des entreprises semblables, le ministre recevra dorénavant un grand nombre de demandes. S'il refuse de venir en aide aux citoyens des différentes localités qui viendront le prier de construire des ponts, il rendra jaloux les personnes qui essuyeront un refus de sa part. On devrait solidement motiver une pareille décision, avant de demander au parlement d'accorder un crédit pour la construction de ces ponts.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Trêve de paroles! Le parlement a voté ce montant l'an dernier ; l'entreprise a été adjugée et je ne fais que me conformer aux désirs du parlement dont l'honorable député lui-même fait partie. Le pont est en voie de construction ; la Dominion Bridge Company édifie la structure métallique et les entrepreneurs posent les assises de pierre. Pendant mon absence, l'an dernier, le gouvernement inscrivit dans le budget ces deux crédits qui furent votés par le parlement.

M. SPROULE : Ils ont été inscrits à la demande du ministère ou des ingénieurs de l'honorable ministre. On a dû fournir des renseignements au cabinet, pour engager celui-ci à demander au parlement d'autoriser cette dépense. Ce sont ces renseignements que nous désirons obtenir. Le ministre devait avoir recueilli des informations, quand il a soumis cet article du budget au conseil des ministres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après ces informations, les habitants des environs m'avaient représenté, en 1900 et en 1899, que l'ancien pont, construit sous l'administration précédente, tombait en ruines. Une discussion eut lieu devant la Chambre. M. Poupore, alors représentant du collège électoral de Pontiac, a énergiquement appuyé la demande de ses commettants et il fut secondé par le député de Renfrew (M. Mackie). Pendant deux ans, si je ne me trompe, on nous sollicita d'obtempérer à cette demande. Ce pont est un pont interprovincial. L'ancien gouvernement a jeté un pont sur cette rivière.

M. CLANCY : En quelle année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En 1884, me dit-on. On m'a demandé de marcher sur ses brisées. J'avoue que je refusai tout d'abord ; je ne trahis aucun secret en disant que je combattis cette politique, et si mon honorable ami était dans cette enceinte à cette époque, il doit se rap-

peler que je différai d'opinion avec le représentant de Pontiac et que je prétendis que les deux provinces d'Ontario et de Québec devaient construire ces ponts. Cependant mon opinion n'a pas prévalu. Le parlement a accordé le montant, et, à mon retour, je constatai que cet article avait été inscrit dans le budget, et je me mis à l'œuvre pour faire exécuter les ordres du parlement.

M. BORDEN (Halifax) : Il semble que quelques-uns des collègues de l'honorable ministre lui ont joué un tour dans cette affaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; je n'ai rien caché ; je croyais que les deux provinces devaient se charger de construire ce pont et je l'ai déclaré. Elles sont riches, et en mesure, selon moi, d'exécuter ces travaux. Je n'admets pas que le gouvernement fédéral doive construire ces ponts partout, sur des rivières comme celle-là.

M. SPROULE : Si ce principe était admis, autant vaudrait accorder le plein montant pour la construction du pont jeté sur la rivière des Outaouais, en face de cette ville. C'est un pont interprovincial d'une utilité tout aussi grande que le pont dont il est ici question. Le ministre peut-il dire si le pont construit il y a seize ans est déjà en ruines et s'il a besoin d'être remplacé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était un pont de bois. Il s'est écroulé et il a fallu le reconstruire. Je n'ai rien à ajouter. Je me conforme aux instructions du parlement.

M. HACKETT : Ce n'était qu'un pont à l'usage du trafic, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HACKETT : Je représente une province qui ne peut pas être reliée par un pont au reste du Canada. Nous ne pourrons jamais avoir un pont, et cependant, on nous demande de contribuer, en adoptant ces crédits, à la construction d'un pont à l'usage du trafic entre Ontario et Québec. A l'heure présente, le gouvernement fait construire une voie ferrée appelée le chemin de fer du Sud, depuis Charlottetown jusqu'à Murray-Harbour, à soixante-dix milles à l'est. Cette voie ferrée a assuré l'élection d'un député ministériel, mais pendant que le gouvernement fait construire ce chemin de fer, il demande à l'Ile du Prince-Edouard de verser $10,000 par année, à perpétuité, en faveur de la construction d'un pont sur la rivière Hillsborough, qui a environ un demi-mille de largeur. Je crois qu'il est très injuste de demander ce montant à la population de l'Ile du Prince-Edouard. Je demande à tous les députés bien pensants de cette Chambre, abstraction faite des membres du gouvernement, à tous ceux qui sont en faveur de la justice et de l'égalité, s'il n'est pas injuste d'exiger ce montant des habitants de l'Ile du Prince-Edourd, qui ne saurait être reliée à la terre ferme, au moyen d'un pont comme celui que vous construisez sur la rivière des Outaouais, entre ces deux provinces. Je soutiens que le gouvernement devrait nous dispenser du paiement de cette somme de $10,000 par année, retranchée de notre subvention pour droit de passage sur un chemin carrossable le long de la voie ferrée, comme celui que j'ai vu dernièrement sur le pont jeté entre Ottawa et Hull, et sur lequel vous pouvez passer en voiture. Vous nous enlevez $10,000 par année. Vous nous demandez de supporter une partie des frais de la construction de ces ponts sur la rivière des Outaouais, et cependant vous exigez de la population de l'Ile du Prince-Edouard, $10,000 pour une voie carrossable sur ce pont. C'est une injustice. Je ne suis pas animé de sentiments égoïstes, mais j'élève la voix en faveur de le justice et de l'équité, et je vous demande de ne pas exiger $10,000, pour la construction d'un pont sur la rivière Hillsborough, dans l'Ile du Prince-Edouard, de la population de cette province, puisque vous obligez cette dernière à supporter sa part des frais de construction de tous ces ponts.

M. BELCOURT : Je désire demander à l'honorable député (M. Hackett) si, dans sa province, il y a des steamers subventionnés par l'Etat?

M. HACKETT : Des steamers subventionnés?

M. BELCOURT : Oui ; l'honorable député a raison. Lors de la Confédération, il fut entendu que le gouvernement fédéral serait tenu de subventionner des steamers qui transporteraient la malle, été comme hiver, entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Où l'honorable député veut-il en venir ? La question est absurde ; elle est inutile.

M. CLANCY : Je voudrais savoir si les plans et devis de ce pont se trouvent au ministère des Travaux publics et quelle part le gouvernement fédéral aura à payer par rapport à ces travaux qui, d'après l'honorable ministre lui-même, devraient être uniquement à la charge des provinces.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux de Des Joachims coûteront, en tout, $70,000. C'est cher.

M. CLANCY : Je vois que la province d'Ontario doit fournir $4,000 et celle de Québec, $2,000 ; doit-on comprendre que le ministère des Travaux publics a décidé d'exécuter des travaux qui devront coûter $70,000, lorsque ces deux provinces, qui devraient en réalité supporter tout le fardeau de cette dépense, ne seront appelées à verser que le faible montant de $6,000 ? L'honorable ministre, je n'en doute pas, admettra qu'il lui est bien égal qu'il se soit trouvé ici ou ailleurs——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis responsable.

M. CLANCY : L'honorable ministre est tout aussi responsable que s'il eût occupé son siège en cette Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute.

M. CLANCY : Si le ministre n'a pour s'appuyer que les dires des parties intéressées, qui fixent le coût de l'entreprise à tel ou tel prix, s'il n'a pas en mains des plans et devis aussi précis que s'il se fût agi d'une entreprise du gouvernement fédéral, je crains fort qu'il ne se soit mis dans une fausse situation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les plans ont été préparés avec soin. Ce n'est pas $70,000, mais bien $64,000 que nous consentons à payer, car les deux provinces fourniront $6,000. Cette question a été débattue si longtemps que l'on est en mesure de connaître tous les détails des travaux dont il s'agit.

M. CLANCY : Je demanderai au ministre si on lui a soumis cette affaire et s'il a autorisé cette dépense avant son départ. Si je ne me trompe, c'est le ministre des finances (M. Fielding) qui l'a remplacé durant son absence.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est le directeur général des Postes.

M. CLANCY : Je voudrais savoir si le ministre intérimaire a assumé la responsabilité d'une dépense aussi extraordinaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; mon honorable ami connaît suffisamment les usages parlementaires pour savoir que le directeur général des Postes n'a agi qu'avec l'assentiment de ses collègues. L'année précédente, les Débats en font foi, j'avais déclaré de mon siège, en réponse aux honorables représentants de Pontiac et de Renfrew—je ne saurais me contredire—que je ne croyais pas que nous fussions tenus de construire ce pont, mais que, comme c'était leur droit, du reste, mes collègues ne partageaient pas cet avis. Quoiqu'il en soit, le parlement a approuvé l'attitude de mes collègues et le montant a été porté dans les estimations budgétaires.

M. HENDERSON : L'honorable ministre pourrait-il me dire si l'on a entamé le crédit affecté à ce pont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, les travaux sont en marche. On a déjà passé deux contrats et l'on demandera bientôt des soumissions pour le reste des travaux. Il n'est plus temps de changer d'avis.

M. BORDEN (Halifax) : Sur quoi s'est-on basé pour déterminer ces contributions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux étant des travaux interprovinciaux, les deux provinces ont convenu de payer les montants spécifiés. C'est fort peu de chose, en vérité.

M. BORDEN : A-t-on déterminé ces contributions d'après une base particulière ? Est-ce là tout ce que vous avez pu obtenir de ces provinces ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elles ont refusé de donner plus ; j'ai négocié moi-même avec elles et elles ont refusé de construire le pont. Je comprends qu'il ne faut pas nous laisser entraîner plus loin dans cette voie, et ce que nous avons fait, nous l'avons fait dans des circonstances qui s'expliquent facilement. Il avait déjà été construit un pont et c'était un bon argument ; mais je ne prendrai pas sur moi de dire que ce parlement est tenu de construire des ponts sur les rivières qui séparent deux grandes provinces comme celles-là ; l'ancien gouvernement en a construit, et nous sommes à en construire nous aussi, mais je crois représenter les sentiments de la députation en disant que nous ne devons pas aller plus loin dans cette voie.

Ottawa—Reconstruction du pont de la rue Maria, $13,000.

M. SPROULE : Cette somme est-elle destinée au parachèvement du pont ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Le Canada Atlantique est tenu de payer une partie des dépenses qu'il faudra faire pour cela, c'est-à-dire qu'il aura à payer de ce chef environ $30,000.

Ligne télégraphique sur la rive nord du Saint-Laurent—Prolongement jusqu'à Belle-Isle, $18,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette somme est destinée au parachèvement de la ligne télégraphique qui s'étend de la Baie Saint-Paul jusqu'à Belle-Isle. Nous sommes actuellement à équiper un navire qui doit servir à la pose du câble, et nous aurons probablement terminé ces travaux avant que la saison soit bien avancée.

M. GANONG : " Nous voulons rendre justice à tout le monde ", s'est écrié l'autre soir l'honorable ministre. Je lui demanderai s'il entend également rendre justice à la population de l'Ile-au-Cerf dont on lui a présenté, depuis ces dernières années, certaines réclamations au sujet de la construction de la ligne télégraphique dont elle a besoin pour pouvoir communiquer avec la terre ferme. Lors de son voyage dans les provinces de l'est, on lui avait préparé, dans le comté de Charlotte, un lunch superbe auquel il n'a pu goûter parce qu'il est revenu directement de Saint-Jean à Montréal. Je crains bien que ce lunch ne sûrisse, s'il ne se hâte d'aller le goûter. J'ai fait remarquer plus d'une fois à l'honorable ministre que l'Ile-au-Cerf a une population de 1700 habitants, qui se compose de pêcheurs, de pêcheurs de sardines surtout ; que ces gens vendent leur poisson à Eastport, Etat du

Maine, et qu'ils n'ont d'autre moyen de communication avec la terre ferme qu'un bateau qui fait deux voyages par semaine. Les ingénieurs du ministère ont eux-mêmes fait l'estimation de ce que pourrait coûter une ligne télégraphique qui relierait à Eastport les différents villages habités par cette population, et ils ont trouvé qu'elle ne coûterait que $3,500 ; ceci, en vérité, est une bien faible somme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle est la distance qui sépare Eastport de ces villages-là ?

M. GANONG: De l'île à la terre ferme, il y a environ trois quarts de mille, à quoi il faudrait ajouter une distance de dix à quinze milles sur la terre ferme elle-même. Cette population a beaucoup d'intérêt à ce qu'on lui accorde un ligne télégraphique, et le ministre devrait voir immédiatement à ce qu'il en soit établi une. Les hautes marées empêchent souvent les pêcheurs de traverser, et si l'on songe que le poisson est une denrée de nature très périssable, on voit tout de suite que si ces gens pouvaient communiquer avec la terre ferme où l'on achète le produit de leur pêche, ils sauveraient souvent des centaines de dollars.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me rappelle pas avoir lu le rapport de mes fonctionnaires, mais je prendrai en considération ce que vient de dire l'honorable député.

M. GANONG : Ce rapport date de 1897.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais en prendre note, et mon honorable ami peut être sûr qu'à mon prochain voyage dans les provinces maritimes je me garderai bien de ne pas aller goûter aux superbes lunches qu'on m'aura préparés.

Lignes télégraphiques, Colombie Anglaise, $38,500.

M. BORDEN : Cet item pouvant prêter à discussion, il vaudrait peut-être mieux ne pas nous en occuper ce soir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit pas ici de la ligne du Yukon, mais d'une ancienne ligne dont nous avons fait replanter les poteaux.

M. BORDEN : Où se trouve l'item relatif à la ligne du Yukon ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sous la rubrique du capital ; je ne demanderai pas de crédit à ce sujet ce soir, il est tard et je suis fatigué.

Arpentage et inspection, $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque des députés ou quelqu'un de nos fonctionnaires nous demandent de faire exécuter des travaux, nous envoyons nos ingénieurs faire certains arpentages, et c'est ce qui explique ce crédit qu'on a coutume de demander. Je voudrais bien qu'il fût moindre cette année, mais on réclame d'année en année l'exécution de travaux de plus en plus considérables.

Galerie nationale des arts, Ottawa, y compris l'achat de tableaux sur recommandation d'un comité d'artistes, $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mes collègues ont été assez bons de m'accorder $2,000 de plus cette année ; la minime somme de $2,000 suffisant à peine à payer le gardien, ils m'ont accordé $2,000 de plus, me mettant ainsi en état d'acheter des tableaux, sur recommandation de certains artistes ; je serai fort heureux que nous puissions venir en aide à certains de nos jeunes artistes en achetant leurs œuvres. Naturellement, nous ne nous engageons pas à n'acheter que des œuvres canadiennes, mais enfin, nous allons pouvoir faire plus que par le passé pour l'encouragement des arts ; ce point-là, jusqu'à présent, nous l'avons quelque peu négligé.

M. BORDEN : Cette somme n'est pas exorbitante, si l'on songe qu'elle est destinée à une galerie nationale des arts. Comme de raison, il faut proportionner l'encouragement des arts aux moyens du pays ; je voudrais savoir quelle partie de cette somme de $4,000 on va pouvoir consacrer à l'achat de tableaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous payons environ $1,000 pour la garde et l'entretien de l'édifice ; il nous restera donc $3,000 à consacrer à l'achat de tableaux.

Bureau de l'ingénieur en chef—Salaires des ingénieurs, dessinateurs et commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $49,700.

M. SPROULE : Que signifient les mots "nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil" ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été passé une loi qui nous défend de donner plus de $400 à nos employés; or, à l'heure qu'il est, il nous est impossible de nous procurer pour cette somme des employés de quelque valeur. La vie coûtant plus cher, il faut augmenter les salaires et gages en proportion ; voilà ce qui explique l'insertion de ces mots. Je suis d'avis que la modification de cette loi s'impose.

M. SPROULE : Je croyais pourtant qu'il y avait une équipe d'employés permanents ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le cas, mais il nous faut plusieurs employés surnuméraires, et force nous est de leur donner plus de $400 par année.

M. BORDEN : L'emploi de tous ces surnuméraires se concilie-t-il avec une administration économique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les employés surnuméraires n'ont

pas droit à une pension, ce qui représente déjà une épargne. Vaudrait-il mieux n'avoir que des employés permanents ? C'est ce que je n'entreprendrai pas d'affirmer ; mais je dirai sans hésiter qu'il n'y a pas lieu de prétendre qu'il ne faille pas employer de surnuméraires. La quantité de besogne à expédier n'étant pas toujours la même, il s'ensuit qu'il nous faut parfois un plus grand nombre d'employés. Je suis bien d'avis qu'il nous faut une équipe de bons employés permanents qui fassent leur devoir et ne se mêlent pas de politique, mais nous ne saurions nous dispenser d'employer des surnuméraires. Je connais assez bien ce que c'est que le service public pour dire que s'il y a des employés qui n'aiment pas à travailler, il en est bien d'autres qui travaillent rudement. Je n'ai pas à me plaindre des chefs de bureaux de mon ministère; ils travaillent bien et même trop pour le salaire qu'on leur accorde.

M. SPROULE : L'honorable ministre pourrait-il nous dire combien de surnuméraires il emploie actuellement dans son ministère ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons 42 employés surnuméraires dans l'équipe de l'ingénieur en chef, y compris les différents ingénieurs surveillants et leurs assistants.

Bureau de l'architecte en chef—Salaires des architectes, dessinateurs et commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $22,700.

M. SPROULE : C'est toujours en vertu de la même règle que vous demandez ce crédit, je suppose ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, je dois dire que ces crédits ne sont pas assez élevés, car il se fait, à mon ministère, deux fois plus de travaux qu'autrefois. L'année dernière, les crédits demandés par le ministère des Travaux publics s'élevaient à $6,500,000 tandis qu'autrefois, ils ne se chiffraient qu'à environ $3,000,000. Les travaux ont donc doublé et il s'en suit que mes fonctionnaires ont une rude besogne à exécuter.

M. SPROULE : L'honorable ministre a beaucoup augmenté les dépenses de son ministère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Eh bien ! le pays se développe et la besogne du ministère augmente en proportion.

M. CLANCY : Je me souviens qu'en 189, il s'est soulevé une discussion au sujet de ces item-là, et que l'honorable ministre, pour des raisons d'économie, a destitué plus d'un employé. Il était alors ardent à l'épargne et il cherchait à justifier cette action en disant qu'il sauvait de l'argent au pays. Je suis heureux qu'il ait enfin compris qu'il y a de l'ouvrage à faire à son ministère et qu'il s'est trop hâté de destituer ces employés-là. J'ignore s'il les a repris, mais il les a tout de même fait souffrir. Si je ne me trompe, il devait réaliser une économie de $13,000 dans l'administration de son ministère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non pas ; je n'ai jamais dit cela.

M. CLANCY : L'honorable ministre a perdu mémoire de bien des choses qu'il a dites.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si j'ai déjà dit qu'il devait me suffire de $13,000 pour l'administration de mon ministère, je ne le dirai plus.

M. CLANCY : J'ai parlé d'une réduction de $13,000 par rapport aux deux item. A en juger d'après le ton qu'il prend ce soir, on croirait que l'honorable ministre a complètement changé d'idée.

Service télégraphique—Salaire du personnel, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $4,000.

M. SPROULE : Où les télégraphistes sont-employés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons engagé un nouvel employé ; le service télégraphique embrassant une plus longue distance, il nous faut un plus grand nombre d'employés.

M. SPROULE : Les journaux disent que l'honorable ministre a congédié 70 de ces employés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons un grand nombre d'employés, et, mon ministère suivant en cela la loi ordinaire de l'offre et de la demande, lorsque nous avons plus de travaux a faire faire, nous employons plus de monde ; or, nous avions engagé nombre d'employés dont nous n'avions plus besoin, et pour cette raison, nous les avons congédiés. Ils ont récriminé, comme de raison.

Lorsque je suis parvenu à la direction du ministère, j'ai trouvé quelque part un escalier secret et je l'ai fait disparaître ; j'en suis peiné, j'aurais dû le conservr, car aujourd'hui il m'est impossible de me rendre à mon bureau sans être suivi par une foule de gens. C'est sir Hector Langevin qui avait fait pratiquer cet escalier dans l'édifice sans doute pour éviter tout cet ennui.

M. SPROULE : L'élection qui a eu lieu ici il y a une couple d'années n'a-t-elle pas contribué à faire donner de l'emploi à cette foule de gens, au ministère des Travaux publics, ou bien ces mêmes gens sont-ils demeurés à l'emploi du gouvernement bien longtemps après l'élection ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a eu que deux ou trois destitutions depuis cette élection-là.

M. SPROULE : Les journaux disent qu'il y en a eu 70.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en avait qui comptaient cinq

ou six ans et d'autres, quelques mois de service : ils n'étaient pas permanents. J'ai donné ordre au sous-ministre de garder les meilleurs employés, et cependant il en a été destitué de bons que j'aurais bien aimé garder ; mais nous n'avions plus besoin d'eux au ministère, et je ne pouvais m'engager à les payer de mes propres deniers.

Le Citizen de ce matin prétend que j'ai destitué quinze employés qui faisaient partie de l'équipe des mécaniciens, et que treize de ces messieurs sont d'origine anglaise, et deux d'origine française. La raison de cette disproportion apparente, c'est que l'équipe des mécaniciens est presque exclusivement composée d'employés de langue anglaise.

M. SPROULE : Sans vouloir recommander qu'on retienne les services de gens à qui l'on n'a pas d'ouvrage à confier, je dois faire remarquer, cependant, que plusieurs de ceux qui ont été destitués après cinq ou six ans de service ont dû beaucoup en souffrir. L'honorable ministre croit-il pouvoir bientôt remplir toutes ces vacances-là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme le sait mon honorable ami, ceux qui ont déjà été employés deux ou trois ans ont déjà été favorisés, et d'autres qui n'ont pas encore eu leur tour pourraient peut-être l'avoir. Cependant, je ne m'oppose pas à ce qu'on reprenne de bons employés qui ont été destitués, et, de fait, c'est ce que nous faisons ; dans ce cas, nous leur faisons subir un examen.

M. SPROULE : Nombre de gens manquent de charité au point de croire que l'honorable ministre a destitué ces employés-là dans le but d'en mettre d'autres à leur place ; pourtant, il ne serait que juste, lorsqu'il y a lieu de remplir une vacance, de rendre aux employés destitués la situation qu'on leur a fait perdre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne regrette rien tant que d'avoir à destituer des employés ; mais, d'un autre côté, il faut bien se rappeler que le gouvernement n'est pas un hôpital. Il est arrivé aux différents ministres des Travaux publics d'avoir à céder à certaines pressions ; le poste de ministre des Travaux publics est loin d'être une sinécure ; il n'est pas un ministère qui comporte plus de tracas. En vérité, j'aurais été heureux qu'on eût confié la direction de celui-ci à un plus habile que moi lorsqu'il s'est agi de la formation du cabinet.

M. SPROULE : Combien d'employés l'honorable ministre a-t-il destitués ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 45 ou 50 dont 15 mécaniciens, 25 manœuvres et 10 ou 12 peintres.

M. CLANCY : Qu'est-ce qui a porté l'honorable ministre à faire une razzia parmi les mécaniciens ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils avaient fini par être trop nombreux ; cependant, il n'y a pas eu de razzia. Dans les trois ou quatre derniers mois, j'ai destitué 100 employés. M. Ewart est l'architecte en chef ; il demande aux préposés des différentes branches du service de lui dire combien il leur faut de nouveaux employés et de combien ils peuvent se dispenser ; sur ce, je destitue ceux dont nous n'avons pas besoin. Le chef des mécaniciens est M. King ; c'est d'après son rapport qu'il a été destitué 15 employés. M. Côté est le chef des peintres, et M. Breton celui des manœuvres ; c'est d'après leurs rapports que ces destitutions se sont faites.

M. CLANCY : N'est-il pas fait mention des noms de ces gens-là dans les rapports ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai demandé combien d'ouvriers il voulait garder et lui ai dit de ne garder que les meilleurs, sans s'occuper de leurs préférences politiques.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Divers—Pour payer la différence des dépenses relatives à certains travaux déjà autorisés, les crédits votés à ce sujet étant insuffisants, la somme votée pour chacun de ces travaux ne devant pas excéder $100 et devant être mise en regard des crédits déjà votés, $3,000.

M. BRITTON : Je voudrais signaler au ministre des Travaux publics une question qui est restée en suspens depuis une couple d'années, et j'espère bien que la Chambre l'approuvera de payer certaines dépenses auxquelles elle a donné lieu.

Avant qu'on eût arrêté le choix de l'emplacement de la salle d'exercices militaires de Kingston, le commandant du district avait chargé un architecte de renom d'examiner et de mesurer les différents terrains qui appartenaient au gouvernement, et de se mettre en état d'aider au choix de l'emplacement, lorsque le ministre se rendrait sur les lieux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui était commandant du district ?

M. BRITTON : Le colonel Montizambert. Le ministre est venu en compagnie de plusieurs officiers de milice et de citoyens de Kingston, faire l'inspection des terrains du gouvernement. L'architecte dont je viens de parler les mesura et en fit un plan. Subséquemment, lorsqu'il s'est agi de la construction d'un arsenal, le plan en fut dressé par l'architecte du ministère, à Ottawa. On confia la surveillance des travaux de construction de l'édifice à un surintendant qui n'était pas l'architecte que j'ai mentionné. Ce monsieur a quitté Kingston et y a laissé sa femme, pour aller s'établir à la Colombie Anglaise où il demeure actuellement. Il a présenté un mémoire de ce qui lui est dû pour avoir mesuré le terrain et en avoir fait le plan. Je trouve, et les architectes

trouvent comme moi, qu'il n'a pas demandé trop cher. Cependant, le ministre a dit qu'il ne pouvait admettre cette réclamation à moins que le ministre de la Milice n'eût recommandé de la payer ; or, celui-ci prétend qu'il n'a jamais donné l'autorisation de faire ce travail, que son ministère ne connaissait rien de ce qu'a fait M. Newlands (c'est le nom de l'architecte) et que, par conséquent, il ne pouvait recommander le paiement de cette réclamation. Cependant, il est clair que ce travail s'est fait et que le gouvernement en a profité, car pour arriver à construire cet édifice, il était indispensable de faire mesurer le terrain et de faire faire le plan de l'édifice même. En présence du comité général, je demande au ministre de faire droit à la requête de M. Newlands, requête dont il ne peut s'occuper lui-même parce qu'il demeure trop loin d'ici. Naturellement, il n'y a pas lieu de représenter au ministre que M. Newlands est en besoin d'argent, et d'ailleurs, il ne m'a pas chargé de le dire. Je me bornerai donc à faire remarquer au comité et au ministre que cette réclamation est juste et raisonnable. Je regrette de n'avoir pu réussir à en faire recommander le paiement par le ministre de la Milice ni en faire reconnaître le bien fondé par le ministre des Travaux publics, indépendamment de cette recommandation. Oui, et j'espère bien qu'on n'y contredira pas, cet argent, l'architecte l'a bien et dûment gagné et il faudrait le lui payer. Si le ministre ne l'a pas autorisé à faire ce travail, il en a au moins reconnu l'opportunité en se rendant sur les lieux et en faisant ce qu'il a fait. La réclamation se chiffre à $125, ce n'est pas là une somme exorbitante; à tout événement, si on la croit trop élevée, il faudrait au moins en payer une partie quelconque. Je demande donc au ministre d'inscrire au budget supplémentaire un item destiné au règlement de cette affaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que c'est là un point digne d'attention ; je m'en suis occupé moi-même, et il me paraît évident que le colonel Montizambert a demandé à M. Newlands d'examiner les terrains et de préparer les plans. Le colonel n'était pas du tout à l'emploi du ministère des Travaux publics, et par conséquent, je ne me croirais pas justifiable d'inscrire au budget le montant de cette réclamation ; mais si mon honorabe ami le ministre de la Milice, était ici, je pense bien qu'il reconnaîtrait le bien fondé des représentations que vient de faire l'honorable député. Je lui conseille de revoir le ministre de la Milice ; pour ma part, je serai heureux de souscrire à ce que mon collègue aura décidé.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Lignes télégraphiques et câbles sous-marins pour le service des côtes et du bas du Saint-Laurent et des provinces maritimes, y compris les dépenses des vapeurs employés au service des câbles, $32,000.

M. BRITTON.

M. SPROULE : Le gouvernement va-t-il prolonger cette ligne télégraphique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; j'ai obtenu du parlement un crédit de $7,500 pour la construction d'une ligne télégraphique qui doit se rendre jusqu'à Belle-Isle. Nous sommes précisément à la construire et elle sera achevée au commencement d'août.

M. SPROULE : Ce crédit est destiné au paiement de la main-d'œuvre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et à cela seulement.

On rapporte quelque résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : De quoi aurons-nous à nous occuper demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Demain après-midi, nous nous occuperons probablement du bill concernant les élections, s'il y a lieu. Viendra ensuite le budget du ministre des Chemins de fer.

La motion est adoptée et la séance levée à 11.15 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 23 avril 1901.

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

BILLS D'INTERET PRIVE—PROLONGATION DE DELAI.

M. FLINT : Je propose :

Que la partie de la règle 49 qui limite le délai pour présenter des bills d'intérêt privé soit suspendue au sujet d'un bill concernant la ville de Saint-Jean, N.-B.; et qu'aussi le délai pour afficher le dit bill, en vertu de la règle 60, soit réduit à trois jours, conformément à la recommandation contenue dans le treizième rapport du comité des ordres permanents.

La maladie de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), a empêché que le bill ne fût soumis plus tôt au comité des ordres permanents. Il n'y avait rien à redire à l'avis et aux annonces, mais la maladie de l'honorable député a interrompu le cours des procédures commencées en cette affaire.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 126) pour accorder certains lots de grève dans la ville de Saint-Jean et pour d'autres fins.—(M. Tucker.)

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES SUR LES STEAMERS.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je propose :

Que la Chambre ordonne la production de copies de l'arrangement conclu avec certaines compagnies de steamers, relativement au service des entrepôts frigorifiques pendant l'année 1901.

La motion est adoptée.

LE 24 MAI.

M. MACLEAN : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je désire, au nom du pays, demander au premier ministre quand sera arrivé le bon moment d'annoncer à la population si, cette année, le 24 mai doit être une fête publique. Certaines compagnies importantes ont intérêt à le savoir ; par exemple, les compagnies de bateaux à vapeur et de chemins de fer, et l'on me dit que, pour ce jour-là, on a commandé à une maison de Hamilton des pièces pyrotechniques représentant une valeur de $65,000.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ne saurait entamer de discussion ; il peut simplement poser la question.

M. MACLEAN : Je fais voir seulement pourquoi la question est urgente, et pourquoi le premier ministre devrait renseigner le public à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE : A lundi.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Chemin de fer Intercolonial—Rails d'acier et attaches, $500,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La dernière fois que le comité a examiné le budget du ministère des Chemins de fer, il avait atteint le premier article, à la page 43, accordant un crédit destiné à l'achat de rails d'acier et d'attaches. Immédiatement avant que le comité levât sa séance, le dernier jour où j'ai soumis mon budget, des honorables membres de la gauche, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et l'honorable chef de l'opposition, ont fait des énoncés dont, à mon avis, il serait bon de parler avant d'entrer dans les détails, ou ce que j'appellerai le fond de la demande de crédit. La première fois que l'on a mentionné ce crédit, à une phase moins avancée du débat, j'ai donné—le comité s'en souviendra—des explications très complètes sur les conditions que renfermait l'arrangement conclu par le gouvernement. Quelques honorables messieurs ont alors donné à entendre que je devais produire le contrat ; j'ai répondu immédiatement que je le produirais, et mon sous-ministre, qui était ici, a pris note de la chose, et a reçu ordre de le produire à la prochaine réunion du comité. Le lendemain après-midi, lorsque le comité s'est réuni—c'est la dernière fois que j'ai pu y être présent—mon sous-ministre a apporté le contrat, ou une copie du contrat, que j'ai transmise tout de suite à l'honorable député de Lanark (M. Haggart), qui désirait la voir. Je veux que le comité note que j'ai fait cette déclaration presqu'au même moment où je lui promettais de lui fournir ces documents ; et j'ai cru que les gentlemen dont j'ai parlé avaient éprouvé un peu de répugnance à parler sévèrement de ce qu'ils supposaient être des énoncés propres à tromper, avant d'être bien sûrs que des erreurs avaient été commises ; car s'il y avait eu des erreurs, vous pouvez croire qu'ils auraient été portés à supposer que tout membre du gouvernement aurait assez de sens commun pour ne pas faire de déclaration inexacte, à la veille de remettre au comité les pièces qui démontreraient l'inexactitude de sa déclaration.

Je désire mentionner cette déclaration, et je veux signaler à l'attention du comité la nature de l'explication que j'ai donnée à ce sujet. Le contrat conclu avec la compagnie de force motrice du Lac Supérieur, ai-je dit, porte qu'elle devra nous fournir des rails pendant un an. Je désirais bien faire connaître les faits au comité. J'ai déclaré qu'il était entendu que nous nous engagions à continuer cet arrangement pendant une autre période, la cote du marché anglais, à l'époque où nous nous proposions le renouvellement du contrat, régissant les prix. J'ai fait cet énoncé de mémoire, M. le président ; je n'ai alors cité aucun document. Je l'ai fait dans le but de donner au comité tous les renseignements, sans songer le moins du monde à écarter de ces renseignements rien de ce qui, d'après moi, pouvait se rapporter à la question ou que l'on pouvait désirer. Je demanderai au comité de peser les faits, et ce sera à vous de décider si la déclaration que j'ai faite n'était pas d'une exactitude absolue et complète dans tous les détails ; ce sera à vous de décider si ce n'était pas la déclaration que je devais faire dans les circonstances.

Au commencement de juin 1900, le gérant de la compagnie de force motrice du Lac Supérieur nous a écrit. Il l'a fait après une conversation qui avait lieu entre différents membres du gouvernement et M. Clergue, et entre ce dernier et moi, au cours de laquelle nous avions examiné à fond l'opportunité de faire quelque chose pour assurer, s'il y avait possibilité, la fabrication de rails d'acier au Canada. Nous étions portés à croire que nous pourrions atteindre un but si désirable en encourageant suffisamment, par quelque mesure du gouvernement, la compagnie représentée par M. Clergue à établir ses usines. Le comité se rappellera que nous étions un peu confiants à ce sujet et que, l'année dernière, nous avons été portés à incorporer dans le bill des subsides une disposition stipulant que si l'on fabriquait des rails d'acier au Canada et qu'ils fussent

d'un prix et d'une qualité qui pourraient soutenir favorablement la comparaison avec le prix et la qualité de ceux que l'on achetait ailleurs, nous engagerions fortement les compagnies de chemins de fer auxquelles nous nous proposions d'accorder des subsides, à acheter leurs rails dans le pays.

Cette idée, si je ne me trompe, fut approuvée généralement la première fois qu'elle fut émise en cette Chambre. Il y eut, il est vrai, une ou deux voix discordantes, mais cette proposition fut généralement approuvée, et, eu égard aux dépenses énormes qui se font chaque année au Canada, dépenses faites par les compagnies de chemin de fer et les gouvernements pour acheter des rails d'acier en dehors de la confédération, j'étais porté à croire que nous serions excusables de faire des sacrifices pour atteindre un but considéré comme très désirable, s'il était possible de l'atteindre d'une manière pratique. Les honorables messieurs n'ont peut-être pas la chose présente à la mémoire, mais je crois ne pas me tromper en disant que la moitié des importations de fer faites au Canada se compose de rails d'acier, et cette proportion continuera à augmenter chaque année.

Nous avons cru que nous ne pouvions pas adopter de système plus sage, ni suivre une ligne de conduite plus propre à favoriser la prospérité de la Confédération ; nous avons cru que nous ne pouvions pas suivre une ligne de conduite dont le résultat aurait été de nous amener l'établissement d'une industrie plus importante et plus utile que celle à laquelle nous songions. Le 8 juin, nous reçûmes une proposition écrite de M. Clergue ; la question fut discutée au conseil, et ailleurs avec M. Clergue et différents membres du gouvernement ; et cela pour décider si nous pourrions arriver à un accord satisfaisant avec lui, à des conditions qui seraient justes et équitables dans l'intérêt public et qui, en même temps, amèneraient l'établissement de cette industrie au Canada. Ces discussions furent reprises de temps à autre. A différentes dates il nous envoya des lettres ; et nous eûmes aussi des pourparlers avec lui. Au mois d'août, ainsi que vous le verrez plus tard, quand je lirai le document que j'ai ici, nous fîmes un arrangement formel avec lui. Bien qu'à cette époque, au mois d'août, l'arrêté ne fût pas formulé en termes précis, nous décidâmes au conseil de donner à M. Clergue l'encouragement que nous avions résolu de donner, après quoi il était prêt à se lancer dans cette entreprise.

J'ai à la main la copie d'un arrêté ministériel adopté le 9 octobre, arrêté que je vais lire au comité. Les honorables messieurs voudront bien remarquer, lorsque je lirai ce document, qu'il a trait à un mémoire que j'ai soumis au conseil le 26 septembre, lequel mémoire se rapportait à une conclusion à laquelle était arrivé le conseil au mois d'août. Je vais lire l'arrêté adopté par le conseil :

(Copie n° 89970.)

Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le 9 octobre 1900.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux présente un mémoire en date du 26 septembre 1900, lequel déclare que le 8 juin 1900, la Compagnie de force motrice du lac Supérieur a soumis une proposition relative à un projet de grande importance concernant l'établissement d'une industrie non encore développée au Canada, savoir, l'établissement d'une vaste laminerie à côté de sa force hydraulique au Sault-Sainte-Marie.

Le ministre dit que la compagnie a déclaré que ses travaux de forage du côté canadien du lac Supérieur avaient prouvé qu'il existait plusieurs millions de tonnes de minerai Bessemer de haute teneur ; qu'elle avait construit un chemin de fer pour transporter ce minerai des mines au lac, et fait venir de grands vaisseaux sur lesquels on les chargerait et qu'elle était prête à commencer immédiatement la construction d'une aciérie pour la fabrication de rails, des plaques et des matériaux de ponts, d'après les méthodes les plus modernes et sur une aussi grande échelle qu'à n'importe quelles fabriques de même nature.

Toutefois, afin de justifier les fortes dépenses qu'une entreprise de ce genre entraînerait, la compagnie a voulu qu'on lui donnât, dans une certaine mesure, l'assurance qu'elle aurait un marché avant de continuer à faire de nouveaux frais, et elle a proposé que le gouvernement passât avec elle un contrat par lequel il s'engagerait à prendre, en 1901, 50,000 tonnes de rails d'acier pour les chemins de fer de l'Etat, et 25,000 tonnes annuellement pendant les quatre années subséquentes.

Le ministre déclare, en outre, que vu l'urgence d'autres affaires et vu son absence du Canada, il lui fut impossible, avant aujourd'hui, de soumettre officiellement cette proposition au conseil des ministres. Cependant, vers la fin d'août 1900, le conseil la discuta non officiellement ; elle fut favorablement examinée, puis il fut entendu que le ministre des Chemins de fer et Canaux recommanderait de passer un contrat pour la fourniture de 25,000 tonnes en 1901, au prix de $32.60 la tonne (le prix alors payé par le ministère des Chemins de fer et Canaux en vertu de son contrat pour la fourniture des rails pendant l'année courante), et pour une semblable quantité pendant les cinq années suivantes.

Le ministre, reconnaissant les avantages que l'établissement au Canada d'une industrie de cette importance rapporterait nécessairement d'une manière directe, par le travail qu'elle donnerait aux ouvriers, par le développement de l'exploitation des mines et par le transport des matériaux bruts et des produits fabriqués, et d'une manière indirecte, par le développement d'un grand nombre d'autres industries qui l'alimenterait, est d'avis que le gouvernement devrait faire son possible pour l'encourager, et il recommande que l'on autorise la passation d'un contrat avec la compagnie pour la fourniture aux chemins de fer de l'Etat de 25,000 tonnes (2,240 livres à la tonne) de rails d'acier de première qualité de quatre-vingts livres au yard et de dimension prescrite par le ministère des Chemins de fer et Canaux, la compagnie devant commencer à fournir ces rails au mois de juin 1901, et en compléter la fourniture au mois de septembre suivant ; la livraison devant se faire soit à Lévis soit à Montréal (c.i.f.) selon que le

ministère l'ordonnera, et, autant que possible, en quantités égales tous les mois ; le prix à payer pour les dits rails ainsi livrés devant être fixé, tel que convenu, à $32.60 la tonne, ce qui comme il est dit plus haut, est le prix que paie aujourd'hui le ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le ministre recommande, en outre, qu'on l'autorise à passer, chaque année, à l'avenir, un contrat pour la fourniture d'une semblable quantité de ces rails pendant chacune des années subséquentes, pendant une période de cinq ans, lesquels rails devront être livrés à Halifax, à Port-Mulgrave, à Lévis ou à Saint-Jean, selon que l'exigera le ministère des Chemins de fer et Canaux, le prix des dits rails devant être celui payé pour des rails de même qualité sur le marché libre de la Grande-Bretagne, à l'époque où le ministère des Chemins de fer et Canaux fera sa commande.

Le comité soumet ce rapport à l'approbation de Votre Execlience.

(Signé) J. J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Or, le comité notera que la recommandation faite au conseil ne demandait pas de passer un contrat de cinq ans ; c'était une recommandation demandant de passer un contrat pour une seule année et, d'après l'arrêté, il devait y avoir des contrats chaque année subséquente. Il y avait deux raisons de présenter cet arrêté de cette manière ; d'abord, le gouvernement ne désirait pas l'adopter. Il doutait de la convenance d'adopter un arrêté ministériel pour un contrat de cinq ans ; et, d'ailleurs, l'objection ou la difficulté fut signalée à M. Clergue, et celui-ci à la connaissance des membres du conseil, consentit, en ce qui concernait les années subséquentes, à se contenter de l'arrangement portant que le gouvernement ferait ces contrats tous les ans, et il fut convenu qu'il n'exigerait pas de contrat pour plus d'une année. C'est en me rappelant parfaitement cela que j'ai dit au comité que nous avions passé un contrat seulement pour une année, que cela était formellement compris, et que nous n'avions arrêté aucun arrangement pour les années suivantes, nous contentant d'un accord avec lui, portant que nous ferions ces contrats, et il consentit à accepter l'arrêté du conseil comme une garantie suffisante que s'il donnait satisfaction, son contrat serait renouvelé chaque année, aux conditions ici mentionnées. Lorsque la question est venue sur le tapis, l'autre jour, j'étais fortement sous l'impression que le contrat comportait cela, et quand l'on a fait ici la lecture du document ou de ce projet, j'ai été surpris de constater que c'était une convention formelle et claire pour une période de cinq ans.

Mais ce contrat n'a jamais été signé et ne m'a jamais été soumis. Mon sous-ministre a cru que le contrat était passé ; je supposais que je l'avais signé avec les nombreux documents que l'on m'avait présenté. Je ne pensais pas que l'on eût différé cette affaire pendant si longtemps, mais le contrat avait été rédigé par les jurisconsultes du ministère et transmis à M. Clergue, puis, lorsqu'on a posé la question, l'autre jour, il ne l'avait pas renvoyé. Le jour suivant, lorsque le sous-ministre transmit le document, les gentlemen qui en prirent connaissance constatèrent qu'il n'était pas signé ; puis le sous-ministre prépara un mémoire déclarant que la convention avait été rédigée de cette façon, qu'on l'avait transmise à la compagnie, qui ne l'avait pas encore envoyée après l'avoir régulièrement signée, et qu'il avait télégraphié de le faire. Or, le contrat n'avait jamais été soumis à mon examen. Si l'on m'avait demandé de le signer, je ne sais pas si je l'aurais examiné assez à fond pour découvrir la différence existant entre ce que l'arrêté ministériel nous autorisait à faire et ce que le contrat proposait. Il est possible que la chose eût échappé à mon attention, ou que j'eusse lu le document avec soin ; je l'aurais peut-être lu attentivement. En tout cas, il n'a pas été soumis à mon examen ; je ne l'ai ni lu ni signé, et jusqu'aujourd'hui, il n'a pas été signé. Je dirai que M. Clergue signera la convention—je n'ai aucun doute là-dessus—quand je l'aurai examinée et préparée conformément à l'arrêté ministériel qui m'a autorisé à passer un contrat de ce caractère restreint.

Je ne doute pas qu'autant que la chose lui sera possible, M. Clergue ne soit prêt à se conformer à l'arrangement que nous avons arrêté. Si je craignais le contraire ou si j'avais des doutes, je dirais franchement au comité que M. Clergue ne voit pas de possibilité d'installer son matériel de manière à nous livrer les rails cette année à l'époque convenue, bien qu'il espère, même encore aujourd'hui, pouvoir le faire. J'aime à croire qu'il n'aura pas à surmonter de difficultés de cette nature. Il est parfaitement sûr, m'écrit-il, qu'il n'aura pas de difficultés de ce genre. Il dit que ses bâtiments sont assez avancés et que tout son outillage est prêt à être installé mais je crains que cela n'ait aucun poids auprès de nos honorables amis de la gauche, car ils semblent bien disposés à critiquer l'arrangement.

Encore un mot, et j'abandonnerai cet aspect de la question. Le comité verra donc que l'arrêté ministériel que j'avais préparé moi-même et qui exprimait mes idées personnelles et les idées de mes collègues relativement à cette matière, et qui incorporait la conclusion à laquelle le conseil était arrivé après que la question lui eut été soumise, le comité, dis-je, verra que cet arrêté contenait une autorisation de passer un contrat pour une seule année. Il renferme ce dont M. Clergue était parfaitement satisfait. L'arrangement portait que, chaque année, nous passerions avec lui un nouveau contrat pour 25,000 tonnes par année, à un prix qui serait fixé conformément à la teneur de cet arrêté. Le comité, j'en suis sûr, admettra que, l'autre jour, j'ai exposé la question avec une exactitude rigoureuse, ainsi que le prouvera l'arrêté ministériel.

M. MONK : L'arrêté ministériel et le mémoire sur lequel il est basé ont-ils été déposés sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore.

M. MONK : Je me rappelle avoir vu le contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le projet de contrat a été transmis aux Débats, et ceci sera transmis aux Débats ou déposé sur le bureau de la Chambre, si on le désire.

M. MONK. Je me rappelle avoir vu le contrat. La copie déposée sur le bureau semble avoir été égarée ; on m'informe qu'elle est en la possession de l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député de Lanark l'a vue, puis il me l'a remise et je l'ai ici à l'heure qu'il est. Je la remettrai à l'honorable député. Je lui enverrai aussi, s'il désire l'examiner, une copie de l'arrêté ministériel. L'arrêté a été adopté le 9 octobre, je crois. Je n'étais pas présent à l'assemblée du conseil à laquelle l'arrêté a été adopté, car j'avais quitté Ottawa le 7. Après qu'il eut été adopté, le ministère en envoya une copie à M. Clergue, le 12 octobre. Je n'avais pas même vu le projet du contrat avant le commencement de ce débat ; de sorte que l'erreur—et mon sous-ministre y a part—provient de ce que nous étions sous l'impression que le contrat avait été réellement signé, tandis qu'il ne l'avait pas encore été, vu la multiplicité des affaires, et qu'il ne l'est pas encore.

On a critiqué cet arrangement. On s'en est plaint pour différentes raisons. Je vois que les journaux ont discuté la question et approuvé l'attitude prise par quelques honorables membres de la gauche. Ils ont basé leurs critiques sur l'idée que c'était un arrangement fait pour cinq ans. Presque tous, je regrette de le dire, ont basé leurs critiques sur l'hypothèse que nous payions ou que nous consentions à payer $32.60 la tonne pour chacune des 25,000 tonnes. Les honorables membres de la Chambre savent que même le projet proposé par le ministère, et envoyé à M. Clergue, ne renfermait pas cet engagement. Nous consentions à payer le prix qui avait cours sur tous les marchés qui pouvaient nous guider pour l'estimation exacte des rails. Immédiatement avant que la séance fût levée, l'autre soir, mon honorable ami a fait observer que les cotes du marché des Etats-Unis, au mois de novembre, étaient inférieures aux prix que nous étions convenus de payer. Je consens volontiers à admettre la justesse de cet énoncé ; toutefois, je nie absolument qu'il soit pertinent. Je nie qu'il se rapporte à la question, même de la manière la plus éloignée. Il nous aurait été impossible de porter une compagnie à entreprendre la fabrication des rails d'acier au Canada, si elle eût été exposée à lutter contre les prix réduits de la coalition des Etats-Unis. Or, M. le Président, nous savons qu'un grand motif de plainte au Canada—et depuis des années, c'est un des articles fondamentaux du programme de nos honorables amis de la gauche—c'est que l'effet de la concurrence des Etats-Unis, lorsque nous n'y opposons pas un tarif élevé, est de permettre à leurs fabricants de faire du Canada un marché à sacrifice ; et les membres de la coalition des Etats-Unis n'hésiteraient pas à offrir leur excédent de rails à des prix qu'ils croiraient de nature à ruiner une industrie semblable au Canada. La quantité de rails qu'ils vendraient au Canada, en proportion de leur production, serait si insignifiante, qu'ils n'hésiteraient pas à agir ainsi, comme des fabricants d'autres articles avaient l'habitude de le faire autrefois dans une très grande mesure. Il nous serait impossible d'engager les gens à placer un seul dollar dans une entreprise de cette nature, à moins qu'ils n'eussent l'assurance qu'ils n'auraient pas à lutter contre la concurrence injuste et ruineuse des fabricants de rails du pays voisin. Il serait donc sage, juste et raisonnable de leur part de stipuler qu'il nous faudrait choisir un marché neutre —un marché qui ne serait pas régi par des coalitions, ni fermé par des tarifs élevés—le marché de Londres, par exemple, où l'on exige pour les rails un prix régulier, juste et équitable qui n'exposerait ces gens à aucun danger.

Pour une autre raison, il ne convient pas de mentionner le prix auquel vous pourriez acheter des rails aux Etats-Unis en novembre ou en décembre. Le prix demandé en novembre ou en décembre n'était pas le prix dont nous étions convenus. Nous étions convenus de payer le prix exigé au mois d'août. Mais une des dernières choses que je fis avant de quitter Ottawa, le 7 ou le 8 octobre, fut de m'assurer si le prix du marché anglais nous justifierait de payer $32.60.

Comme je l'ai dit l'autre soir, j'ai reçu des avis de messieurs de Montréal ; j'ai reçu un télégramme de M. McCall, de la Compagnie Drummond, McCall et Cie, agents des fabricants de rails anglais, disant que le prix des rails au 7 ou au 8 novembre était celui que nous payions, $32.50 ou $32.60. Outre cela, nous avons d'autres données au sujet de la question de savoir si le prix que nous avons consenti à payer en août était raisonnable ou non. Je n'ai pas besoin d'expliquer au long que lorsque vous achetez une grande quantité de rails, vous devez le faire des mois d'avance. Demandez à ceux qui doivent acheter des rails, s'ils ne sont pas tenus de faire leur contrat neuf, dix ou douze mois d'avance ; c'est ce qu'il nous a fallu faire dans un contrat de ce genre, qui nous assurait l'avantage énorme d'établir au Canada l'industrie de la fabrication des rails. Il faut des mois pour établir ces usines. Ma seule crainte est que ceux qui se livrent à cette industrie n'aient pas assez de temps

pour pouvoir livrer les rails à l'époque indiquée.

Je prierai les honorables messieurs qui désirent savoir d'une manière certaine quel était le prix des rails à Londres, à l'époque de l'adoption de cet arrêté ministériel, d'écouter ce que je vais dire. A l'époque où le gouvernement a conclu définitement son contrat avec M. Clergue, quel était le prix des rails sur le marché anglais ? J'ai ici, dans l'Economist, les cotes des différentes dates, de septembre à novembre ; j'ai l'Economist du 3 novembre. Je n'ai pas remonté plus loin qu'au mois de septembre, mais je puis dire, après avoir vu les cotes, qu'avant septembre, pendant une longue période, les prix ont été aussi élevés que dans ce mois. Je vois que depuis septembre jusqu'au 3 novembre, le prix n'a pas varié de plus de 5 schellings, depuis la commencement jusqu'à la fin de cette période, et le prix était de £7 10s. à £7 15s. sterling aux usines en Angleterre, ce qui équivaudrait à $34 ou $35 la tonne. J'invite les honorables messieurs à examiner cette liasse de l'Economist, qu'ils peuvent consulter, et ils verront que ce sont là les prix réguliers du marché, pour chaque semaine et pour chaque mois, pendant la période que j'ai mentionnée, et pendant une période qui a précédé le mois de septembre, quelle qu'en soit la longueur.

L'arrêté du conseil a été adopté le 9 octobre. Nous avons conclu notre arrangement au mois d'août, de sorte qu'il n'y a pas eu de changement dans les prix jusqu'à ces dates. Dira-t-on que le gouvernement, après s'être assuré que nous poursuivions un objet désirable, aurait pu conclure un arrangement plus utile au pays, à des prix plus avantageux ?

Je demanderai aux honorables membres de la gauche de critiquer notre conduite sous ce rapport. Je les invite à nous dire ce qu'ils auraient fait eux-mêmes, sur quels prix ils auraient cherché à baser cet arrangement, en prenant les cotes du marché anglais pour base, et, s'ils le veulent, qu'ils déclarent à la Chambre s'ils auraient sérieusement songé à aller demander aux coalitions des Etats-Unis à quel prix elles auraient fourni les rails. Si nous avons fait un arrangement pour une seule année, arrangement autorisé par le conseil, et que nous ayons fixé un prix raisonnable, et si notre conduite a été sage et prudente, que peut-on trouver à redire ? Que signifient les cris des journaux ? Sur quoi va-t-on se baser pour attaquer notre conduite à cet égard ? A notre avis, après avoir conclu ce contrat pour une année, si la compagnie de force motrice du lac Supérieur est en état de l'exécuter d'une façon satisfaisante, nous sommes obligés de lui donner l'occasion de nous fournir 25,000 tonnes de rails par année pendant les cinq années subséquentes. A quel prix ? Dira-t-on que le prix du marché de Londres n'est pas un prix raisonnable ? Je ne crois pas que l'on puisse nier la justesse de notre attitude, et si, comme résultat de cet arrangement—et j'espère que nous ne serons pas déçus—il s'établit des lamineries au Canada, comme celle que M. Clergue se propose de créer, où l'on fabriquera des rails et d'autres articles en fer, est-ce que ce ne sera pas une des opérations les plus louables que le gouvernement ait jamais faites et est-ce que tout le monde ne l'approuvera pas ? Je suis parfaitement convaincu que l'examen du contrat nous profitera. Tout ce qu'il faut, c'est de le comprendre, et j'espère qu'après un plus ample examen, lorsqu'ils comprendront l'opération sous tous ses aspects—naturellement, au début, nous nous attendons à ce qu'ils critiquent tout ce que nous avons fait, nous nous attendons même à ce qu'ils soient outrés dans leurs critiques, s'ils le veulent—j'espère, dis-je, que nos honorables amis de la gauche admettront que la ligne de conduite que nous avons suivie est sage, et que ce contrat s'impose à leur approbation.

M. BORDEN : Je suis réellement surpris que l'honorable ministre veuille savoir quelle est la raison de tout ce tapage. Le 9 avril, il nous a dit qu'il avait conclu un certain contrat. Il ne déclarait pas alors à la Chambre que le contrat n'avait pas été régulièrement passé avec cette compagnie. Il nous a dit quelles étaient les conditions du contrat ; et, du commencement à la fin, il n'a pas prononcé un seul mot qui fît voir que le contrat conclu entre le gouvernement et cette compagnie n'était ni valide ni obligatoire. On lui a demandé de le déposer sur le bureau de la Chambre. Le lendemain, il l'a produit, en disant à la Chambre que c'était le contrat conclu entre le gouvernement et la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à mon honorable ami. Il ne trouvera pas que j'aie dit cela. Je n'ai pas eu l'occasion de faire de déclaration.

M. BORDEN : L'honorable ministre nie-t-il que tous les membres de cette Chambre aient été sous l'impression que le document déposé sur le bureau contenait les conditions du contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le croyais moi-même.

M. BORDEN : Nie-t-il que pendant deux heures, on l'ait discuté en cette Chambre à ce point de vue, et que lui-même n'ait jamais douté un seul instant que ce ne fût là exactement le contrat conclu entre le gouvernement et cette compagnie ? Puis l'honorable ministre vient nous faire un discours de trois quarts d'heure,—une grande partie d'un ton très élevé—et demande pourquoi l'on a gaspillé le temps de la Chambre à discuter cette question. Je dois avouer que l'honorable ministre ne paraît guère comprendre la situation où il se trouve. Il

est venu nous dire qu'il y avait un contrat ; on lui a demandé de le déposer sur le bureau de la Chambre, ce qu'il a fait ; puis l'on a consacré une partie considérable du temps de la Chambre à discuter et à critiquer ce contrat.

Dix jours plus tard, cependant, l'honorable ministre vient nous dire que tel n'est pas le contrat, veut savoir ce que signifie tout ce tapage et se rassied tout fier de lui, puis se tourne vers ses partisans en quête d'applaudissements qui lui sont accordés de bonne grâce. Je ne crois pas que l'honorable ministre ait jamais eu lieu d'être plus reconnaissant qu'aujourd'hui envers ses partisans.

Je désire savoir si nous avons le véritable contrat maintenant. Pouvons-nous discuter la proposition du ministre ou devons-nous suspendre notre jugement pendant huit ou dix jours de plus, pour lui permettre de nous fournir de nouveaux éclaircissements? J'avais quelques observations à présenter, mais je n'ose réellement pas le faire. Je me demande s'il vaut mieux continuer le débat cette après-midi, ou accorder un délai au ministre, afin que la Chambre soit plus en état d'approfondir cette affaire. Pourtant, je suppose que le ministre est aujourd'hui en mesure de nous dire exactement quelle est la teneur de l'arrangement qu'il entend conclure avec la compagnie de M. Clergue. Il ne niera pas, je l'espère, que la Chambre ait droit à ces renseignements, mais jusqu'ici je ne l'ai pas entendu expliquer clairement la différence, si différence il y a, entre le contrat qu'il doit signer avec M. Clergue et le document qui a été déposé sur le bureau. S'il y a une différence notable entre les deux, il n'est que juste que le ministre nous apprenne quel changement il entend apporter au contrat, avant que nous continuions le présent débat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je croyais avoir clairement élucidé ce point devant le comité, et je suis porté à croire que l'honorable député (M. Borden, Halifax) est seul à entretenir un doute à ce sujet. En lisant l'arrêté ministériel, il a dû se rendre compte des stipulations que contiendrait le contrat. Il était entendu que la compagnie de force motrice du lac Supérieur fabriquerait au Canada, à ses usines du Sault Sainte-Marie, des rails d'acier, pesant 80 livres par verge, d'un modèle que nous choisirions, et d'une certaine qualité, et qu'elle délivrerait ces rails à Montréal ou à Lévis, en 1901, au prix de $32.60 la tonne. L'honorable député a dû constater, de plus, que, dans la suite, d'année en année, M. Clergue aurait droit, comme résultat d'une entente et comme si l'administration en avait pris l'engagement, de nous dire qu'il était disposé à renouveler l'arrangement pour l'année suivante—jusqu'à l'expiration des cinq années—et à nous fournir 25,000 tonnes de rails de qualité supérieure, au cours de Londres ; que c'était là l'arrangement qu'il pouvait espérer conclure avec nous, sous l'empire des dispositions de cet arrêté du conseil.

M. BORDEN (Halifax) : L'article premier du projet de contrat se lit ainsi :

Que Sa Majesté, chaque année, durant cinq ans, de 1901 à 1905, ces deux années inclusivement, achètera et recevra de la compagnie 25,000 tonnes, de 2,240 livres à la tonne, de rails d'acier de première qualité, de 80 livres au yard, par quantités qui seront de temps à autre, fixées et approuvées par le dit ministre.

Il n'y a pas là un contrat d'un an et une entente devant durer cinq ans, mais un contrat de cinq ans. Je désire savoir si le contrat que le ministre se propose de signer avec M. Clergue diffère sous ce rapport de celui-ci, si ce sera un contrat d'un an et non de cinq ans?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un contrat d'un an est le seul que nous puissions signer en vertu de l'arrêté ministériel. J'ai expliqué au comité que ce projet de contrat ne m'avait pas été soumis. Après l'adoption de l'arrêté du conseil, ce projet fut transmis par le ministère à M. Clergue ; le contrat ne m'est tombé sous les yeux qu'après que les députés de la gauche en eussent pris connaissance. Ces derniers croient peut-être que le ministre est tenu d'examiner lui-même tous les documents et d'être au courant de tout ce qui se passe dans son ministère. S'ils entretiennent cette opinion, tout ce que je puis dire, c'est que le parlement devra s'assurer d'un homme au cerveau plus développé que le mien, pour qu'il soit en mesure de remplir une aussi vaste tâche. Le projet de contrat fut transmis à M. Clergue par les employés du ministère, par la filière ordinaire. Il n'est jamais revenu attendre notre signature et je ne l'ai jamais vu. Je n'hésite pas à dire qu'un contrat pour une période de cinq années n'est pas un contrat que j'aurais signé en connaissance de cause, ni un contrat semblable à celui que nous avions en vue, car l'arrêté du conseil n'autorisait pas la passation d'un tel contrat.

M. BORDEN (Halifax) : Personne ne suppose que la moindre entreprise adjugée par le ministère des Chemins de fer et Canaux, au nom de la Couronne, doive l'être sous la surveillance personnelle du ministre. Mais, quand il s'agit d'une affaire semblable, dans laquelle l'Etat se rend responsable pour environ $4,000,000, nous croyons que le ministre des Chemins de fer et Canaux devrait trouver moyen de jeter un coup d'œil sur le contrat. En réalité, on a lieu de se demander si, à l'heure présente, M. Clergue ne peut pas obliger la Couronne à observer les stipulations de ce contrat, étant donné le mémoire que je lis dans le document déposé sur le bureau de la Chambre. Ce mémoire signé par le sous-ministre contient ce qui suit :

Cet arrangement est rédigé en conformité de l'entente intervenue avec M. Clergue, de la part

de la compagnie, mais je constate que le contrat n'a pas été renvoyé par la compagnie, après qu'elle l'eût signé, et j'ai télégraphié à M. Clergue de renvoyer le contrat, après que la compagnie l'aura signé.

Ce document est à la date du 10 avril 1901. Ainsi, il semble que ce contrat, d'après la teneur de celui qui a été déposé sur le bureau, a été redigé en conformité d'une entente conclue avec M. Clergue, représentant sa compagnie. Cette dernière n'a pas renvoyé le contrat dûment signé, mais on lui a demandé de le faire, par dépêche. Nous n'avons pas encore obtenu les renseignements que nous fournira la lecture de la proposition faite au gouvernement par M. Clergue. Le ministre en a parlé, et je crois que nous avons droit de demander que cette proposition soit communiquée à la Chambre. Le ministre, je le suppose, n'objecte pas à cette production, et j'aimerais que ces documents fûssent déposés sur le bureau, avant l'adoption de cet article du budget.

Quant au mérite de l'arrangement que le ministre a conclu, je désire d'abord élucider un certain point. Le ministre a fait un appel vigoureux à ses partisans dans cette Chambre, en faveur de la protection à accorder aux industries canadiennes, et cet appel, je suis heureux de le dire, lui a valu les sympathies d'un grand nombre d'entre eux, si j'en juge par leurs applaudissements. Il me fait plaisir de constater qu'apparemment ceux qui entretenaient des opinions libre-échangistes, s'en dépouillent aisément, quand les circonstances semblent le leur commander. Quant à la protection à accorder aux produits canadiens, je me demande comment M. Clergue se propose de fabriquer au Canada les rails qu'il doit livrer au ministre, cette année. La Chambre, je crois, a droit à ces informations que le ministre a invoquées comme un argument puissant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande pardon à l'honorable député, mais je n'ai pas saisi.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre s'occupait d'autre chose. Je vais répéter ma question. Je suppose qu'elle n'a pas grande importance aux yeux de l'honorable ministre. Comment M. Clergue fabriquera-t-il au Canada les rails qu'il doit livrer cette année ? A-t-il, ou aura-t-il, des usines en état de fournir les 25,000 tonnes de rails dans le délai stipulé au contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Clergue, s'étant engagé à délivrer les rails, sera, je le suppose, en mesure de les fabriquer : ce qu'il fera de la même manière que les autres fabricants. Je crois qu'il aura l'outillage nécessaire. M. Clergue espérait, et nous l'espérions également, qu'il aurait un délai suffisant, à compter de la date de l'entente, pour ériger les constructions nécessaires et se procurer l'outillage dont il aurait besoin. Je ne vois pas, je l'avoue, où l'honorable député veut en venir, car on doit supposer, il me semble, que M. Clergue entend se procurer un outillage et du minérai et fabriquer des rails, exactement de la même manière que les autres fabricants. Ces rails doivent être fabriqués au Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre a jeté un si grand jour sur cette question, qu'il est peut-être inutile de rien ajouter ! Voici pourquoi j'ai posé cette question à l'honorable ministre. Il m'avait semblé avoir eu hâte de signer un contrat pour ces rails, l'automne dernier, parce qu'il en aurait besoin cet été. Il déclare qu'il faut commander les rails neuf ou dix mois d'avance. Vu qu'il lui fallait absolument les rails cet été, il a été obligé de conclure cette entente avec M. Clergue au mois de novembre dernier. Voilà l'attitude que le ministre a prise devant le comité. Elle est raisonnable et compréhensible. Il prétend avoir signé ce contrat avec M. Clergue pour un an, non pour cinq années, dans le dessein d'encourager les industries canadiennes. Or, j'observe, en passant, que cette convention ne stipule pas en termes formels que ces rails seront fabriqués au Canada. Elle fait bien allusion à la protection et à l'encouragement qu'il faut donner aux industries du Canada ; mais quand il s'agit des stipulations, elle ne contient pas un seul mot obligeant M. Clergue à fabriquer ces rails au pays. Le ministre veut-il faire croire à la Chambre que, selon lui, M. Clergue sera en mesure de fournir ces rails, de juin à septembre, s'il les fabrique au Canada ? J'aimerais que le ministre répondît à cette question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dirai à l'honorable député qu'au mois d'août dernier, lors de l'arrangement conclu avec M. Clergue, et jusqu'en octobre, et même depuis, le gouvernement a toujours cru, et j'ai certainement entretenu cette opinion moi-même, que M. Clergue aurait un outillage en état de fabriquer ces rails, et ce dernier m'assure encore à l'heure présente, qu'il sera en mesure de les fabriquer. Autrement, nous ne les paierons pas et tout sera dit. Mais que veut dire l'honorable député ? Nous n'avons pas de fabrique de rails au Canada, et nous désirons favoriser l'établissement d'une fabrique semblable. Jamais une pelletée de terre n'a été enlevée, jamais une brique n'a été posée pour la construction d'un édifice, jamais la moindre machine n'a été installée sans que nous ayons offert quelque encouragement. Aujourd'hui, nous pouvons conclure un arrangement comme celui que nous avons signé, et dire au futur fabricant : Fabriquez au Canada une certaine quantité de rails, dans un temps fixe, et nous les achèterons. Il se met à l'œuvre, ce que nous attendions de lui. D'après ce qu'il m'a dit, je crois que M. Clergue a commencé les travaux. Je considère que c'est un homme habile et qu'il peut nous fournir ces rails. Je crains, je le répète, qu'il n'ait été trop présomp-

tueux ; je l'ai déjà déclaré à deux ou trois reprises. Si je tiens ce langage, ce n'est pas que je veuille mettre en doute l'habilité de M. Clergue, mais parce que je crains qu'il ne rencontre des obstacles plus grands que ceux qu'il avait prévus, plus grands que ceux qu'il espérait pouvoir surmonter ; cependant, il n'en dit rien. De quoi se plaint l'honorable député ? Si les rails ne sont pas fabriqués, nous n'en souffrirons pas. Nous avons fait une tentative légitime dans le but d'établir cette industrie.

L'honorable député dit que rien dans ce contrat ne stipule que ces rails seront fabriqués au Canada. Je répète qu'avant que ce document n'eût été lu devant la Chambre, il n'était jamais tombé sous mes yeux. Je voudrais que les député de la gauche entreprissent de gérer le ministère des Chemins de fer et Canaux, pendant quelque temps, pour voir s'ils seraient en mesure de lire et d'examiner chaque contrat important qui serait signé au ministère. Nous avons un département chargé de la rédaction des lois, ainsi qu'un ministère de la Justice, chargé de surveiller ces questions ; et lorsqu'un arrêté du conseil est adopté, ordre est donné de faire rédiger un contrat en conformité des dispositions de cet arrêté, non par le ministre, ni par le sous-ministre, mais par l'employé compétent. Si le contrat est mal redigé, quand il est soumis au ministre qui doit l'approuver, celui-ci le fait modifier. Cela s'est souvent présenté et il est absolument impossible d'éviter ces erreurs. L'honorable député dit que ce contrat ne mentionne pas l'obligation de fabriquer les rails au Canada. Pourtant, c'est l'essence de l'arrangement, et je n'approuverai aucun contrat qui ne contiendra pas cette stipulation à moins de constater, en examinant ses dispositions, qu'il fournit toutes les garanties possibles et que les rails seront fabriqués au pays.

M. DYMENT : Avec la permission du chef de l'opposition, je dirai que je sais personnellement que les usines seront bientôt terminées. Il y a deux semaines environ, je me suis entretenu avec M. Clergue, auquel j'ai demandé, en parlant du présent contrat, à quelle époque il espérait être en mesure de commencer à livrer ces rails à l'Etat. Et il m'a assuré qu'il les livrerait dans les premiers jours du mois d'août prochain. J'en arrive à la conclusion que, ayant reçu une pareille assurance de la part de M. Clergue, nous avons lieu de croire que les stipulations du contrat seront exécutées, comme nous nous y attendions.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député sait-il personnellement que la construction des laminoirs a réellement été commencée ?

M. DYMENT : Toutes les usines sont construites et l'installation de l'outillage est presque terminée.

M. BORDEN (Halifax) : L'outillage des laminoirs ?

M. DYMENT : Oui, l'outillage pour la fabrication des rails d'acier.

M. BORDEN Halifax) : Personnellement, je ne connais rien de l'affaire ; mais les comptes rendus des journaux contredisent les affirmations de l'honorable député. J'accepte sa parole, cela va de soi, s'il me dit avoir une connaissance personnelle de ce dont il nous parle. En vérité, je serais très heureux s'il était établi que ces renseignements sont exacts. J'avouerai que je suis allé aux informations, et que les renseignements que j'ai obtenus ne me permettent pas de croire que l'attente de l'honorable député sera réalisée. J'ai eu un différend l'autre jour avec le ministre des Finances, relativement à l'époque à laquelle la Compagnie de fer et d'acier serait en mesure de commencer ses opérations. Je me suis mis en peine de vérifier les informations que je possédais, et j'ai constaté que j'avais raison. Cette compagnie a projeté la construction de ses laminoirs au commencement de l'automne dernier, et dès le mois de décembre elle annonçait au public qu'elle se proposait de fabriquer des rails d'acier. Je suis allé aux informations et j'ai découvert que la préparation des plans des laminoirs a été confiée aux architectes dès les premiers jours de l'année courante ; mais que, néanmoins, la compagnie ne croit pas que les laminoirs puissent être terminés avant le 31 décembre, ni même avant deux ou trois mois plus tard, bien que, m'a-t-on dit, le gérant déclare que les usines seront terminées le 31 décembre. Je ne crois pas que ceux qui sont intéressés dans cette entreprise, soient moins entendus que M. Clergue et ses associés quand il s'agit de la construction de laminoirs. Je sais que M. Clergue est un homme habile et entreprenant, qu'il a à sa disposition de forts capitaux et qu'il peut apparemment mener cette entreprise à bonne fin, aussi vite que tout autre, mais les personnes intéressées dans l'entreprise dont j'ai parlé, possèdent les mêmes avantages, et je ne sais pourquoi elles ne seraient pas en mesure de terminer la construction d'usines semblables, aussi vite que M. Clergue. Nous sommes heureux d'apprendre de la bouche du premier ministre et du ministre des Chemins de fer et Canaux, que nous n'aurons à payer ces rails que lorsqu'ils auront été délivrés. C'est une fiche de consolation. Mais le ministre s'est attardé à nous vanter l'excellence de sa proposition, en s'appuyant sur le fait que ces rails seraient fabriqués cette année, au Canada, par cette compagnie. Or, il est encore douteux, au dire même de l'honorable député, que ces rails puissent être fabriqués au pays, cette année. S'ils ne le sont pas, M. Clergue fournira-t-il quand même des rails à l'Etat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, assurément.

M. BORDEN (Halifax) : M. Clergue n'en fournira pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Eh bien ! le contrat qui a été déposé sur le bureau stipule uniquement que M. Clergue fabriquera et délivrera des rails d'acier. A moins qu'il ne faille interpréter ce contrat dans son ensemble, cette disposition semble permettre à M. Clergue de fabriquer ces rails où bon lui semble. Je crois que le ministre devrait être reconnaissant envers l'opposition, qui lui a signalé les défectuosités de ce contrat —défectuosités qu'il ne semble pas admettre—car il est évident que si ce n'eût été les critiques faites par l'opposition depuis une dizaine de jours, ce document aurait été signé par M. Clergue, qui l'aurait transmis au gouvernement et ce dernier aurait été lié par les clauses du contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Allons donc !

M. BORDEN (Halifax) : La note inscrite en tête de ce document nous en fait voir la portée exacte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que ce contrat ne nous lierait pas, tant que je ne l'aurais pas signé.

M. BORDEN (Halifax) : Vu que le chef du ministère déclare que ce contrat a été rédigé en conformité de l'arrangement conclu avec M. Clergue, et vu que le document a été signé par M. Clergue, le ministre et le gouvernement pourraient trouver fort difficile de sortir d'embarras, si M. Clergue était résolu à s'en tenir aux dispositions du contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne prendriez pas grand temps à démontrer que nous n'aurions pas de grandes difficultés.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre est trop flatteur à mon égard. Je crois qu'il me serait très difficile, ainsi qu'au ministre, de sortir d'embarras. Le ministre m'a bien fait rire quand il a répondu aux critiques de la gauche, touchant l'arrangement qu'il se proposait de conclure avec M. Clergue, vu, surtout, qu'il a admis, si je ne me trompe, que le prix des rails aux Etats-Unis, est d'au moins $5, $6 ou $7 moins élevé que le prix qu'il entend payer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je n'ai pas fait d'aveu semblable. J'ai déclaré ne pas vouloir contredire le représentant de Grey-est (M. Sproule), quand il nous disait que des rails avaient été vendus ou offerts en vente, en novembre dernier, pour $5 ou $6 par tonne de moins que le prix que nous consentions à payer en Angleterre. Je ne sais pas si cela est exact, mais je ne veux pas contredire cette affirmation, qui n'est pas pertinente.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre veut-il dire que le prix des rails aux Etats-Unis, n'a aucun rapport avec celui des rails en Angleterre ? J'ai cru l'entendre émettre cette prétention dans son discours devant le comité. Les communications par bateaux à vapeur, entre les Etats-Unis et l'Angleterre, étant si fréquentes, et le député de Grey-est ayant démontré que le prix aux Etats-Unis, était de tant de dollars inférieur au prix que le ministre a consenti à payer, j'aurais cru que le prix des rails aux Etats-Unis pouvait influer sur le prix en Angleterre. Tout ce que j'ai à dire, en terminant, c'est que, si le temps a été gaspillé à discuter la proposition extraordinaire soumise à la Chambre par le ministre, si cette proposition a donné lieu à des critiques qui n'avaient pas leur raison d'être parce qu'elles ne se rapportaient pas au contrat que le ministre se propose de signer, c'est à celui-ci, et non à l'opposition qu'incombe la responsabilité. Quant au crédit que le ministre demande à la Chambre, je crois que ce n'est pas trop exiger de la part de l'opposition, de vouloir que le contrat signé avec M. Clergue, soit déposé sur le bureau et que le ministre ait l'obligeance, avant que ce montant ne soit voté, de communiquer à la Chambre le projet de contrat, sinon le contrat lui-même qu'il entend signer avec M. Clergue. On a produit un contrat qui n'en est pas un. Nous avons droit d'obtenir le projet de contrat ou le contrat lui-même, intervenu entre l'état et M. Clergue, avant d'accorder ce crédit. Je désire savoir du ministre si ma demande est déraisonnable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois pouvoir dire à l'honorable député (M. Borden, Halifax) que ce qu'il demande est fort déraisonnable. Je ne reconnais pas que ce soit une requête ordinaire, que de demander de déposer sur le bureau de la Chambre le projet de contrat, avant que le contrat lui-même n'ait été signé avec M. Clergue. Nous avons communiqué au comité la teneur de l'arrêté du conseil, qui permet au ministère des Chemins de fer et Canaux, de conclure un arrangement, pour la fabrication, au Canada, d'une certaine quantité de rails d'acier à un prix déterminé, en 1901. J'entends que le contrat, lorsqu'il aura été redigé pour être signé par les parties, soit absolument conforme à la teneur de l'arrêté ministériel. Le contrat ne sera que pour un an ; c'est tout ce que nous pouvons faire. Je ne m'oppose pas cependant, à la demande d'un autre député qui désire obtenir une copie de la proposition de M. Clergue. J'ai en ma possession son offre primitive, j'en ferai une copie que je déposerai, demain, sur le bureau de la Chambre, si c'est, comme je le crois, le désir de l'honorable député.

M. BARKER : Je demanderai au ministre si cette importante dépêche du sous-ministre a été transmise à M. Clergue, hors sa connaissance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle dépêche?

M. BARKER : La dépêche à la date du 10 avril, demandant à M. Clergue de renvoyer le contrat après l'avoir signé. Je désire savoir si elle a été transmise à M. Clergue, hors la connaissance du ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ai dit et répété à maintes reprises, le contrat a été redigé au ministère ordinaire ; je ne l'ai pas redigé moi-même et il ne m'a pas été soumis avant d'être transmis à M. Clergue. L'arrêté du conseil a été transmis au ministère par la filière ordinaire, et j'ai supposé que le çontrat serait redigé en conformité des dispositions de l'arrêté ministériel. C'est pourquoi, j'ignorais entièrement la teneur du projet de contrat transmis à M. Clergue, avant que celui-ci n'eut été lu devant la Chambre. Je sais que nous avions pris toutes les mesures de précaution, en adoptant l'arrêté ministériel, pour y incorporer la décision que nous avions prise et pour sauvegarder, sous tous les rapports, les intérêts du ministère.

M. BARKER : Je demande à l'honorable ministre, si la dépêche envoyée par son sous-ministre le 10 avril, date à laquelle le comité a été saisi pour la dernière fois de cette question, a été envoyée par le ministère, hors sa connaissance. Le ministre aura-t-il l'obligeance de me répondre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je savais que le sous-ministre devait télégraphier à M. Clergue, relativement au contrat, mais je ne crois pas avoir vu la dépêche. Non, je ne l'ai pas vue, mais elle a certainement été transmise de mon plein consentement.

M. BARKER : L'honorable ministre avoue qu'elle a été envoyée par son ordre. Je ne pouvais pas croire un seul instant que le sous-ministre aurait transmis un message aussi important, concernant un contrat impliquant une dépense de $4,000,000, sans consulter son chef. Je suis certain que le sous-ministre a consulté le ministre et que celui-ci, lorsqu'il a déposé le document sur le bureau, savait que le contrat n'avait pas été signé. Je voulais en venir là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au moment de me rendre en Chambre, l'autre jour, comme je sortais du ministère, sachant que mon budget serait soumis à la Chambre, j'ai dit au sous-ministre : M. Haggart vous a demandé ce contrat ; je désire que vous en apportiez une copie avec vous. Il m'apprit alors pour la première fois, que M. Clergue n'avait pas renvoyé le contrat, et la conclusion à tirer était que je ne l'avais pas signé. Je dis au sous-ministre: Vous feriez mieux de mettre une note sur l'endos du document que vous apportez, indiquant qu'il n'a pas été signé ; c'est ce qu'il fit. Je n'ai pas même vu cette note, alors. Je ne crois pas l'avoir vue, avant que le document ait été produit devant la Chambre.

M. BARKER : Je crois que nous sommes maintenant bien prêts de connaître tout ce qui se rapporte à ce contrat. Le 9 avril, le ministre disait au comité qu'il avait conclu un arrangement avec M. Clergue, pour la fourniture de 25,000 tonnes de rails de 80 livres. L'honorable M. Haggart lui demanda de déposer le contrat sur le bureau de la Chambre, ce qu'il promit de faire. Le lendemain, l'honorable ministre apporta un document qui était censé être le contrat, mais qui ne l'était pas. C'était un papier sur lequel étaient écrites les conditions d'un contrat, mais qui n'était pas signé par le gouvernement. J'admets, cependant, que ce dernier était tenu en honneur de le signer, puisqu'il avait été adopté par le conseil des ministres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il était conforme à l'arrêté ministériel.

M. BARKER : Le contrat n'était pas signé par M. Clergue ; il y avait un mémoire annexé au document, indiquant que le sous-ministre avait, ce jour-là, 10 avril, télégraphié à M. Clergue, lui demandant de renvoyer le contrat, après l'avoir signé. Or, quelle fut l'attitude prise, l'autre jour, devant le comité, par le ministre, qui savait que le contrat n'avait pas été signé? A-t-il appris à la députation qu'il n'existait pas de contrat? Non, assurément ; il défendit l'arrangement comme s'il y avait eu un contrat. A maintes et maintes reprises, en réponse aux différents députés qui l'interrogaient, il a défendu la teneur du contrat sans apprendre à la Chambre que celui-ci n'existait pas, en réalité. Interrogé par le chef de l'opposition, le ministre des Chemins de fer disait:

Voyons maintenant quelles sont les conditions stipulées dans ce contrat.

Il s'agit du document qui n'est nullement un contrat, d'après ce que prétend maintenant le ministre.

Quelles sont les conditions stipulées dans ce contrat ? Si l'honorable député ne les trouve pas de son goût, il a parfaitement le droit de les critiquer. Ce contrat dit-il que nous paierons à la Compagnie du Lac Supérieur, les prix qu'il lui plaira de demander ? Sommes-nous obligés de payer plus que le prix courant du marché ? Non, pas un sou de plus que le prix du marché.

L'honorable ministre (M. Blair) n'entendait pas parler de la première année qui suivrait la signature du contrat, parce que le prix était fixé pour cette année-là. Il parlait des années subséquentes, du contrat relatif aux quatre années suivantes ; et cependant, il n'a pas eu une parole pour apprendre à la Chambre que le contrat n'avait pas été signé, ce que le ministre savait, mais ce que la députation ignorait. Puis, le dialogue suivant s'engage :

M. MACLEAN : Cela est un contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Croyez-vous que cela ne constitue pas un contrat ?

M'est-il permis de demander s'il était sincère lorsqu'il parlait ainsi, sachant qu'il n'y avait aucun contrat?

M. MACLEAN : C'est certainement un contrat par lequel le gouvernement s'engage à acheter des rails pendant cinq ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je prétends qu'il n'existe aucun arrangement explicite parce que le prix n'est pas déterminé.

Pas une parole du ministre qui permette de douter qu'un contrat eût été signé pour la fourniture de 125,000 tonnes ; un simple aveu que le prix n'avait pas été arrêté, ce que nous savions et ce qui avait été l'intention des parties. Le ministre poursuit :

Il est entendu avec la compagnie que nous devrons acheter des rails d'acier d'elle, pourvu qu'elle soit disposée et prête à les vendre au gouvernement au prix des rails sur le marché anglais.

Ceci se rapporte encore aux années subséquentes, et non à l'année courante.

M. TAYLOR : Le gouvernement est obligé de les prendre par son contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'y sommes obligés que si la compagnie consent à les vendre au prix du marché anglais.

A quoi le ministre faisait-il allusion, si ce n'est au contrat? Il parlait de la teneur même de celui-ci relativement aux quatre dernières années, et non à la première. Il mentionna ensuite l'achat des locomotives qu'il justifia, celui-ci ayant été fait aux mêmes conditions que l'achat des rails. Le ministre ajoute :

S'il ne le peut pas, je n'essaierai pas de le faire pour lui. Nous sommes convenus de prendre ces rails à ce prix pour l'année courante.

M. SPROULE : Et pour les quatre années suivantes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas fait de marché pour plus d'une année.

M. SPROULE : Le contrat n'est-il pas signé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne fixe pas le prix.

Pourquoi le ministre n'a-t-il pas déclaré alors que le contrat n'avait pas été signé? Chacun discutait l'affaire, en supposant que le ministre avait fait ce qu'il avait promis de faire le jour précédent, c'est-à-dire, déposer sur le bureau de la Chambre le contrat signé avec M. Clergue pour la fourniture de 125,000 tonnes de rails ; et le ministre lui-même la discutait, et voyait chaque membre de la gauche la discuter comme s'il y avait un contrat. Il ajoutait encore :

Certainement, nous prendrons pendant les quatre années subséquentes 25,000 tonnes annuellement, mais nous n'avons pas fixé le prix. Nous prendrons les rails au prix courant sur le marché anglais.

Telle était l'attitude du ministre le 10 avril. L'honorable gentleman ne prétendait pas alors qu'il n'y avait pas de contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le prétends pas maintenant. Je déclare qu'il y a eu tout le temps une entente complète avec M. Clergue. Il consentait à considérer l'arrêté du conseil comme base de l'arrangement, mais il n'y avait de contrat formel que pour une année. C'est ce que j'ai toujours dit.

M. BARKER : Le ministre parle d'une entente. Mais, ceci n'est pas une entente, c'est un véritable contrat. Le gouvernement s'engage à acheter 125,000 tonnes de rails que M. Clergue promet de livrer. Le seul point qui n'a pas été résolu, c'est le prix des rails pendant les quatre années subséquentes. Le ministre a délibéré pendant dix jours, et il vient aujourd'hui nous dire qu'il n'y a eu aucun contrat. Quelles ont été ses différentes attitudes dans cette affaire ? Le 9 avril, lorsqu'on lui demande pourquoi le gouvernement n'a pas fait connaître à la Chambre, lors de la dernière session, son intention d'acheter une si grande quantité de rails, achat impliquant une dépense de $4,000,000, le ministre répond que vu la multiplicité des affaires parlementaires et l'approche de la clôture de la session, le temps manquait pour discuter cette question et qu'on avait remis le débat à une session pendant laquelle il y aurait moins de besogne. Or, le ministre s'occupe de nouveau de l'affaire en août, puis en septembre et en octobre, quatre semaines seulement avant l'élection générale ; et, à cette époque, il avait tant de loisirs, si peu d'ouvrage, qu'il conclut un marché pour un montant de $4,000,000, marché qu'un enfant n'aurait pas voulu accepter.

Le ministre parle de son intention d'encourager la fabrication des rails d'acier dans ce pays ; cependant, le contrat ne contient aucune stipulation à cette fin. Mais supposons, avec l'honorable ministre, que si les entrepreneurs avaient fabriqué ici un 20e seulement de leurs rails, ils auraient rempli les conditions de cette convention, et c'est là envisager la question au point de vue le plus favorable à l'honorable ministre, et il nous faut toujours reconnaître qu'il n'est pas fait mention de ces travaux dans le contrat. Voilà ce qu'aurait dû savoir le ministre des Chemins de fer, car je ne puis croire qu'il ait, avant de l'avoir lu, déposé ce document sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne l'ai pas lu.

M. BARKER : Le sous-ministre lui a dit qu'on n'observait pas les stipulations du contrat. Un homme d'affaires peut-il raisonnablement concevoir que celui à qui on a confié des intérêts aussi importants que ceux du ministère des Chemins de fer, qui sait qu'il s'agit d'une convention d'une nature exceptionnelle et dont on n'a pas rempli les

conditions, qui n'ignore pas que, en son nom, le sous-ministre a mandé par télégramme à une partie contractante d'avoir à exécuter la convention, peut-on concevoir que le ministre, dans de telles circonstances, aurait envoyé cette dépêche avant de voir ce que contenait le contrat ? Si l'honorable ministre en agissait ainsi, lorsqu'il est question de ses affaires particulières, on se moquerait de lui. Aujourd'hui, il se lave les mains, en rejetant toute la responsabilité de ce fait sur les épaules du sous-ministre ou sur celles d'un autre fonctionnaire. J'ai toujours compris qu'un ministre est responsable des actes accomplis officiellement par ses subalternes, et c'est la première fois que je vois un ministre chercher à dégager ainsi sa responsabilité. Mais voici la vérité : Lorsque l'honorable ministre a produit ce contrat, il savait qu'on n'en avait pas rempli les stipulations, et, cependant, il n'a pas hésité à le défendre, comme si tout eut été parfait. Maintenant, il veut nous faire croire qu'il s'occupe si peu de cette question que, tout en sachant que le sous-ministre ordonnait, par télégramme, à M. Clergue d'exécuter cette convention dont les termes sont si importants pour le pays, tout en ayant ce contrat entre les mains, il n'a pas pris la peine de le lire, ce qui n'eut pas exigé une grande perte de temps. Et il vient devant la Chambre défendre une convention dont il ne connait pas les conditions !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'on me permette de rappeler un fait à l'honorable député. Des milliers de contrats qui passent par le ministère, je n'en lis pas un seul, avant qu'il porte la signature de la partie contractante avec nous, et qu'on me le soumette pour le signer à mon tour. Quelquefois, je signale certaines modifications à faire, et, alors, le contrat est copié à nouveau, avant d'être signé une seconde fois. Je ne veux tenir personne responsable de mes actes. J'ai le droit, cependant, d'expliquer à la Chambre ce qui s'est passé, que cela plaise ou non à l'honorable député.

M. BARKER : Quand le ministre des Chemins de fer, ou un de ses collègues, se présente devant nous, après toute une séance consacrée à la discussion d'un crédit, et au cours de laquelle on a demandé certains documents que le gouvernement a promis de produire, devons-nous comprendre qu'il suffira à ce ministre de déposer, comme le fait se produit maintenant, tel document, ou contrat, sans appeler notre attention sur le fait que l'on n'a pas rempli les stipulations de tel acte, ou sur une dépêche aussi importante que l'est celle-ci, dont les termes, d'après l'honorable chef de l'opposition, peuvent lier le gouvernement envers une partie contractante? Et il paraît qu'il en est ainsi pour des centaines et des milliers d'autres contrats. Voilà un monstreux état de choses. Si l'honorable ministre avait à s'occuper, dans le cours ordinaire des affaires, d'une transaction où il n'y aurait que quelques milliers de dollars en jeu, il agirait tout autrement. Pourtant, dans ce contrat, il est question de millions. Nous avions, déjà, trois versions de cette affaire ; il en fallait une autre au ministre des Chemins de fer et Canaux : pour s'excuser, il prétend ne pas avoir lu ce fameux contrat.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), s'il me permet de le dire, se montre d'ordinaire assez juste, lorsqu'il prend part aux discussions qui se soulèvent dans cette enceinte. Aujourd'hui, si je ne me trompe, il a manqué à cette règle qu'il semblait s'être imposé. Sans doute, sur des questions comme celle qui nous occupe maintenant, se greffent des incidents de nature à tromper les partisans du gouvernement et les membres de la gauche. Dépouillée de tous artifices et de tous accessoires, la question que nous avons à étudier maintenant, se pose comme suit : Le gouvernement a-t-il eu raison de conclure un contrat avec une compagnie canadienne qui s'engageait à lui fournir des rails d'acier manufacturés dans notre pays ? L'honorable représentant d'Hamilton nous a fait un crime de ne pas avoir, l'an dernier, fait une convention semblable avec la "Lake Superior Power Company." Je lui ferai observer qu'il n'était pas alors question de cette industrie au Canada. Qui aurait cru, au mois de juillet dernier, qu'il fût possible de manufacturer au Canada, en 1901, des rails d'acier? Ce qui était une impossibilité, hier, devient aujourd'hui, une réalité, pour le plus grand bien du pays. Les années ont passé, et nous avons construit de nombreuses voies ferrées. Il nous a fallu, jusqu'à présent, acheter à l'étranger les rails dont nous avions besoin.

La discussion qui vient de se faire des deux côtés de la Chambre et le ton général de la presse me convainquent que l'opposition, si elle critique certains détails de cette convention, n'en approuve pas moins le principe et ne saurait condamner l'attitude prise par le gouvernement. Je m'explique : la gauche ne trouve rien à redire à cette mesure, si cette dernière doit établir au Canada l'industrie de la fabrication des rails d'acier, et c'est le but que nous espérons atteindre.

Au mois d'août dernier, nous avons ouvert des négociations avec M. Clergue, gérant de la "Lake Superior Power Company," en vue de la création de cette industrie dont je viens de parler. Dans des questions aussi importantes, il faut agir avec discernement et prudence, et ne pas trop se hâter. C'est le principe que nous avons suivi. Au mois de septembre, le ministre des Chemins de fer et Canaux soumettait à ses collègues réunis en conseil un rapport leur recommandant de conclure un contrat qui nous assurerait l'établissement de cette nouvelle industrie. Je ne citerai pas ici le préambule de ce rapport : je ne lirai que les considérants et la conclusion :

Le soussigné a l'honneur d'exposer que le 8 juin 1900, la Compagnie de force motrice du lac Supérieur a soumis une proposition relative à un projet de grande importance concernant l'établissement d'une industrie non encore développée au Canada, savoir, l'établissement d'une vaste laminerie à côté de sa force hydraulique au Sault-Sainte-Marie.

Le soussigné dit que la compagnie a déclaré que ses travaux de forage du côté canadien du lac Supérieur avaient prouvé qu'il existait plusieurs millions de tonnes de minerai Bessemer de haute teneur ; qu'elle avait construit un chemin de fer pour transporter ce minerai des mines au lac, et fait venir de grands vaisseaux sur lesquelles on le chargerait, et qu'elle était prête à commencer immédiatement la construction d'une aciérie pour la fabrication de rails, des plaques et des matériaux de ponts, d'après les méthodes les plus modernes et sur une aussi grande échelle qu'à n'importe quelles fabriques de même nature.

Toutefois, afin de justifier les fortes dépenses qu'une entreprise de ce genre entraînerait, la compagnie a voulu qu'on lui donnât, dans une certaine mesure, l'assurance qu'elle aurait un marché avant de continuer à faire de nouveaux frais, et elle a proposé que le gouvernement passât avec elle un contrat par lequel il s'engagerait à prendre, en 1901, 50,000 tonnes de rails d'acier pour les chemins de fer de l'Etat, et 25,000 tonnes annuellement pendant les quatre années subséquentes.

Le soussigné déclare, en outre, que vu l'urgence d'autres affaires et vu son absence du Canada, il lui fut impossible, avant aujourd'hui, de soumettre officiellement cette proposition au conseil des ministres. Cependant, vers la fin d'août 1900, le conseil la discuta non officiellement : elle fut favorablement examinée, puis il fut entendu que le ministre des Chemins de fer et Canaux recommanderait de passer un contrat pour la fourniture de 5,000 tonnes en 1891, au prix de $32.60 la tonne (le prix alors payé par le ministère des Chemins de fer et Canaux en vertu de son contrat pour la fourniture des rails pendant l'année courante), et pour une semblable quantité pendant les cinq années suivantes.

Le soussigné, reconnaissant les avantages que l'établissement au Canada d'une industrie de cette importance rapporterait nécessairement d'une manière directe, par le développement de l'exploitation des mines et par le transport des matériaux bruts et des produits fabriqués, et d'une manière indirecte, par le développement d'un grand nombre d'autres industries qui l'alimenterait, est d'avis que le gouvernement devrait faire son possible pour l'encourager, et il recommande que l'on autorise la passation d'un contrat avec la compagnie pour la fourniture aux chemins de fer de l'Etat de 25,000 tonnes (2,240 livres à la tonne) de rails d'acier de première qualité de quatre-vingts livres au yard et de dimension prescrite par le ministère des Chemins de fer et Canaux, la compagnie devant commencer à fournir ces rails au mois de juin 1901, et en compléter la fourniture au mois de septembre suivant ; la livraison devant se faire soit à Lévis soit à Montréal (c.i.f.) selon que le ministère l'ordonnera, et, autant que possible, en quantités égales tous les mois ; le prix à payer pour les dits rails ainsi livrés devant être fixé, tel que convenu, à $32.60 la tonne, ce qui comme il est dit plus haut, est le prix que paie aujourd'hui le ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le soussigné recommande, en outre, qu'on l'autorise à passer, chaque année, à l'avenir, un contrat pour la fourniture d'une semblable quantité de ces rails pendant chacune des années subséquentes, pendant une période de cinq ans, les dits rails devant être livrés à Halifax, à Port-Mulgrave, à Lévis ou à Saint-Jean, selon que l'exigera le ministère des Chemins de fer et Canaux, et le prix des dits rails devant être celui payé pour des rails de même qualité sur le marché libre de la Grande-Bretagne, à l'époque où le ministère des Chemins de fer et Canaux fera sa commande.

Le conseil a discuté ce rapport et, le 9 octobre, il a autorisé le ministre des Chemins de fer à signer, aux fins désignées, un contrat que devait préparer le secrétaire en loi du ministre. Cet acte fut envoyé à M. Clergue qui devait se conformer aux stipulation mentionnées au contrat. L'honorable ministre laissa alors aux fonctionnaires sous ses ordres le soin des autres détails et de l'exécution de la convention. Mon honorable collègue a reconnu franchement qu'il était sous une fausse impression quand, en soulevant cette question ici, il avait supposé que le contrat avait été exécuté. En effet, il est évident maintenant qu'on n'a pas observé les stipulations de cet arrangement.

L'honorable député d'Hamilton n'a pas rendu justice à l'honorable ministre des Chemins de fer, lorsqu'il a prétendu que mon collègue avait manqué de loyauté en disant, le 10 avril, que la compagnie intéressée avait rempli tous ses engagements envers nous, alors que c'est le contraire qui est vrai. Je veux faire remarquer à la Chambre un détail important : le ministre croyait alors dire la vérité, mais il a découvert, plus tard, qu'on avait avant de le lui soumettre, envoyé le contrat à M. Clergue qui devait le signer. Si l'on avait agi autrement, le ministre aurait constaté que les stipulations de cet acte n'étaient pas en rapport avec les termes mêmes de l'arrêté du conseil. Voici comment——

M. BARKER : Si l'honorable leader de la Chambre veut me permettre de l'interrompre, je lui ferai remarquer que ma prétention est celle-ci : le 10 avril, lorsque le ministre a déposé ce contrat ou ce document sur le bureau de la Chambre, il savait alors que M. Clergue avait manqué à ses engagements envers le gouvernement ; cela n'a pas empêché le ministre de défendre cette convention, tout en nous cachant le fait qu'elle n'avait pas été exécutée.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami ne doit pas oublier que mon collègue, quand il s'est rendu au ministère, a constaté que le contrat avait été envoyé à M. Clergue. Le lendemain, lorsqu'il discuta cette question, il croyait sincèrement qu'on avait rédigé cet acte suivant les termes mêmes de l'arrêté du conseil. Il constata plus tard qu'il s'était trompé. En effet, le contrat qu'on a déposé sur le bureau de la Chambre, engage les parties pour une période de cinq années, alors que l'arrêté du conseil ne don-

nait au ministre le droit d'engager le gouvernement que pour un an ; on ne voulait payer que $32.60 par tonne de ces rails d'acier. Il y a plus, cependant, le ministre peut renouveler cette convention tous les ans, durant quatre ans, pourvu que le prix payé à la compagnie en question soit celui du marché anglais. Il ne s'agit donc plus d'une convention devant se continuer durant cinq ans, telle que mentionnée dans le projet de contrat. Cela saute aux yeux. Le gouvernement ne peut être lié que par l'arrêté du conseil, dans les conditions que je viens de mentionner. Ce n'est pas là la prétention de mon honorable ami ; il croit que le gouvernement est tenu en honneur de mettre M. Clergue à même de remplir les conditions de son contrat. Je n'ai pas besoin de dire à l'honorable député que le gouvernement est obligé, non seulement en honneur, mais en loi, de faire exécuter la convention rédigée d'après les termes mêmes de cet arrêté du conseil, et que nous ne pouvons tenir compte d'autres arrangements. La question est bien simple. Qu'importent toutes les arguties auxquelles on a recours aujourd'hui ? Le gouvernement a-t-il eu raison de conclure cette convention avec la " Lake Superior Power Co., " en octobre dernier ? C'est ce que nous devons examiner.

Mais on a soulevé une autre objection. On a prétendu que le gouvernement n'avait pas le pouvoir de faire une transaction semblable. Cet argument est futile, parce que, l'an dernier, le parlement a voté un crédit pour l'achat de rails d'acier.

On a dit, en outre, que nous avions contracté un engagement dont la durée serait de cinq ans. Ce serait là une objection sérieuse, si cette prétention était vraie. Mais tel n'est pas le cas, et nous n'avons pas outrepassé nos pouvoirs. En effet, les parties contractantes ne s'engagent que pour un an ; il est bien vrai que le ministre des Chemins de fer peut renouveler ce contrat, chaque année, durant quatre ans, mais il lui faut pour cela l'assentiment du parlement qui lui vote, tous les ans, le crédit nécessaire. On ne peut donc dire, que nous avons engagé le parlement pour une période de cinq ans. Nous avons cru que la Chambre nous approuverait d'accorder l'entreprise de la fourniture des rails d'acier à cette compagnie qui les fabrique ici, au lieu de nous adresser à des manufacturiers étrangers, comme les gouvernements précédents l'ont fait. Il nous reste donc à constater si, par ce contrat qui ne nous engage que pour un an, nous payons ces rails trop cher. Examinons cette question. Le prix convenu, cette année, est de $32.60, par tonne ; pendant les quatre années à venir, nous paierons pour ces rails le prix que ce produit de l'industrie obtient sur le marché anglais. Cela ne peut soulever d'objection, à mon sens. Mais, payons-nous trop cher cette année? C'est là ce que nous devons examiner à la lumière des faits. Quand le contrat a été conclu, ces rails se

Sir WILFRID LAURIER.

vendaient $32.60, la tonne, sur les marchés de la Grande-Bretagne, et si nous en avions acheté alors, personne n'aurait trouvé à redire à ce prix. Depuis, paraît-il, la valeur de cet article a diminué. Cela peut être ; n'empêche, toutefois, que le vendeur et l'acheteur doivent convenir d'un prix, sauf à courir les risques ou les avantages qu'offrent les fluctuations du marché. C'est ainsi que le prix de cet article a diminué au lieu d'augmenter ; mais si le contraire s'était produit, M. Clergue se serait trouvé le perdant. Si nous avions consenti à payer un prix déterminé de $32.60, par tonne, durant une période de cinq ans, on aurait peut-être raison de nous faire des reproches mais, encore une fois, le contrat n'est bon que pour un an. La cote de cet article peut varier ; elle est déjà descendue à $26.00, par tonne, alors que, la veille, elle montait à $28 sur le marché de New-York, si mes renseignements sont exacts. Cela démontre combien le marché est capricieux. Dans ces circonstances, quand bien même nous serions obligés de payer, cette année, un prix plus élevé que celui qu'obtiennent ces rails sur les marchés, le parlement et le peuple devraient, à mon sens, approuver la politique que nous avons inaugurée, et qui consiste à n'acheter, pour le chemin de fer de l'Etat, que des rails manufacturés au Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Une remarque seulement, en réponse au discours du très honorable premier ministre. Si j'ai bien compris son argumentation, il a prétendu que le gouvernement n'avait pas l'intention d'engager le pays pour une période de plus d'une année, suivant l'arrêté du conseil——

Le PREMIER MINISTRE : ——dont j'ai donné la teneur.

M. BORDEN (Halifax) : Voici ce qu'on lit dans ce document :

La compagnie a proposé que le gouvernement passât avec elle un contrat par lequel il s'engagerait à prendre, en 1901, 50,000 tonnes de rails d'acier pour les chemins de fer de l'Etat, et 25,000 tonnes annuellement pendant les quatre années subséquentes.

Je trouve plus loin dans l'exposé ce qui suit :

Il fut entendu que le ministre des Chemins de fer et Canaux recommanderait de passer un contrat pour la fourniture de 25,000 tonnes, en 1901, au prix de $32.60 la tonne, (le prix alors payé par le ministre des Chemins de fer et Canaux pour la fourniture des rails pendant l'année courante) et pour une semblable quantité pendant les cinq années suivantes.

Cela ne veut-il pas dire que la compagnie fournira, au prix de $32.60 par tonne, 25,000 tonnes de rails d'acier, en 1901, et chaque année, pendant une période de cinq ans ? Ce n'est pas là la prétention de mon honorable ami. Cependant, que trouve-t-on dans cette partie de l'arrêté du conseil dont les stipulations sont surtout précises? Il est question d'abord de la fourniture de 25,000

tonnes de rails d'acier, au prix de $32.60 la tonne, pour 1901, puis on y trouve ce qui suit :

Le ministre recommande, en outre, qu'on l'autorise à passer, chaque année, à l'avenir, un contrat pour la fourniture d'une semblable quantité de ces rails pendant une période de cinq ans.

Et, d'après l'interprétation qu'on peut donner à cette phrase, le ministre, sans s'occuper de ses collègues ou du parlement, a le droit de contracter un engagement qui lie le gouvernement ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, s'il obtient le crédit nécessaire.

Le PREMIER MINISTRE : Il peut renouveler le contrat tous les ans.

M. BORDEN (Halifax) : S'il obtient les crédits suffisants, a dit le ministre des Finances. Ce langage me surprend de sa part. Ne sait-il pas que, d'après la coutume établie par le gouvernement et le parlement anglais, pareil contrat lie le gouvernement, et que les ministres qui voudraient se départir de ce principe agiraient contrairement aux institutions parlementaires telles qu'elles existent dans toutes les colonies de la Grande-Bretagne ? S'il connaissait l'histoire de la mère patrie, il se rappellerait qu'on a vu des gouvernements se croire obligés, en honneur, d'observer strictement la lettre de contrats, bien désavantageux, cependant, passés par des administrations précédentes. Quant au gouvernement actuel, qui, d'après l'honorable ministre, doit tenir les rênes du pouvoir durant encore vingt-cinq ans, va-t-il répudier l'engagement contracté par le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui avait l'autorité de conclure cette convention? Je demande au premier ministre et au ministre des Finances de me répondre.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami constatera que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a le droit, dans cette question, d'engager le gouvernement que pour un an, ce qui permettra au gouvernement de modifier, chaque année, s'il le juge à propos, les clauses du contrat.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas là précisément ce que dit l'arrêté du conseil. En effet, je trouve dans ce document ce qui suit :

Le ministre recommande, en outre, qu'on l'autorise à passer, chaque année, à l'avenir, un contrat pour la fourniture d'une semblable quantité de ces rails pendant une période de cinq ans.

Il peut conclure cet arrangement sans s'adresser de nouveau au conseill ; n'empêche, cependant, que le gouvernement devra demander au parlement le crédit suffisant, et que, s'il ne peut l'obtenir, il devra démissionner. Voilà ce que sait, aussi bien que moi, l'honorable chef de la Chambre, car il connaît parfaitement les usages et les coutumes parlementaires de ce pays. Inutile donc pour lui de prétendre que cet arrêté du conseil n'engage pas le pays pour une période de cinq ans, du moment que les conditions du contrat ont été communiquées à M. Clergue. Aussi longtemps que——

Le MINISTRE DES FINANCES : Pourquoi——

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre veut-il me poser une question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors même que votre affirmation serait exacte, en quoi cette transaction serait-elle mauvaise ?

M. BORDEN (Halifax) : Je veux que la Chambre comprenne bien la nature de ce contrat. L'honorable premier ministre a déclaré que cette convention ne liait pas le gouvernement, pour une période de cinq ans ; mon but est de démontrer que ce n'est pas là l'interprétation qu'on doit donner aux termes mêmes de l'arrêté du conseil. C'est tout ce que j'ai à dire au ministre des Finances. J'ajouterai, cependant, que, à mon avis, si la déclaration du leader de la Chambre n'est pas précisément exacte, elle l'emporte sur celle faite par le ministre des Finances qui voudrait que le gouvernement s'exemptât de remplir les conditions du contrat conclu en vertu de cet arrêté du conseil, en refusant de demander au parlement de voter le crédit nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable chef de l'opposition a-t-il fini ses remarques ? Je ne voudrais pas l'interrompre.

M. BORDEN (Halifax) : Non, je n'ai pas fini. Je voudrais demander au ministre des Chemins de fer certaines explications au sujet du télégramme dont a parlé mon honorable ami, le député d'Hamilton (M. Barker). Le ministre dit qu'il a envoyé, ou plutôt qu'il a donné l'ordre au sous-ministre d'envoyer un télégramme à M. Clergue, le 10 avril. Nous n'avons qu'à consulter le memorandum qui fait partie des documents déposés sur le bureau de la Chambre, pour connaître la nature de ces instructions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député, s'il consulte ce document, pourra connaître la teneur de ce télégramme ; pourquoi dit-il que j'ai donné des ordres, quand cela n'est pas vrai ?

M. BORDEN (Halifax) : J'ai cru, d'après ce qu'a dit l'honorable ministre, qu'il avait donné au sous-ministre l'ordre d'envoyer un télégramme pour faire exécuter et signer le contrat. Si je me trompe, il voudra bien me le dire, parce que je ne veux pas présenter ses déclarations sous un faux jour. J'ai compris qu'on avait envoyé ce télégramme après la discussion qui avait eu lieu dans cette Chambre. Je demande à l'honorable ministre de me dire immédiatement si cela

est vrai ou non ; je lui saurais gré d'en agir ainsi, parce que je ne veux fausser en rien la vérité. Si je suis dans le vrai, il me semble que la prétention de l'honorable député à l'effet qu'il n'aurait jamais vu le contrat, ne vaut pas grand'chose. En effet, il est évident, qu'après la discussion qui s'est développée dans cette Chambre, à propos de ce contrat——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non pas.

M. BORDEN (Halifax) : Alors l'affirmation que j'ai faite et que n'a pas contredite mon honorable ami n'est pas exacte. J'ai dit que c'est à la suite de cette discussion qu'il a envoyé ce télégramme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous vous trompez.

M. BORDEN (Halifax) : Je parle de la première discussion.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne m'a pas bien compris. Voici ce qui est arrivé : A la demande pressante de l'honorable représentant de Lanark-sud (M. Haggart), j'ai promis de déposer ce contrat sur le bureau de la Chambre. Dans le temps, j'ai demandé au sous-ministre de prendre note de cette promesse. Au jour indiqué, ce fonctionnaire a apporté ce document ; quelques instants avant d'entrer à la Chambre, j'ai rencontré le sous-ministre qui m'informa que M. Clergue n'avait pas exécuté son entreprise. Cela se passait avant la discussion qui eut lieu sur cette question. Je dis alors au sous-ministre : Mieux eût valu mander par télégramme, le fait à M. Clergue.

M. BORDEN (Halifax) : J'accepte sans hésitation la déclaration de l'honorable ministre, mais je ne crois pas qu'elle améliore sa position.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai fait que répondre à la question de l'honorable chef de l'opposition——

M. BORDEN (Halifax) : J'espère que l'honorable ministre gardera son sang-froid.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis aucunement excité. L'honorable député pourrait s'imaginer que j'ai peur de ses affirmations, et que je veux présenter ma cause sous un jour favorable. J'ai voulu simplement lui dire que ses assertions étaient erronées.

M. BORDEN (Halifax) : Si j'ai dit quelque chose de nature à offenser l'honorable ministre, j'en suis bien fâché.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour rien au monde, je ne voudrais blesser le chef de l'opposition——

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux dire rien qui puisse mettre l'honorable ministre hors de ses gonds. Peut-être, cependant, aura-t-il la condescendance de m'écouter, pendant quelques secondes. Le 10 avril, nous avons discuté cette question, et ce jour-là même, il envoyait un télégramme à M. Clergue, lui demandant de remplir les conditions du contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le sous-ministre qui a envoyé ce télégramme.

M. BORDEN (Halifax) : Très bien, nous allons tomber d'accord. Ce télégramme a été envoyé par le sous-ministre, qui agissait d'après les ordres de son chef ; c'est là tout ce que l'honorable ministre a eu à faire au sujet de cette dépêche. On a discuté longuement, à la séance du 10 avril, cette question importante. L'honorable ministre a-t-il mandé par télégramme, à M. Clergue de ne pas exécuter l'entreprise, parce que le contrat n'était pas conforme à l'arrêté du conseil?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand je fus convaincu que les stipulations de la convention n'avait pas été remplies, j'ai donné l'ordre au sous-ministre d'avertir M. Clergue.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre ne saisit pas très bien ma question. Le 10 avril, il télégraphiait à M. Clergue d'exécuter l'entreprise. Ce jour-là même, les stipulations de ce contrat furent l'objet d'une discussion en cette Chambre ; c'est alors que le ministre a dû apprendre qu'elles n'étaient pas en accord avec les termes de l'arrêté du conseil ; c'est ce qu'il reconnaît maintenant. Le 10 avril, a-t-il envoyé une dépêche à M. Clergue, contremandant l'ordre d'exécuter l'entreprise?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre me dit que je lui ai donné l'ordre, quand j'ai produit ce projet de contrat à la Chambre, de télégraphier immédiatement à M. Clergue. C'est ce qu'il a fait. Dans cette dépêche il déclarait, semble-t-il, que le ministre n'avait jamais vu ce projet de contrat et qu'il voulait qu'il fût renvoyé au ministère, sans que M. Clergue tînt compte des stipulations que ce document contenait.

M. BORDEN (Halifax) : J'espère que l'honorable ministre ne fera aucune objection à la production de cette correspondance télégraphique, que je serais heureux de lire. Quant à moi, il est évident d'après les termes même du contrat, que le ministre des Chemins de fer et Canaux a reçu du conseil des ministres le pouvoir de conclure une convention pour une période de cinq ans. Que les termes de l'arrêté du conseil lui permettent ou non de conclure immédiatement telle convention, peu importe. Le ministre peut toujours signer ce contrat, sans être obligé de s'adresser de nouveau à la Chambre ou au conseil.

Le PREMIER MINISTRE : Sans s'adresser au conseil?

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre a dit qu'en ce qui regarde le parlement, le ministre n'avait pas le droit de conclure un contrat dont la durée dépasserait un an. C'est du moins le sens que j'ai donné à ces remarques. Si, en vertu d'un arrêté du conseil, le ministre des Chemins de fer et Canaux fait une convention pour une période de cinq ans, comment le parlement pourra-t-il lui refuser les crédits nécessaires? Comment un gouvernement refuserait-il de demander au parlement ces crédits? Je crois que les remarques faites par l'honorable premier ministre sur ce point, ne se rapportaient pas précisément à la question.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami reconnaîtra, avec moi, qu'il y a une différence entre le fait de conclure une convention pour une période de cinq ans, et celui d'autoriser un ministre à signer un contrat tous les ans durant cinq ans. Le parlement a toujours le pouvoir et l'avantage de changer le crédit, chaque année. Il peut approuver ou rejeter ce contrat. En le ratifiant, il se départit de son droit de surveiller l'exécution même du contrat; mais ce danger n'existe pas ici, car la Chambre peut exercer cette surveillance tous les ans, parce que le ministre conclut un arrangement dont la durée sera, non pas de cinq, de quatre, ou de trois ans, mais d'un an ; chaque année, on lui soumettra les conditions de cette convention. Mon honorable ami reconnaîtra qu'il existe une distinction, si les mots ont un sens——

M. BORDEN (Halifax) : La différence dans l'interprétation n'est pas très grande, mais elle saute aux yeux. Quant à ce qui se rapporte au prix, nous devons suivre les cours du marché anglais. Il n'y a donc pas raison d'établir une distinction sur ce point. Celle que vient de faire l'honorable chef de la Chambre, et qui serait basée sur le droit du parlement de réviser, chaque année, les clauses du contrat, est mauvaise. Si mon honorable ami prétendait que ce contrat ne pourrait être mis en vigueur, chaque année, sans que le parlement le sanctionnât, j'accepterais son opinion. Je prétends, cependant, que le ministre, d'après cet arrêté du conseil, peut conclure cette convention, sans être obligé de s'adresser à ses collègues ou au parlement. Du moment que le ministre a signé cet engagement, le parlement doit voter et le gouvernement demander le crédit nécessaire——

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre des Chemins de fer et Canaux peut conclure tel contrat, tous les ans, sans l'autorisation du parlement ; mais il lui faut venir devant ce dernier pour obtenir la sanction de cet engagement.

M. MACLEAN : Le premier ministre nous a dit qu'il ne s'agissait que de dollars et de cents. Je prétends, au contraire, qu'il est ici question de la manière d'administrer les affaires. La discussion a démontré que, sous ce rapport, le ministre des Chemins de fer et Canaux était complètement incompétent et qu'il en était de même des fonctionnaires du ministère de la Justice. Nous avons un chef de gouvernement qui passe l'éponge sur tout cela, et qui conserve dans son cabinet un ministre aussi incapable. Les libéraux, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, se sont montrés les champions de la doctrine de la responsabilité ministérielle, quand il s'agit de l'intérêt public. Mais, au pouvoir, ils ne veulent plus appliquer ces principes. Ils disent, avec un individu bien connu de New-York : "Au diable, l'intérêt public !" Mais l'opposition se montre vigilante, et ses membres veulent protéger les intérêts du peuple.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont des hommes habiles et pouvant remplir toutes les positions——

M. MACLEAN : Oui. Nous voyons le premier ministre se faire l'apôtre de la protection et parler en faveur de la création de nouvelles industries dans ce pays. Mais il y a deux manières d'aider une industrie. Le gouvernement a-t-il choisi la meilleure ? S'il se proposait, il y a un an, de créer cette industrie, pourquoi n'a-t-il pas proclamé cette politique, lors des dernières élections ? Pourquoi les ministres et leurs partisans n'avouaient-ils pas, alors, qu'ils étaient protectionnistes et qu'ils voulaient établir des aciéries au Canada ? Ils avaient honte de proclamer cette politique, parce qu'ils n'auraient pu répondre aux objections de leurs propres amis, les libre-échangistes. Aussi ont-ils tenu la chose secrète. Rien n'aurait transpiré au sujet du contrat qui nous occupe, et qui eût passé comme une lettre à la poste, n'eût été la vigilance de l'opposition pour l'intérêt public. Mais ce n'est pas là le moyen d'encourager l'industrie du fer et de l'acier. Que le gouvernement énonce une politique générale, comme il l'a fait, lorsqu'il s'est agi des primes sur le fer, et qu'il laisse chaque manufacturier courir sa chance. Que les ministres nous indiquent une politique dont le but sera d'encourager la fabrication des rails d'acier dans ce pays. Mais ils n'ont pas voulu en agir ainsi ; ils avaient honte de se montrer trop protectionnistes et ils ont caché sous le boisseau cette réforme qu'ils voulaient opérer. C'est ce qu'ils ont fait pendant les dernières élections, et ils auraient continué leur jeu, durant cette session, si l'on n'avait pas soulevé ce débat. Le gouvernement se présente maintenant devant nous, divisé en deux camps dont les membres se renvoient mutuellement la responsabilité de ce contrat, dont les stipulations, avions-nous raison de croire, auraient dû être exécutées, alors que c'est le contraire qui existe.

Les ministres ne savent pas où ils en sont. Ils se retranchent, tantôt der-

rière l'arrêté du conseil, et tantôt derrière le contrat. Puis on nous dit que le contrat n'a pas été passé. S'il avait été signé tel que préparé, il aurait été tout à l'avantage de M. Clergue. En vertu de ce contrat tous ces rails pourraient être fabriqués aux Etats-Unis ou en Angleterre. C'est de cette manière que ce gouvernement qui se dit protectionniste encourage les nouvelles industries du pays.

Nous avons un ministère de la Justice et des jurisconsultes payés par l'Etat, et c'est ainsi que se font les affaires ; on prépare un contrat, et on s'aperçoit, après coup, qu'il ne contient rien de ce qu'on voulait y insérer. On prépare un contrat qu'on prétend destiné à protéger une industrie canadienne, mais pour une raison ou pour une autre on ne veut pas le faire connaître avant l'élection ; on ne veut pas que le public sache que le gouvernement est devenu protectionniste.

M. OSLER : La dernière fois que cette affaire a été discutée, le ministre des Chemins de fer et Canaux a déposé sur le bureau de la Chambre un document que tout le monde supposait être le contrat. Il entreprit de le défendre clause par clause, en disant qu'elles étaient toutes dans l'intérêt du pays. Il déclara que les prix étaient bas et avantageux, et qu'on ne pouvait pas acheter des rails à de meilleures conditions. Il explique que le marché n'avait pas de tendance à la baisse, mais plutôt une tendance à la hausse. Il s'est trouvé qu'à ce moment les fabricants anglais avaient fait des ventes considérables et ne pouvaient pas accepter d'autres commandes. Aux Etats-Unis l'offre dépassait la demande, et le prix des rails diminuent graduellement. En deux mois, les prix aux Etats-Unis étaient tombés de $35 à $26 la tonne à la date de ce contrat, par lequel le ministre s'engageait à payer près de $7 de plus par tonne.

A titre de conservateurs et de protectionnistes, les membres de l'opposition seraient prêts à tous les sacrifices raisonnables pour établir et protéger l'industrie métallurgique au Canada, mais la différence entre les deux partis, c'est que les conservateurs auraient fait ce contrat ouvertement, au grand jour, en exécution d'un article de leur programme. Le gouvernement, au contraire, a fait ce contrat secrètement, ne voulant pas que le pays le sût. Voilà l'exacte différence entre l'attitude des deux partis.

Un mot maintenant pour établir que nous avions raison de dire que le ministre a fait cet arrangement, pendant que le marché était à la baisse. En juillet et jusqu'au 28 août, le fer en gueuse, livré aux fourneaux de Hamilton, se vendait $23 la tonne ; du 28 août au 20 septembre, $20 ; et du 20 septembre, en octobre et tout le reste de l'année, il a été de $18. Aujourd'hui, il se vend $17, de sorte qu'il y a une différence de $6 par tonne dans le prix de la matière première. Le prix des rails en Angleterre s'est maintenu pendant quelque temps, mais il ne se vendait pas de rails anglais en Amérique, parce que les rails américains étaient à beaucoup meilleur marché.

Or, l'honorable ministre passe un contrat—un prétendu contrat—il le dépose sur le bureau de la Chambre, nous le discutons avec animation durant toute une après-midi et il vient déclarer aujourd'hui qu'il ne l'a jamais lu et l'aurait peut-être signé sans le lire, si ce débat n'avait pas eu lieu. S'il signe des contrats de $4,000,000, sans les lire, sans les étudier, car je suppose que de tous les ministres lui seul savait que c'était un contrat pour cinq ans, on peut se faire une idée de la manière dont les affaires du pays sont administrées.

Je ne crois pas qu'on puisse trouver nulle part, une affaire conduite comme celle-là l'a été. Un ministre qui achète des centaines de tonnes de rails à $7 la tonne plus cher que le prix régulier, n'est pas digne du poste qu'il occupe et l'on comprend alors les découvertes stupéfiantes qui sont faites dans l'administration financière du chemin de fer de l'Intercolonial.

Les prix actuels sont plus bas que ceux du contrat, et à la date où il a été fait, toutes les apparences étaient qu'ils baisseraient davantage. Si l'on prend les prix auxquels ces rails ont été achetés et les prix actuels—et le premier ministre dit qu'ils sont montés de $2 par tonne—on constate que le pays a perdu $200,000 dans cette transaction.

Il y a quelques jours les rails se vendaient $25 la tonne, livrés à Montréal—des rails de la même qualité et du même modèle que ceux que le gouvernement a achetés.

Si ces rails ne sont pas livrés cette année, le contrat restera-t-il en vigueur, pour la différence? Y a-t-il un contrat pour la fourniture de 25,000 tonnes de rails par année? Ces rails doivent-ils être fournis par les usines du Sault Sainte-Marie, ou les autres usines qui sont à se construire dans les autres parties du pays, notamment dans la Nouvelle-Ecosse seront-elles admises à concourir, dans la fourniture des 100,000 tonnes de rails dont l'Intercolonial aura besoin, ou la commande a-t-elle été donnée à M. Clergue, qui pourra faire fabriquer les rails dans les usines de la Nouvelle-Ecosse? Il n'y a rien dans le contrat pour empêcher cela. Personnellement, j'espère que M. Clergue pourra remplir les obligations de son contrat.

Je ne vois rien de plus avantageux pour le Canada que l'installation de grands établissements métallurgiques. Je consentirais à donner comme prime cette différence de $7 la tonne, pendant quatre ou cinq ans, pour avoir de grandes usines au Sault Sainte-Marie et dans les autres parties du pays. Mais ce que je ne veux pas c'est un contrat fait secrètement trois ou quatre semaines avant l'élection, qu'on cherche à soustraire à la connaissance de la Chambre, et au sujet duquel il est extrêmement difficile d'obtenir le moindre renseignement. Les autres mem-

bres du cabinet ne connaissaient pas la nature de ce contrat et je ne suis pas surpris de voir le ministre des Chemins de fer et Canaux mettre ses collègues et ses partisans dans une situation aussi humiliante par les explications boiteuses qu'il vient de nous donner.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore ce que l'honorable député entend par un contrat secret. Quand un ministre fait un contrat quelconque ce n'est pas l'habitude de le publier dans les journaux ou de le crier sur les toits. Des contrats sont faits tous les jours, et quand le parlement se réunit et que des renseignements sont demandés les contrats sont produits et les explications sont données. Puisque l'honorable député parle de contrat secret, je me permettrai de lui dire que celui-ci a été fait absolument comme des centaines et, des milliers d'autres et que le mot " secret " n'a pas ici le sens que voudrait lui donner l'honorable député.

M. OSLER : Le chiffre est un facteur important à considérer. Il peut y avoir des milliers de contrats, mais celui-ci est pour $4,000,000 et n'a pas été communiqué à la Chambre.

M. BARKER : Et il est pour cinq ans.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le prix du contrat n'autorise pas l'honorable député à dire que c'est un contrat secret. La plupart des contrats le sont. Les conditions d'un contrat ne sont jamais rendues publiques à moins qu'il y ait, pour cela, des raisons spéciales, et il n'y en avait pas dans le cas actuel. Je me rappelle qu'un de mes collègues a annoncé dans une réunion publique que le gouvernement avait l'intention d'encourager l'établissement d'aciéries au Sault Sainte-Marie, et par conséquent il n'y avait pas de secret, dans le sens que voudrait le faire croire l'honorable député. J'éprouve autant de difficulté à découvrir ce que les honorables députés de la gauche blâment dans cet arrangement, que quelques-uns d'entre eux semblent en éprouver à comprendre la nature de cette transaction. L'honorable chef de l'opposition a parlé d'une difficulté survenue entre lui et moi, au sujet de la position de la " Dominion Iron and Steel Co." relativement à la fabrication des rails. En réalité, il n'y a pas de divergence d'opinion entre nous. Ce qu'il a laissé entendre sans aller jusqu'à l'affirmer positivement, c'est qu'à l'époque où ce contrat a été passé, la " Dominion Iron and Steel Co." était en situation de fabriquer des rails d'acier. Si ce n'était pas ce qu'il voulait laisser entendre, ses remarques n'avaient pas leur raison d'être. Je le répète, il s'est contenté de le laisser entendre sans oser l'affirmer.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que l'honorable ministre des Finances a mal compris ce que j'ai dit. J'ai prétendu que durant les derniers mois de 1900, la " Dominion Iron and Steel Co." a annoncé qu'elle se proposait de fabriquer des rails d'acier.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'arrive à cela. Je rends à l'honorable député la justice de dire que ce n'est qu'une allusion faite en passant, sur laquelle il n'a pas insisté, mais s'il n'avait pas l'intention de laisser entendre qu'à cette date cette compagnie était en état de faire concurrence à M. Clergue, ses remarques n'avaient aucun rapport à la question qui nous occupait. Il nous a parlé d'une émission d'actions faite par la compagnie pour lui permettre d'entreprendre la fabrication des rails d'acier. Si je me rappelle bien, il a ajouté que cette émission n'avait eu lieu que quelques semaines auparavant, de sorte que la compagnie n'aurait pu être en état de se livrer à la fabrication des rails, plusieurs mois avant cela. C'est en décembre, a-t-il dit, que la compagnie a publié un prospectus ou autre document annonçant qu'elle allait entreprendre la fabrication des rails. Je suppose que tout cela est exact, mais quelle est alors la situation ? C'est au mois de juin que M. Clergue s'est adressé au gouvernement et au mois d'août son offre fut discutée au conseil des ministres et acceptée. Au mois de septembre, le ministre des Chemins de fer et Canaux fit un rapport régulier, au mois d'octobre l'arrêté du conseil était signé et ce n'est qu'au mois de décembre, au dire de l'honorable chef de l'opposition que la " Dominion Iron and Steel Co." fit connaître pour la première fois son intention de fabriquer des rails. Il ne pouvait donc pas être question de concurrence entre les deux compagnies.

Je ne suis pas avocat, et si ce n'est pas une prétention déplacée de ma part, je dirai que je n'interprète pas de la même manière que lui la loi concernant l'interprétation des contrats.

On a malheureusement introduit dans cette discussion un document qui n'aurait jamais dû venir devant la Chambre. Sa production ne peut être attribuée qu'à la négligence. Ce n'est pas un contrat et il n'est pas signé. Il se trouve qu'il ne contient même pas les conditions d'après lesquelles le ministre des Chemins de fer et Canaux était disposé à conclure un arrangement.

M. WALLACE : Pourquoi nous a-t-il dit qu'il y avait un contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a expliqué, dès le début, qu'il y avait une entente pour une période de cinq ans, mais qu'il n'y avait pas de contrat exprès, et c'est, en fin de compte, cette explication qui est la vraie.

M. SPROULE : Dans son discours du 9 avril, il dit :

Nous avons passé un contrat avec cette compagnie.

Cela n'est-il pas assez explicite ?

Le MINISTRE DES FINANCES : A ce moment, le ministre des Chemins de fer et Canaux était assurément sous l'impression qu'un contrat avait été passé. Aujourd'hui, il admet franchement qu'il s'est trompé. Il avait dans l'idée l'ensemble de la transaction et il parlait sous cette impression. Les premières explications se trouvent absolument conformes à l'arrangement intervenu entre lui et M. Clergue. Je ne reproche pas à l'opposition de blâmer le gouvernement au sujet de la production de ce document qui est irrégulier et n'aurait jamais dû être produit, et pour bien discuter les avantages ou les mérites de cet arrangement, il faut laisser ce document entièrement de côté.

Ce n'est pas un contrat, mais un simple projet de contrat qui n'a jamais été passé. Il n'a pas plus de valeur qu'un chiffon de papier quelconque. Dans cette affaire le gouvernement n'est lié que par l'arrêté du conseil. Il n'y a rien autre chose et pourquoi discuter sur ce qui n'existe pas? Or, qu'y a-t-il dans cet arrêté du conseil? L'honorable chef de l'opposition prétend qu'il équivaut à un contrat pour cinq ans. Il me permettra de lui faire observer qu'il y a entre cet arrêté et un contrat de cinq ans toute la différence qu'il y a entre une chose légale et une chose illégale.

Si nous avions passé un contrat pour cinq ans, dans les termes et aux mêmes conditions, que ceux de ce projet de contrat, nous aurions commis une illégalité. M. Clergue n'aurait pas pu en exiger l'exécution et le gouvernement n'aurait pas pu le mettre en vigueur sans un vote du parlement. Je répète que ce n'est pas du tout un contrat.

Quelques VOIX : Oh.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable chef de l'opposition diffère d'opinion avec moi sur ce point, et bien que je n'aime guère à citer des textes légaux, je vais être obligé de le faire, pour mieux appuyer ma proposition. Cette question a été décidée dans la fameuse cause de Churchward et la Reine, et à l'opinion du chef de la gauche, j'opposerai celle d'un juriste éminent, le juge en chef Cockburn. Dans cette cause on prétendait qu'un contrat passé avec les lords de l'amirauté pour un service postal, devant se continuer d'année en année, et devant prendre fin par un avis à cet effet, était un contrat formel et liant les parties en cause. Cette prétention était combattue par le gouvernement anglais et les tribunaux décidèrent que ce n'était pas un contrat légal, et qu'aucune des parties n'en pouvait exiger l'exécution. Je répète que je n'aime pas les citations, mais un de mes collègues vient de me communiquer ce jugement qui corrobore exactement ma prétention ; voici ce qu'on y lit :

Par conséquent, quand nous en venons à examiner si on doit inférer des autres clauses de ce contrat, une intention de la part des lords de l'amirauté, de lier la Couronne dans le cas où le parlement ne voterait pas l'argent nécessaire,

M. SPROULE.

voyons quelle serait la position de toutes les parties intéressées si, après le refus du parlement, d'accorder les fonds nécessaires pour l'exécution de ce contrat, les lords de l'amirauté avaient persisté à employer cet entrepreneur. Le gouvernement devrait d'abord se mettre en état d'antagonisme avec le parlement, puisqu'il aurait méconnu son autorité. Deuxièmement, le chef d'une administration publique continuerait à employer un entrepreneur public sans avoir les moyens de le payer ; car lorsqu'on prétend que le parlement pourra, plus tard, voter l'argent nécessaire, il n'est guère possible de supposer qu'un ministre de la Couronne serait excusable de s'appuyer sur une semblable hypothèse, quand il a déjà la preuve que le parlement a refusé de voter de l'argent, et je suis d'avis que le fait d'employer un entrepreneur public, sans avoir les sommes nécessaires pour le payer, même s'il consentait à donner ses services dans ces conditions, serait un acte dérogatoire à la dignité de la Couronne et à l'honneur du pays. Troisièmement, dans de telles circonstances, le ministère ne pourrait certainement pas exiger l'exécution du contrat. Supposons que le parlement refuserait, pour l'exercice en cours, de voter l'argent requis pour payer M. Churchward, ce dernier aurait alors le droit de dire " puisque je n'ai pas de recours contre vous, l'autre partie contractante, puisque je n'ai pas de recours contre la Couronne, puisque je ne puis que m'adresser au parlement, et que ce dernier refuse de voter l'agent pour me payer, je ne suis pas tenu de continuer." Je maintiens que si l'autre partie contractante entreprenait de faire exécuter le contrat, l'entrepreneur serait, en équité relevé de son obligation ; et si des poursuites étaient intentées, je suis fortement d'opinion que le tribunal dirait que le vote du crédit nécessaire par le parlement, était une condition préalable à l'exécution ou à la nécessité d'exécuter le contrat.

M. MONK : Je ferai remarquer que dans le cas dont parle le ministre des Finances, aucun crédit n'avait été voté, qu'il n'y avait pas de contrat du tout, ni pour la première année, ni pour aucune autre année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et il n'y avait pas de crédit voté quand nous avons fait ce contrat.

M. MONK : Cependant, il y a un instant vous étiez à vous attribuer beaucoup de mérite, à propos de ce contrat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si la prétention des honorables députés de l'opposition est bien fondée, il y a un contrat qui nous lie pendant cinq ans, mais nous n'avons pas d'argent pour cinq ans, et d'après le jugement que je viens de lire, puisqu'il n'y a pas d'argent, il n'y a pas de contrat.

M. MONK : Alors, il n'y a pas de contrat?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette qu'un simple laïque comme moi soit obligé d'expliquer la loi aux honorables députés de la gauche, mais j'ai déjà eu occasion de constater, par expérience, que la loi est telle que je viens de l'expliquer. Je sais que si nous faisions un contrat pour cinq ans, il ne serait pas légal, et c'est pour cela que dans l'arrêté du conseil, il est dit que nous ferions un contrat pour un an——

Quelques VOIX : Oh.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, pour un an, car nous avons le droit de faire un contrat pour un an, mais pour les autres années, nous avons simplement autorisé le ministre à le renouveler chaque année ; non pas un seul contrat, mais cinq contrats distincts et différents, un pour chaque année.

M. OSLER : S'il était inutile de faire un contrat pour les quatre autres années, pourquoi en parler? Si on n'avait pas l'intention d'obliger une partie ou l'autre pendant cinq ans, pourquoi a-t-on surchargé le contrat de cette clause des quatre années ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme je l'ai déjà expliqué, la différence consiste dans le fait de reconnaître l'autorité du parlement, ou de la méconnaître. S'il y avait un changement de gouvernement demain, et si le nouveau cabinet était d'opinion que ce contrat n'est pas avantageux pour le pays, il ne serait pas tenu de le mettre à exécution, mais, puisque nous considérons qu'il est fait dans l'intérêt du pays, nous sommes moralement tenus de le faire exécuter. Si M. Clergue fournit ces rails fabriqués au Canada—il est absurde de prétendre qu'il peut les faire venir d'où il voudra—s'il nous donne des rails de la qualité et du type requis, s'il se conforme à toutes les conditions de l'arrangement, je considère que nous serons moralement tenus de lui donner ces commandes pendant cinq ans. Il est possible que je ne fasse pas entre un contrat légal et une obligation morale toutes les distinctions subtiles qu'y trouveraient des avocats ; mais nous en faisons suffisamment pour nous tenir dans les limites de la loi, en faisant un contrat d'un an et en assurant M. Clergue de notre bon vouloir, et en lui permettant, comme encouragement à son entreprise, de lui acheter ces rails pendant cinq ans.

Je demande aux honorables députés de l'opposition, s'ils auraient agi autrement ? Sans m'arrêter à discuter si c'est un acte protectionniste ou non, car c'est la chose elle-même qui nous intéresse et pas le nom, je dis que, s'il était légitime d'encourager l'établissement d'une importante industrie au Canada, en nous engageant à acheter une certaine quantité des produits de cette usine, quel meilleur moyen pouvions-nous adopter que de dire à M. Clergue : "Nous allons passer un contrat pour un an, et si tout va bien, vous avez la promesse que nous continuerons nos achats pendant quatre autres années, soit cinq ans en tout."

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas assisté au commencement de ce débat, mais ce que j'en ai entendu est bien de nature à étonner. La dernière fois qu'il a été question de ce contrat, on nous a dit qu'il était signé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et par son secrétaire. J'ai fait alors remarquer au ministre des Chemins de fer et Canaux et à son collègue, l'honorable ministre des Finances, que c'était un contrat pour cinq ans. J'ai fortement appuyé sur le fait qu'en signant un contrat de cinq ans, le gouvernement violait toutes ses promesses et tous les principes qu'il invoquait dans l'opposition, et j'ai maintenu qu'avant de signer un contrat aussi important, on aurait dû le faire ratifier par le parlement, et faire voter l'argent nécessaire à son exécution. Ces remarques ont été faites et ces arguments ont été exposés en présence de tous les membres du cabinet qui siègent dans cette Chambre, et à ma grande surprise, aujourd'hui ces mêmes ministres déclarent que le contrat avec M. Clergue n'est que pour un an, et que, s'il donne satisfaction, le gouvernement se considérera moralement tenu d'acheter des rails de lui durant quatre autres années.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est absolument cela ; mais à condition que le parlement vote l'argent nécessaire.

L'honorable M. HAGGART : Quand les honorables ministres en sont-il venus à cette conclusion? Comment se fait-il qu'ils n'y aient pas songé la dernière fois que l'affaire a été discutée? Quand ils se sont aperçu que le peuple leur demanderait compte de cette opération et de leurs promesses violées, ils prétendent qu'aucun contrat n'a été signé, mais qu'il y a eu un arrêté du conseil autorisant le ministre à passer un contrat. Il est possible qu'il l'ait signé, ainsi que les fonctionnaires de son département, mais il n'a jamais été passé régulièrement. Quelle autre autorisation veut-on qu'un arrêté du conseil et un mémoire du ministre? Un arrangement de cette nature lie le gouvernement, même si le ministre n'avait pas signé le contrat, puisqu'il était autorisé à le signer.

On nous dit qu'il n'y a pas de contrat pour plus d'un an et qu'un contrat ne peut lier le gouvernement que si l'argent est voté par le parlement. C'est une doctrine nouvelle. Des centaines et des milliers de fois l'Etat a été lié par des contrats pour deux, trois, cinq et dix ans. Il est vrai qu'en arrivant au pouvoir, les ministres actuels ont résilié un grand nombre de contrats portant la signature du Gouverneur général et qu'ils étaient légalement et moralement tenus d'exécuter. Mais, à présent, après avoir autorisé le ministre des Chemins de fer et Canaux, par un arrêté du Gouverneur général en conseil, à passer un contrat, et bien que le ministre ait pu signer ce contrat, ainsi que le secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux, on prétend que le gouvernement n'est pas légalement tenu d'exécuter les conditions de l'arrangement, parce que l'argent n'a pas été voté, mais que si M. Clergue remplit d'une manière satisfaisante la première partie de son contrat, le gouvernement aura l'obligation morale de se conformer à l'arrangement, pendant quatre autres années. Le gouvernement est moralement tenu d'acheter au moins 125,000

tonnes de rails ; en d'autres termes, contrairement à toutes leurs promesses passées les ministres ont imposé au pays l'obligation morale de payer $4,000,000 sans concurrence, et en accordant six ou sept dollars par tonne, de plus que les prix du marché à la date de l'arrangement. Le gouvernement a ainsi fait perdre $150,000 au pays, sur les 125,000 tonnes de rails qu'il est moralement tenu d'acheter. Il aurait pu facilement télégraphier en Angleterre pour savoir le prix exact des rails d'acier, mais on était à la veille de l'élection et il a préféré payer $32.60 la tonne, quand il aurait pu en acheter, à six ou sept dollars de moins par tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Où pouvait-on les acheter à ce prix-là ?

L'honorable M. HAGGART : Sur le marché de New-York, et il était notoire que le marché à cette époque avait atteint son plus haut point. D'ailleurs ces 25,000 tonnes ne devaient être livrées que plus tard. Pourquoi cette hâte ? Si M. Clergue ne livre pas les rails au commencement d'août, le gouvernement sera-t-il tenu de les accepter ? Tout dans cette affaire sent la fraude et le scandale.

M. SPROULE : L'honorable premier ministre prétend que toute l'affaire se résume à savoir si le gouvernement a bien ou mal agi en faisant un arrangement avec une compagnie canadienne pour la fourniture des rails d'acier. Ce n'est pas du tout la seule question qu'il y ait à examiner. Si tout le débat se résumait à cela et si on avait fait un contrat régulier, l'opposition ne se plaindrait pas, pourvu, toutefois, qu'on ait besoin de ces rails. L'honorable ministre dit qu'il était autorisé à faire cet arrangement, parce que le parlement a voté l'argent. Le parlement n'avait pas voté l'argent. C'est à propos de cette demande de crédit que le débat a eu lieu. C'est justement parce que le parlement n'avait pas voté l'argent, qu'on est venu nous demander de voter $500,000 pour l'achat de ces rails. Il est amusant de voir le ministre des Chemins de fer et Canaux s'indigner des critiques de la gauche, et plus particulièrement de celle de l'honorable député de Grey-est. Je prétends que la Chambre a été trompée ; le ministre n'a pas agi franchement à notre égard. On nous avait mis sous l'impression que le contrat n'était que pour 25,000 tonnes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député aura la loyauté d'admettre que j'ai expliqué que nous avions un contrat formel pour 25,000 tonnes, pendant un an, et une simple entente avec M. Clergue, pour les quatre autres années.

M. SPROULE : Cela a été fait après coup.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; j'ai expliqué cela la première fois que la question est venue devant la Chambre.

M. SPROULE : Je vais citer les paroles mêmes du ministre :

Nous avons donné à cette compagnie une commande pour 25,000 tonnes de rails du type et de la qualité de ceux qui sont déjà posés sur cette voie—un rail du poids de 80 livres—au prix de $32.60 la tonne, la livraison devant commencer durant la première semaine d'août et se continuer aussi rapidement que nous pourrons les poser avant la chute des neiges.

L'honorable M. HAGGART : Où devait se faire la livraison ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A Montréal, pour cette année. Nous n'avons aucun contrat exprès et permanent pour l'avenir, bien que dans sa première proposition la compagnie demande un arrangement de cinq ans et une commande de 50,000 tonnes, pour établir ses usines. Nous ne lui avons donné qu'une commande de 25,000 tonnes, et nous n'avons de contrat que pour l'année courante, mais il est entendu que nous continuerons à acheter nos rails d'acier d'elle, si elle nous les livre du type et de la qualité convenus, et aux prix du marché anglais.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : Il n'est pas dit que nous prendrons telle quantité à tel prix, mais que nous continuerons à acheter de cette compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se montre généralement loyal, et vu qu'à ce moment je n'avais pas vu le projet de contrat, je lui demande si, en me basant sur l'arrêté du conseil, adopté à ma demande, je pouvais donner des explications plus complètes et plus franches que celles que j'ai données.

M. SPROULE : Tout ce que je puis dire c'est que la Chambre a été mise sous l'impression qu'il y avait un contrat pour 25,000 tonnes de rails, pendant un an, et que maintenant il appert qu'il y a un arrangement de cinq ans avec cette compagnie, pour l'achat de 125,000 tonnes de rails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ai dit.

M. SPROULE : Le ministre a expliqué que le gouvernement s'était engagé à acheter des rails de cette compagnie aux prix du marché et que si les prix étaient plus élevés, il achèterait ailleurs. Il cherche maintenant à se tirer d'embarras en disant que le contrat n'est pas conforme à l'arrêté du conseil, et que ce dernier document ne laisse pas supposer qu'il y a un contrat de cinq ans. Voici ce que dit le mémoire soumis au conseil :

Toutefois, afin de justifier les fortes dépenses qu'une entreprise de ce genre entraînera, la compagnie a voulu qu'on lui donnât, dans une certaine mesure, l'assurance qu'elle aurait un marché avant de continuer à faire de nouveaux frais, et elle a proposé que le gouvernement passât avec elle un contrat par lequel il s'engage-

rait à prendre, en 1901, 50,000 tonnes de rails d'acier pour les chemins de fer de l'Etat, et 25,000 tonnes annuellement pendant les quatre années subséquentes.

Plus loin il est dit :

Le ministre déclare, en outre, que vu l'urgence d'autres affaires et vu son absence du Canada, il lui fut impossible, avant aujourd'hui, de soumettre officiellement cette proposition au Conseil des ministres. Cependant, vers la fin d'août 1900, le conseil la discuta non officiellement ; elle fut favorablement examinée, puis il fut entendu que le ministre des Chemins de fer et Canaux recommanderait de passer un contrat pour la fourniture de 25,000 tonnes en 1901, au prix de $32.60 la tonne (le prix alors payé par le ministère des Chemins de fer et Canaux en vertu de son contrat pour la fourniture des rails pendant l'année courante), et pour une semblable quantité pendant les cinq années suivantes.

Ce mémoire soumis au conseil ne lasse-t-il pas l'impresison qu'il y avait un contrat pour 125,000 tonnes en cinq ans, dont 25,000 tonnes devaient être livrées en 1901 et une égale quantité, chaque année suivante, pendant quatre ans? C'est évidemment ce qui a été soumis au conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est que l'exposé ; lisez la recommandation.

M. SPROULE : Le mémoire recommande :

Le ministre recommande que l'on autorise la passation d'un contrat avec la compagnie pour la fourniture aux chemins de fer de l'Etat de 25,000 tonnes (2,240 livres à la tonne) de rails d'acier de première qualité de quatre-vingts livres au yard et de dimension prescrite par le ministère des Chemins de fer et Canaux, la compagnie devant commencer à fournir ces rails au mois de juin 1901, et en compléter la fourniture au mois de septembre suivant ; la livraison devant se faire soit à Lévis soit à Montréal (c.i.f.), selon que le ministère l'ordonnera, et, autant que possible, en quantités égales tous les mois ; le prix à payer pour les dits rails ainsi livrés devant être fixé, tel que convenu, à $32.60 la tonne, ce qui, comme il est dit plus haut, est le prix que paie aujourd'hui le ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est que pour un an.

M. SPROULE (Lisant) :

Le ministre recommande, en outre, qu'on l'autorise à passer, chaque année, à l'avenir, un contrat pour la fourniture d'une semblable quantité de ces rails pendant chacune des années subséquentes, pendant une période de cinq ans, lesquels rails devront être livrés à Halifax, à Port-Mulgrave, à Lévis ou à Saint-Jean, selon que l'exigera le ministère des Chemins de fer et Canaux, le prix des dits rails devant être celui payé pour des rails de même qualité sur le marché libre de la Grande-Bretagne, à l'époque où le ministère des Chemins de fer et Canaux fera sa commande.

Mais laissons de côté cette partie de la question. Une autre raison que nous avons de nous opposer à cette opération, c'est que dans une affaire impliquant des sommes aussi considérables, on n'ait pas demandé l'autorisation préalable du parlement. Il s'agit d'une dépense de $4,000,000 et le parlement n'a pas été consulté. On ne nous a pas expliqué que le gouvernement avait un besoin urgent de ces rails.

Nous avons prétendu que le ministre des Chemins de fer et Canaux n'était pas justifiable de conclure un contrat entraînant une dépense de $4,000,000 sans consulter le parlement, et cela plus particulièrement lorsqu'il n'avait pas besoin de ces rails. J'ai prétendu de plus, qu'il avait acheté ces rails à un moment où les prix des rails étaient en baisse sur le marché. Il a nié cette prétention. Mais j'ai cité un état indiquant quatre fois par mois la valeur des rails d'acier sur le marché de New-York. A cela il m'a répondu : Allons-nous nous laisser guider par le marché de New-York—ce n'est pas le marché américain mais bien le marché anglais qui doit nous guider. J'ai alors fait remarquer à l'honorable ministre qu'aux cours des explications qu'il a fournies sur la provenance des rails achetés l'an dernier, il a dit :

L'an dernier les rails ont été achetés par soumissions. Ils ont été fournis par deux compagnies, l'"Illinois Company" et la "Cambria Co."

N'était-ce pas des compagnies américaines? L'honorable ministre s'est-il occupé de l'Angleterre dans cette circonstance ? Sa défense, dans ce cas particulier, consiste à dire qu'il a acheté des plus bas soumissionnaires. Mais peut-il nier maintenant que lorsque ce marché a été conclu on pouvait se procurer les rails à $6.50 meilleur marché aux Etats-Unis qu'en Angleterre ? Aujourd'hui, il consent à payer $6.50 de plus que le prix du marché américain, et tente de justifier sa conduite en disant qu'il s'est laissé guider par les prix du marché anglais. Croit-il que le pays acceptera cette excuse?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Sproule) condamne-t-il la transaction?

M. SPROULE : Je reproche à l'honorable ministre d'avoir payé $6.50 de plus pour des rails que le prix du marché.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami est donc opposé à l'établissement d'une industrie canadienne?

M. SPROULE : Je désire tout autant que l'honorable ministre l'établissement d'une industrie canadienne dans ce pays ; mais je ne puis approuver la conduite du ministre des Chemins de fer et Canaux lorsqu'il signe un contrat par lequel il sacrifie $200,000 de l'argent public pour l'achat de rails dont il n'a pas besoin, et qu'il peut se procurer à meilleur marché sur le marché américain que sur le marché anglais—car, ce sont ces deux marchés qu'il met en opposition. Une autre raison pour laquelle je condamne ce contrat, c'est qu'il a été signé durant les élections. Cela n'est pas convenable. Savons-

nous quelle souscription électorale l'honorable ministre est parvenu à obtenir grâce à ce contrat? Il y a là quelque chose de louche, pour ne pas dire plus, car nous savons que ces choses se font quelquefois. Voici un contrat que l'on conclut privément, à une époque particulière et dans un but que nous ne connaissons pas encore. Pour toutes ces raisons, nous avons donc le droit de le condamner, c'est notre devoir de le faire, et je suis bien convaincu que le pays réprouvera également cette transaction.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

M. PRINGLE : Je dois avouer, M. l'Orateur, que je ne sais trop où nous en sommes rendus avec ce contrat. Le 9 avril courant, au cours de la discussion d'un crédit de $500,000 destiné à acheter des rails d'acier et des attaches, l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) est parvenu à faire dire au ministre des Chemins de fer qu'il existait un contrat avec la compagnie dont M. Clergue semble être la tête dirigeante—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député dit que l'on est parvenu à me le faire dire ? J'ai déclaré la chose avant même que l'honorable député de Lanark eût ouvert la bouche.

M. PRINGLE : Dans ce cas, le ministre des Chemins de fer a déclaré le 9 avril qu'un contrat avait été conclu avec la compagnie dont M. Clergue est le chef, pour l'achat de rails. L'honorable député de Lanark-sud demanda alors la production du contrat, des soumissions, etc. Le 10 avril, lorsque cette question revint devant la Chambre pour être discutée, on avait produit ce qui paraissait être un contrat conclu entre le gouvernement et cette compagnie. Au cours de la discussion qui s'ensuivit, le député de Lanark-sud, après avoir fait allusion au contrat d'une manière générale, ainsi qu'au prix payé pour ces rails, ajouta :

Le ministre des Chemins de fer prétend que c'est là exactement ce que j'ai dit que c'était.

Au cours de la même discussion, lorsqu'il fut question des dates, le ministre des Chemins de fer s'exprima comme suit :

Si vous examinez le contrat je crois que vous y verrez la date mentionnée.

Honorable M. HAGGART : Oui, en effet, le 9 octobre 1900.

Plus loin, le ministre des Chemins de fer et Canaux déclare qu'il n'a aucune objection à ce que ce document soit examiné et étudié sous toutes ses formes. Il ajoute :

Voyons maintenant quelles sont les conditions stipulées à ce contrat, et si l'honorable député ne les trouve pas de son goût il a parfaitement le droit de les critiquer. Ce contrat dit-il que nous paierons à la Compagnie du lac Supérieur, les prix qu'il lui plaira de demander ?

M. SPROULE.

Cette réponse fait voir que le 10 avril, le ministre des Chemins de fer était parfaitement au courant de la teneur de ce contrat que l'honorable député de Lanard-sud était en frais de discuter. Puis, en réponse à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) le ministre des Chemins de fer fit encore allusion au contrat comme suit :

Cela est-il une preuve qu'à l'époque où le contrat a été signé le prix stipulé était plus élevé que le prix du marché ?

De nouveau, lorsqu'il s'agit de savoir si les dispositions du contrat couvrent une période de cinq années, il dit encore :

Voilà pour cette année. Nous n'avons pris aucun engagement quant au prix qui sera payé l'année prochaine. Quand il s'agira de payer les rails fournis durant l'année et de donner notre commande pour l'année suivante, nous commencerons par nous assurer du prix du marché en Angleterre, lequel est pour nous un guide sûr.

J'ai cité certains extraits du discours prononcé par le ministre des Chemins de fer, le 10 avril courant, pour démontrer qu'à cette date il connaissait parfaitement les termes du contrat déposé sur le bureau de la Chambre et était en mesure de le discuter avec les honorables députés qui prirent part à ce débat. C'est le 11 avril que ce contrat a été porté à la connaissance du public, comme ayant été conclu entre le gouvernement et la compagnie de forces du Lac Supérieur, et ce n'est qu'aujourd'hui qu'il est répudié par le ministre des Chemins de fer ou par un autre membre du gouvernement.

Que voyons-nous maintenant ? Nous voyons le ministre des Chemins de fer répudier cet arrangement et déclarer qu'il n'existe pas de contrat entre la Compagnie de forces du Lac Supérieur et le gouvernement du Canada. Nous voyons le ministre des Finances venir à la rescousse du ministre des Chemins de fer, et se prononcer à pied levé sur une importante question légale ; nous le voyons citer la cause de Churchward vs la Reine, rapportée dans un des volumes des rapports de la cour du Banc de la Reine, à la page 173. Je ne m'occuperai pas de cette question, mais j'espère que d'autres membres de cette Chambre vont apprendre à l'honorable ministre des Finances qu'il ferait bien de ne pas se prononcer aussi à la légère, ni de citer des causes qui ne trouvent pas la moindre application dans la discussion de la question actuellement devant la Chambre.

L'honorable premier ministre a prétendu qu'il s'agissait de savoir, dans le cas actuel, si le gouvernement a agi sagement en signant un contrat pour la fabrication des rails d'acier. Je soumets humblement que ce n'est pas là la question. Toute la question pour moi consiste à savoir s'il existe un contrat ou non ? Les ministres ne sont pas d'accord sur ce point. Un d'entre eux prétend qu'il existe un contrat, un autre nous dit qu'il n'en existe pas, qu'il n'y en a pas de produit devant la Chambre. Voyons

un peu ce qui constitue un contrat. Est-ce simplement la correspondance échangée entre la "Lake Superior Power Co." et le ministre des Chemins de fer, et l'arrêté en conseil adopté au sujet de ces rails ? Si c'est là ce que l'on considère comme étant un contrat, je dis que le gouvernement n'a pas agi de bonne foi à l'égard de la Chambre lorsque, le 10 avril courant, il a déposé sur le bureau de la Chambre cet arrangement qu'il prétend maintenant n'avoir jamais été signé par la compagnie, et qu'il a essayé de faire considérer par les honorables députés comme étant le contrat en vigueur entre cette compagnie et le gouvernement.

Les honorables ministres n'ont pas la main heureuse quand il s'agit d'accorder des contrats pour la fabrication de rails d'acier. Nous avons l'expérience de ce qu'ils ont fait dans le passé, sous ce rapport, pour nous éclairer.

L'honorable député de Lanark-sud était certainement justifiable de soumettre cette question à l'attention de la Chambre et du public. En étudiant ce crédit, il s'aperçoit que sans raison valable, quelques jours après l'émission des brefs d'élection, le gouvernement conclut un contrat entraînant une dépense de $4,000,000. J'ai été surpris d'entendre le ministre des Finances déclarer dans cette Chambre que n'importe quel ministre pourrait soumettre un contrat de cette importance, dans lequel une somme d'argent aussi considérable est en jeu, sans étudier ce contrat, et essayer de justifier sa conduite en disant qu'il a été produit par suite d'une négligence. Je dis que si l'on fait preuve de négligence quand il s'agit de contrats impliquant une dépense de $4,000,000, il est temps que le public sache à quoi s'en tenir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que l'honorable député est loin de me rendre justice. Je n'ai pas parlé de négligence quant à ce qui concerne la préparation du contrat lui-même, mais j'ai dit qu'un document, qui n'était pas un contrat et n'avait aucun rapport avec la présente affaire, avait été produit ; mais je n'ai jamais déclaré que l'on avait fait preuve de négligence dans la rédaction d'aucun contrat.

M. PRINGLE : J'ai compris que l'honorable ministre des Finances avait déclaré que le document déposé sur le bureau de la Chambre, et produit comme étant un contrat entre la "Lake Superior Power Co." et le gouvernement du Canada, et que nous avons discuté toute l'après-midi, comme s'il eut été le véritable contrat, que ce document, dis-je, avait été produit par négligence.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit la chose, parce qu'il ne s'agissait pas là d'un contrat.

M PRINGLE : Dans ce cas, pourquoi l'a-t-on produit comme étant un contrat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est dû à la négligence d'un officier.

M. PRINGLE : A la négligence de qui ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a été produit par suite de la négligence d'un des fonctionnaires. Le ministre des Chemins de fer a déclaré n'avoir jamais signé de contrat. Si ce contrat eût été signé et que le ministre des Chemins de fer eût ignoré la chose, il y aurait certainement là négligence, mais on a produit un document qui n'a pas été signé par le ministre. Il n'existe donc aucune preuve de négligence de la part d'un ministre dans cette affaire.

M. PRINGLE : Das ce cas il y a eu grossière négligence de la part de quelqu'un dans tout ceci. Il ressort donc des paroles de l'honorable ministre des Finances, que ce contrat pour 125,000 tonnes de rails à être fournis au gouvernement fédéral, durant une période de cinq ans, a été déposé sur le bureau de la Chambre par suite de la négligence de quelqu'un. Ce contrat est, à mon avis, très important, et sans vouloir entrer dans la discussion de ses mérites, car je considère qu'il n'est pas encore produit et que nous ne pouvons en discuter tous les détails avec avantage, cependant, je dis que nous constatons que cette compagnie reçoit du gouvernement fédéral une prime de $6 par tonne et du gouvernement de la province d'Ontario, une autre prime de $1 par tonne, faisant une prime totale de $7, ou de $875,000 pour les 125,000 tonnes de rails qui doivent être livrées au gouvernement. A part cela, le gouvernement paie $5 ou $6 par tonne de plus, en vertu de ce contrat, que le prix courant du marché.

Je crois qu'à l'avenir le ministre des Chemins de fer sera plus prudent et qu'il ne se lancera pas dans des contrats pouvant entraîner des dépenses d'argent aussi considérables, avec toute la négligence dont il a fait preuve en cette affaire, comme la chose a été clairement démontrée cette après-midi. Bien que je n'aie pas l'arrêté du conseil en ma possession, si nous devons considérer comme admis que le contrat est contenu dans cet arrêté du conseil et dans la correspondance échangée entre la "Lake Superior Power Co." et l'honorable ministre des Chemins de fer, alors je crois que cet arrêté du conseil ne stipule pas que ces rails devront être fabriqués au Canada. Le contrat lui-même n'en dit rien. Le ministre des Finances, lui-même, s'il veut bien étudier cette question comme tout homme ordinaire, en arrivera à la conclusion, après avoir pris connaissance du contrat déposé sur le bureau de la Chambre, que ce dernier n'oblige pas la compagnie à fabriquer ces rails au Canada.

On prétendra peut-être, qu'il est quelque peu question dans l'exposé du contrat, que ces rails devront être fabriqués ici, mais je dis que là où les dispositions d'un contrat ne laissent subsister aucun doute, leur contenu

ne peut être affecté par l'exposé de ce contrat, et dans le cas actuel, il est impossible de découvrir dans ce contrat une disposition exigeant la fabrication de ces rails au Canada. Je crois que le comité a droit d'obtenir une réponse définie de la part du ministre des Chemins de fer sur les dispositions de ce contrat, et que l'arrêté du conseil et la correspondance, ou tout ce qui peut constituer ce contrat, devraient être déposés sur le bureau de la Chambre.

M. TISDALE : Cette question renferme certains points qui méritent d'être discutés au moins durant quelques instants. En premier lieu, pour me servir de l'expression employée par un certain membre du congrès américain, j'aimerais à savoir où nous en sommes rendus. Le 9 avril courant, un ministre responsable nous a dit qu'il existait un contrat. Puis, avant la fin de la discussion, on a fini par lui faire dire que ce contrat était par écrit ; alors, conformément à la règle établie, on lui a demandé de le produire. Le 10 il produisit ce que l'on disait être un contrat. Maintenant, après ce qui a été dit aujourd'hui, l'existence de ce contrat paraît douteuse. Voilà donc deux choses bien différentes. En troisième lieu, l'honorable ministre prétend actuellement qu'il a arrêté l'exécution de ce contrat par M. Clergue après la discussion qui eut lieu le 10 avril courant. J'indique ces différents points pour faire voir l'inconséquence de la position prise sur cette question par l'honorable ministre.

Que s'est-il passé aujourd'hui? Nous avons entendu le premier ministre déclarer qu'il n'existait pas de contrat ; il a produit l'arrêté en conseil et il s'est basé sur ce document pour établir qu'il n'autorise qu'un contrat renouvelable d'année en année. Le ministre des Finances est ensuite venu déclarer qu'il ne pouvait y avoir le moindre doute que ce contrat n'était valable que pour un an, mais il croit cependant qu'il existe une obligation morale, et malgré cela sur quoi ces ministres de la Couronne, y compris le premier ministre, se basent-ils pour justfier ce contrat ? Ils se basent sur le fait que cela aura pour résultat de créer une fabrique de rails d'acier au Canada. Et comment cela ? En lui faisant accorder une commande. Si cette prétention est conforme aux faits, j'aimerais à entendre dire à un fabricant prospère, ou à tout homme raisonnable, qu'un encouragement de cette nature, accordé pour une seule année serait suffisant pour l'amener à se lancer dans la fabrication des rails d'acier. De quoi ont-ils besoin ? Ils ont besoin d'obtenir l'assurance que cet arrangement leur sera accordé durant un certain nombre d'années. Tous seront d'accord sur ce point. S'il en est ainsi, quelle est la conséquence logique de ce raisonnement ? C'est que le gouvernement ne sait ce qu'il fait, ou qu'il a trompé celui qui a entrepris d'établir ces usines et qui devra dépenser des sommes considérables dans cette entreprise. Ce raisonnement est clair. On ne peut sortir de ce dilemme.

J'aimerais à connaître la réponse du gouvernement à ce sujet. Je dis qu'il découle bien clairement des dispositions de ce contrat, de l'arrêté en conseil, et de la conduite d'un ministre responsable, que le gouvernement s'est engagé à acheter 25,000 tonnes de rails cette année du syndicat Clergue, ou de la " Lake Superior Power Company " si l'on préfère lui donner ce nom—bien que ce soit sous l'autre nom que cette compagnie est le mieux connue dans le pays—et qu'il lui a laissé entendre que le gouvernement du Canada renouvellerait cette commande tous les ans durant cinq ans. Les détails de cette dernière entente devaient être réglés en se basant sur le prix des rails chaque année, sur le marché anglais. Le gouvernement est-il prêt à admettre que ce que je viens de dire est exact ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis prêt à déclarer que le gouvernement a donné à M. Clergue exactement ce qui est indiqué dans l'arrêté du conseil, et qu'il a été satisfait de cela.

M. TISDALE : L'honorable ministre est-il prêt à déclarer qu'on lui a remis une copie de cet arrêté du conseil ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement, d'ailleurs la chose a déjà été dite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette copie a été remise à M. Clergue le 12 octobre, à sa demande.

M. TISDALE : Je suis bien content d'avoir obtenu cette réponse. Pourquoi cherche-t-on à faire croire qu'il existe un contrat, si c'est l'arrêté du conseil qui règle tout ? Croit-on pour un instant que M. Clergue et le syndicat de capitalistes qui sont disposés à placer des millions dans cette entreprise, voudraient seulement entendre parler de la proposition, s'ils ne croyaient pas en la bonne foi de l'arrêté du conseil ? Ceux qui ne cherchent pas à se réfugier derrière des substilités légales, comprennent parfaitement qu'un arrêté du conseil, adopté par le gouvernement, entraîne des obligations encore plus fortes qu'un contrat, en ce sens qu'il engage la bonne foi du pays tout entier. Je ne veux pas discuter les mérites et les défauts de cet arrangement, mais je dis que lorsque des gens placent leur argent dans une entreprise en se fiant à la promesse faite par le gouvernement de ce pays, si le gouvernement qui a pris cet engagement venait à tomber et qu'une autre administration lui succédât, je serais le premier à demander que les conditions de cet engagement fussent respectées, parce que c'est le crédit et la réputation du pays qui se trouvent en jeu, et s'il en était autrement, nous ne mériterions pas de réussir en notre qualité de peuple jeune et respecté.

Les trois ministres qui ont pris la parole cette après-midi n'ont pu s'entendre quant au contrat, mais ils ont été unanimes à justifier cette transaction en disant qu'elle est destinée à encourager la fabrication des rails d'acier au Canada. Voilà un principe cher aux conservateurs ; voilà une doctrine qu'ils n'ont cessé de préconiser, tant au pouvoir que dans l'opposition depuis l'adoption de la politique nationale, et c'est encore cette politique qu'ils sont prêts à appuyer quand elle est suivie par le gouvernement actuel, mais en droit et en raison. L'homme le plus surpris dans tout le pays sera certainement M. Clergue, lorsqu'il apprendra que le gardien du trésor fédéral a déclaré que cet arrêté du conseil ne contient qu'une obligation morale. Dans un sens, cette obligation morale du gouvernement n'existe pas, mais il reste une obligation financière, et il est obligé en conscience de maintenir la bonne réputation du Canada.

Bien que, politiquement parlant, cela puisse être à notre avantage, cependant, je regrette que le ministre des Chemins de fer ait modifié sa manière de voir quant à ce qui concerne ce contrat, parce que, à une exception près, le contrat déposé sur le bureau de la Chambre contient un exposé exact des dispositions de l'arrêté du conseil. Il est vrai que l'on a oublié d'y insérer une clause obligeant la compagnie à fabriquer ces rails au Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis supposer que l'honorable député (M. Tisdale) a l'intention de représenter faussement les faits. Il fait erreur en disant que j'ai modifié ma manière de voir quant à ce qui concerne le contrat. Aucun changement de cette nature n'est survenu. L'intention du gouvernement est de respecter en entier l'arrangement contenu dans cet arrêté du conseil. Nous commes prêts à conclure un contrat avec M. Clergue conformément aux dispositions de l'arrêté du conseil, et M. Clergue nous dira lui-même qu'il n'éprouve aucune inquiétude à ce sujet.

M. TISDALE : On a certainement changé de tactique, parce que l'honorable ministre a retiré le contrat qu'il avait l'intention de faire exécuter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas le contrat que je voulais faire exécuter.

M. TISDALE : Jusqu'à présent nous avons cru que c'était le contrat. Après avoir lu attentivement ce prétendu contrat et l'avoir comparé avec l'arrêté du conseil je dis que ce dernier contient un exposé complet des dispositions du contrat, si ce n'est que celui qui l'a rédigé a oublié—je ne dirai pas négligé—d'y insérer un article obligeant la compagnie à fabriquer ces rails au Canada. Ce contrat est assez singulier. Quant à ce qui concerne les 25,000 tonnes de rails il est bien positif, mais quant au reste, il n'est que provisoire, et il ne pourrait en être autrement. Il est certainement rédigé de manière à permettre au syndicat Clergue d'obtenir d'autres commandes de rails. Maintenant, je voudrais savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer s'il a jamais demandé à la Chambre de lui voter un crédit considérable, alors qu'il s'agissait de conclure un contrat sous l'autorité d'un arrêté du conseil, avant d'avoir produit le contrat dûment préparé ? Cela s'est toujours fait, à ma connaissance. C'est ce qui a eu lieu dans l'affaire du chemin de fer du comté de Drummond. Pour ma part, j'insisterai toujours pour que tout gouvernement demandant un certain crédt dans le but d'exécuter un contrat pour plus d'une année, soit forcé de soumettre ce contrat à la Chambre afin de le faire approuver. Ce n'est que juste et raisonnable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais répondre à la question de l'honorable député. Chaque session la Chambre vote des crédits destinés à solder des comptes provenant d'arrêtés en conseil accordant des milliers et même des millions de dollars, sans que des contrats aient été préparés et signés. L'honorable député doit savoir cela. Mais chaque fois qu'un contrat existe, il est toujours produit. J'étais sous l'impression, ainsi que mon sous-ministre, que le contrat était complet.

M. TISDALE : Je me suis mal exprimé ou l'honorable ministre ne m'a pas compris. J'ai dit que lorsqu'un arrêté du conseil est adopté, sur lequel un contrat est préparé pour plus d'une année, ce contrat est toujours produit. Il y a pour cela une excellente raison, c'est qu'au pont de vue constitutionnel, le parlement est suprême, et tant que le parlement ne l'a pas approuvé il ne lie pas les parties.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ecoutez ! écoutez !

M. TISDALE : Il est vrai que tant que que cela n'est pas fait, il ne lie pas les parties, mais il ne faut pas oublier que la bonne foi et le crédit du pays peuvent être engagés par un arrêté du conseil. Il nous faut absolument le contrat. Sa production est indispensable après ce qui s'est passé dans cette Chambre. Le ministre des Chemins de fer a commencé par nous faire connaître la teneur de ce contrat et une fois que son sous-ministre l'a eu rédigé, ce n'est qu'après deux jours de discussion que nous nous apercevons que le ministre a fait erreur. Le chef de la gauche a fait une demande bien raisonnable au ministre des Chemins de fer lorsqu'il lui a dit qu'avant d'adopter ce crédit il fallait au moins prendre connaissance de l'arrangement, afin de pouvoir se prononcer en connaissance de cause.

Comme la prorogation ne doit pas être très éloignée maintenant, si le contrat est pro-

duit, je serai bien disposé à considérer la chose comme un cas exceptionnel, et à voter en faveur de son adoption quand bien même il ne serait pas signé, quoique la règle constitutionnelle exige que les contrats portent la signature des parties avant de pouvoir être soumis au parlement. En terminant, je me permettrai de demander au gouvernement ce qu'il entend faire à ce sujet ? Quelques ministres disent qu'il n'existe pas de contrat. Le premier ministre, lui, prétend qu'il y a un contrat pour un an. Le ministre des Finances dit qu'il n'y a rien autre chose qu'une obligation morale de la part du gouvernement. Si vraiment il n'existe aucun contrat, et si M. Clergue n'est pas certain que l'on agira de bonne foi à son égard, il ne peut continuer.

Sur la bonne foi de cet arrangement, il demande à des capitalistes de placer des millions de dollars dans cette entreprise qu'il est en frais d'établir ; et si après la première année passée, il ne reste plus qu'une obligation morale de la part du gouvernement, ce dernier n'agit pas honnêtement à l'égard de M. Clergue. Ce n'est pas ainsi que les affaires publiques devraient être conduites dans ce pays. Je suis surpris autant que peiné de la manière dont l'honorable ministre a conduit cette affaire, car je suis d'avis qu'il n'a pas permis de compléter les arrangements tel que mentionnés par lui aujourd'hui ; et je crois, avec l'honorable député qui a parlé avant moi, que s'il a fait la chose, il devrait modifier cette manière d'agir.

Je sais qu'elle était la politique suivie dans les ministères, sous l'ancien gouvernement, et il devrait en être de même avec l'administration actuelle et toutes les autres administrations. Chaque fois qu'il s'agit de contrats importants, après qu'ils ont été soumis aux jurisconsultes de la Couronne, le devoir du ministre qui en a la responsabilité est de les examiner et de les étudier avant qu'ils soient envoyés à l'autre partie pour être signés.

Le ministre des Chemins de fer a déclaré aujourd'hui qu'il lui arrive souvent de n'examiner des contrats que lorsqu'ils ont été signés par l'autre partie contractante, et alors, s'il constate que des changements sont nécessaires, il les renvoie de nouveau. C'est là une pratique dangereuse, qui est pour le peuple un signe de mauvaise administration. En ma qualité d'homme d'affaire, je considère que lorsqu'un contrat est signé, le marché est conclu, et je ne pourrai m'empêcher d'éprouver certains soupçons si l'on me retourne le contrat une deuxième fois.

J'ai certainement, au cours de ma carrière, signé au moins une douzaine de contrats avec les différents ministères publics, et c'est la première fois que j'entends parler d'un cas de cette nature. Ordinairement, le contrat est envoyé en premier lieu à l'autre partie contractante pour être signé, de sorte que l'on ne saurait prétendre que le gouvernement est lié avant l'autre partie.

Tous les contrats importants devraient être soumis au ministère, afin d'obtenir son approbation avant d'être expédiés à l'autre partie, et cela pour éviter toute erreur. Que l'on me permette d'appliquer ce principe à ce cas particulier. Comme il avait le droit de le faire, M. Clergue a dû montrer cet arrangement à ses collègues et aux capitalistes en leur disant : " Voici mon contrat." Devons-nous comprendre qu'un document autorisant une dépense de $4,000,000 de l'argent public, doit d'abord être expédié pour être signé par l'autre partie avant de recevoir l'approbation du ministre, puis être de nouveau renvoyé à cette personne ? Je veux que l'honorable ministre comprenne bien ce que je veux dire. Quand il s'agit d'affaires peu importantes cela n'est pas nécessaire ; mais dans un cas comme celui-ci, je crois qu'il vaut la peine que ce contrat soit convenablement examiné et certifié, le ministre en étant responsable du moment qu'il sort du département pour être expédié à l'autre partie et signé par elle.

M. BORDEN (Halifax) : Quant à ce qui concerne l'opinion légale émise par le ministre des Finances au sujet de ce contrat, je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour la Chambre de s'en occuper outre mesure. Je me propose de dire quelques mots sur cette question avant de reprendre mon siège. Comme l'honorable ministre des Finances est d'opinion que la cause de Churchward vs la Reine s'applique parfaitement dans le cas actuel, j'aimerais à indiquer les circonstances particulières qui ont amené le parlement à refuser de voter l'argent dans cette cause, car je suis persuadé qu'alors l'honorable ministre ne serait guère reconnaissant à l'honorable député qui lui a laissé entendre que cette cause trouvait son application ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député croit-il que cela modifierait le principe lui-même ?

M. BORDEN (Halifax) : Je reviendrai dans un instant sur ce principe de droit. Je veux m'occuper pour le moment du principe constitutionnel posé par la Chambre des Communes, c'est-à-dire que le parlement refusa de voter l'argent parce que la transaction était entachée de corruption.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non, non. J'ai ici les discours de M. Gladstone.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai de mon côté une résolution du comité à ce sujet, et je présume que cela vaut bien le discours de M. Gladstone. L'honorable Solliciteur général aura tout le temps nécessaire pour nous citer le discours de M. Gladstone, lequel sera probablement reçu avec beaucoup d'intérêt par la Chambre. Il appert de la preuve faite devant le comité——

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'honorable député me permettrait-il de lui demander s'il veut faire allusion à ce qui s'est passé en 1858, 1860 et en 1863, car

cette affaire est venue trois fois devant le parlement ?

M. BORDEN (Halifax) : Je sais que cette affaire est venue trois fois devant le parlement ; mais il s'agissait toujours de la même question. La cause est expliquée très en détail dans le livre de M. Todd, "Parliamentary Government in England", aux pages 772 et 780. Dans cette cause il y avait un contrat existant en 1859. Il devait expirer en 1863. Un arrangement fut conclu pour le prolonger jusqu'en 1870, et la difficulté survint à propos du renouvellement de cet arrangement de 1863 à 1870. Voici ce que dit M. Todd à la page 772 de son ouvrage :

Il fut établi devant le comité (chargé de faire une enquête sur le renouvellement du contrat) qu'à la veille de la dernière élection générale, alors que le bureau du trésor s'occupait de prolonger son contrat, M. Churchward offrit son appui, en sa qualité d'électeur influent de Dover, au capitaine Carnegie, l'un des lords de l'amirauté, s'il devenait candidat dans cette division électorale. Il fit la chose avec l'espoir que son contrat serait renouvelé. Toutefois, le comité, exonéra complètement tous les officiers, tant de l'amirauté que du trésor, qui étaient chargés de se prononcer sur ce contrat, de s'être laissés influencer par des raisons politiques ou autre dans leur décision. Les membres du comité furent d'avis que la conduite de M. Murray, le secrétaire particulier du premier lord de l'amirauté, méritait d'être sévèrement critiquée ; mais ils n'avaient pas en mains une preuve suffisante pour démontrer qu'aucun des membres du gouvernement fut au courant des pourparlers intervenus entre M. Murray, M. Churchward et le capitaine Carnegie.

Tout en se déclarant favorable à l'exécution de tous les engagements couclus de bonne foi entre le gouvernement et des particuliers, cependant, le comité crut devoir soumettre à la considération de la Chambre la question de savoir "si M. Churchward, en ayant recours à des menées corruptrices pouvant affecter sérieusement l'honneur des représentants du peuple dans le parlement, n'a pas placé la Chambre des communes dans l'impossibilité, en tenant compte de son honneur et de sa dignité, de voter l'argent nécessaire pour remplir l'arrangement intervenu dans le but de prolonger ce contrat du 20 juin 1863 ou 26 avril 1870."

Un changement de ministère ayant eu lieu depuis le dernier renouvellement de ce contrat l'administration au pouvoir par déférence pour le rapport ci-dessus mentionné, et par déférence pour l'opinion générale de la Chambre, qui semblait l'approuver tacitement, refusa de reconnaître le contrat tel que modifié, lequel donnait droit à M. Churchward à une somme déterminée par année, mais lui permit de continuer son service postal sous l'empire de son ancien contrat, qui lui accordait un montant un peu moins élevé, mais en vertu duquel il était autorisé à percevoir certaines sommes additionnelles pour quelques services spéciaux. Le contrat resta en vigueur jusqu'en juin 1863, et ne souffrit aucune objection, n'ayant pas été compris dans la censure du comité.

Il fait ensuite allusion à certains efforts tentés par les amis de M. Churchward. Le 27 mars 1860, ils soumirent au parlement une motion conçue dans les termes suivants:

Que la Chambre ayant pris en considération le rapport et la preuve faite devant le comité, est d'avis que le contrat conclu le 26 avril 1839, entre les lords de l'amirauté et J. D. Churchward devrait être exécuté.

Le chancelier de l'échiquier, M. Gladstone, combattit cette motion, déclarant que le rapport impartial du comité méritait d'être respecté ; qu'indépendamment de ce rapport, il ressortait clairement de la preuve que l'on avait eu recours à des menées corruptrices, de nature à compromettre sérieusement la dignité du parlement, pour obtenir le renouvellement de ce contrat. Vu ces faits, il ajouta que l'administration dont il faisait partie ne se croyait pas tenue de remplir les obligations du nouveau contrat, et que la Chambre n'était pas obligée de voter l'argent, car l'exécutif n'avait aucun pouvoir constitutionnel pour conclure un contrat liant la Chambre des communes.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : La motion fut donc rejetée sur division.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est là toute la question.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami ne me paraît pas saisir parfaitement ce à quoi je veux en arriver. Dans les circonstances ordinaires, l'exécutif s'est toujours cru obligé, comme question de bonne foi, de demander au parlement de voter l'argent à moins de choses extraordinaires.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est là toute la question.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas là l'attitude prise cette après-midi par le ministre des Finances. Il a déclaré bien clairement qu'il serait tout à fait convenable pour une nouvelle administration de répudier ce contrat si elle le croyait contraire à l'intérêt public. Je dis que l'on ne peut trouver la moindre justification d'une telle doctrine, si ce n'est en se plaçant à certains points de vue de la nature de ceux que l'on trouve dans la cause que je viens de citer. La responsabilité légale est une chose—bien que la cause citée par l'honorable ministre des Finances ne donne aucune force nouvelle à sa prétention—et la question de bonne foi en est une autre. Un gouvernement peut toujours répudier une obligation de cette nature, s'il le juge à propos, parce que l'on ne peut poursuivre la Couronne sans son consentement. Un fiat pour une pétition de droit peut être refusé, et les responsabilités peuvent être évitées de la même manière. Comme question de fait, depuis deux ans, il y a eu environ quarante pétitions de droit de soumises au directeur général des Postes ; ce dernier n'en a pas accordé une seule, et jusqu'à présent les pétitionnaires n'ont pu obtenir justice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce qu'un bref, en pa-

reilles circonstances, un décret exécutoire serait applicable ?

M. BORDEN (Halifax) : Plus tard, je citerai quelque autorté à ce sujet, pour l'édification du ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demande une réponse relativement au cas que je propose.

M. BORDEN (Halifax) : J'apporterai une réponse à cette question en temps et lieu, si le ministre me le permet. En 1863, M. Churchward tenta de nouveaux efforts, afin d'engager le parlement à voter le crédit voulu. Il présenta dans ce but une pétition de droit, et un bref fut émané ; or, que déclarèrent les savants magistrats qui rendirent jugement dans cette circonstance ? Ils déclarèrent, puisque d'après la teneur même du contrat, il devait être payé une subvention à même la somme votée par le parlement, il n'y avait pas de convention de la part de la Couronne. Je prie le Solliciteur général et mon honorable ami de relire la décision du juge Mellor ; ils la trouveront à la page 203 du compte rendu judiciaire et voici ce qu'il déclare :

Ainsi, je le répète, il est stipulé qu'il sera fait un paiement " à même l'argent devant être voté par le parlement " et sir Hugh Cairns ne prétend pas que, sans alléguer que l'argent a été voté par le parlement, il pourrait réussir à prouver qu'advenant une violation du contrat, il aurait droit aux £18,000.

Sir Alexandre Cockburn va même plus loin. Voici ce qu'il déclare :

J'en conviens, s'il n'avait pas été question de fonds devant être votés par le parlement, si la stipulation relative au paiement avait été absolue, ou s'il n'y avait pas eu de fonds applicables à cet usage, et que cette difficulté ne se fût pas dressée devant le pétitionnaire ; si, en outre, il avait été parfaitement disposé à exécuter cette entreprise, et qu'il en eût été empêché par la faute des lords de l'amirauté, alors il se serait trouvé en mesure de faire valoir son droit à la compensation.

Le juge Shea dit :

Je suis d'avis, pour les raisons déjà alléguées, que la convention par laquelle les commissaires s'engagent à payer au pétitionnaire, à même le crédit devant être voté par le parlement, une somme de £18,000 par année, est la seule convention intervenue entre eux et que c'est une obligation de payer cette somme, au cas où elle serait votée par le parlement.

En effet, il est stipulé très explicitement dans le contrat que la subvention en question devra être payée à même le crédit devant être voté par le parlement. Le juge Lush se range au même avis que son confrère, car à la dernière page du compte rendu de son jugement, voici ce qu'on lit :

Tout ce à quoi la Couronne s'engage, c'est de payer une certaine somme à M. Churchward, en considération de l'exécution de sa partie de l'entreprise, pourvu que le parlement fournisse l'argent.

Voilà la teneur même du contrat cité par le juge Mellor et un de ses confrères. Le juge Shea, il est vrai, allant au delà de la question dont le tribunal était saisi, déclare que pareille stipulation fait implicitement partie intégrante de tout traité ; mais c'est là une simple opinion, et à l'encontre de cette opinion, se dresse la décision du juge Cockburn déclarant que s'il n'eut pas été question d'un crédit devant être voté par le parlement, le pétitionnaire aurait été en mesure de faire valoir son droit à la compensation.

La question principale sur laquelle roule le débat pour le moment est celle de savoir si, comme l'a dit le ministre des Finances, un gouvernement quelconque peut, sans raison valable, mettre au rancart la convention intervenue avec M. Clergue et déclarer qu'il n'est pas dans l'intérêt du pays d'exécuter cette convention. Un précédent à ce sujet a été créé par la Chambre des communes en Angleterre. A la page 780 de l'ouvrage de Todd "Parliamentary Government" figure le cas même signalé par le ministre des Finances ; celui où le parlement déclare virtuellement et décide qu'une convention consentie pas une administration précédente n'est pas dans l'intérêt bien entendu du pays ; le comité de la Chambre des communes déclarant dans son rapport que, dans ce traité, on n'a pas suffisamment tenu compte des intérêts du Canada ; qu'une compagnie de steamers océaniques aurait volontiers entrepris le nouveau service à des conditions plus favorables, et que cette convention n'est marquée au coin ni de la sagesse ni de la prudence les plus élémentaires. Or, qu'advint-il de ce traité ? Non seulement l'administration suivante s'estime liée par ce contrat ; mais même lorsque la compagnie en question devenue insolvable se trouve dans l'impuissance de remplir ses engagements, d'après la teneur même des stipulations du traité, le gouvernement, loin de se prévaloir de la chose, accorde à la compagnie de plus amples délais, afin qu'elle pût se mettre en mesure de tenir ses obligations. Voilà une ligne de conduite diamétralement opposée à celle préconisée ici même aujourd'hui par un membre du cabinet. Je me serais abstenu de revenir sur ce chapitre, si le ministre des Finances ne se fût avisé de nous faire une déclaration fort importante, aujourd'hui même, relativement au devoir de tout cabinet au sujet de conventions de pareille nature. Je me contenterai donc de signaler un principe parfaitement établi en Angleterre et portant que toute convention de ce genre doit être au préalable soumise au parlement ou bien qu'elle doit contenir une stipulation énonçant que cette convention ne deviendra obligatoire que lorsque le parlement se sera prononcé à ce sujet. Cette ligne de conduite, le ministre des Chemins de fer n'a pas jugé à propos de la suivre ici. Je vais donner lecture du passage de cet ouvrage qui fait autorité en pareille matière et qui établit la doctrine en vogue en Angleterre, doctrine dont je prie le ministre des Chemins de fer de tenir compte, et je dirai en passant que

s'il est loisible au gouvernement de mettre au rancart, comme l'a déclaré le ministre des Finances, une convention par laquelle il s'oblige à acheter des rails pendant quatre années successives, il peut également répudier toute convention l'obligeant à acheter ces mêmes rails cette année, et cela en raison du fait que le parlement n'a pas voté de crédit affecté à l'achat de ces rails.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le parlement peut répudier ce contrat en refusant de voter le crédit nécessaire ; cela est hors de doute.

M. BORDEN (Halifax): Le ministre pense-t-il qu'en pareilles circonstances le parlement a droit d'agir de la sorte ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si le parlement refuse de voter le crédit, la convention tombe du coup.

M. BORDEN (Halifax) : Et de l'avis du ministre, un gouvernement qui ne voudrait pas risquer son existence en exécutant une convention de ce genre ferait son devoir ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais nous sommes prêts à risquer notre existence.

M. BORDEN (Halifax) : Pourtant, cette après-midi, le ministre a pris une toute autre attitude.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Alors je ne comprends plus du tout l'attitude du ministre. Il distingue, je suppose, entre le devoir du cabinet actuel et celui d'une autre administration. On chercherait en vain dans les auteurs pareille distinction ou un principe quelconque pouvant lui servir de base. Le devoir du parlement en pareille matière est clairement établi par les auteurs qui font autorité sur ces questions en Angleterre. Lisons :

> Dans l'intervalle entre l'exécution d'une entreprise et la demande faite au parlement dans le but d'obtenir un crédit de ce chef, les entrepreneurs font infailliblement des frais et des dettes considérables ; de sorte qu'en l'absence de toutes fraudes, fausses allégations ou procédure entachée de corruption, il devient très difficile au parlement de s'interposer et de refuser de voter le crédit voulu pour l'exécution d'une convention consentie par le gouvernement, dans le légitime exercise de son autorité.

Voilà qui est conforme au bon sens et à la saine logique. Le parlement peut être d'avis que le gouvernement, en faisant pareille convention n'a pas consulté les véritables intérêts du pays ; mais sachant que les entrepreneurs se reposant sur la foi jurée et l'honneur du pays, ont effectué des dépenses considérables, il ne refusera pas de voter le crédit demandé. Au demeurant, il me faut placer le parlement en semblable posture. Il importe de lui permettre, au préalable, de se prononcer sur l'utilité de la convention, avant de la conclure. L'auteur déjà cité ajoute :

> Le contrôle parlementaire est virtuellement mis au rancart, relativement à une branche fort importante de la dépense publique. Bien qu'il semble incompatible avec les principes de notre constitution que le gouvernement ait le droit de faire des conventions qui lient le pays pour de longues périodes de temps, et l'obligent, par anticipation, à payer de fortes sommes, sans même que le parlement puisse exercer un contrôle efficace, sauf le droit d'exprimer sa désapprobation après que le mal est devenu un fait accompli, et à une époque où peut-être les ministres, parties au contrat ne seront plus au pouvoir ; néanmoins, le comité se rend parfaitement compte des difficultés inhérentes à tout changement de système qui pourrait avoir pour résultat la sollicitation des suffrages des députés en faveur des candidats qui se concurrencent relativement à une entreprise publique.

Par conséquent, le comité recommande—et c'est la pratique régnante aujourd'hui en Angleterre—qu'on insère au contrat une disposition stipulant qu'il ne deviendra obligatoire qu'après avoir reçu la sancton du parlement. Le principe consacré ici est fort légitime. Il donne au parlement le pouvoir et le droit d'exercer sa discrétion, et c'est là ce que le ministre des Chemins de fer aurait dû faire dans l'espèce. Je demande pardon à la Chambre d'avoir si longtemps abusé de sa patience, et si je me suis laissé entraîner au delà des bornes que je m'étais prescrites, c'est que j'estime que l'importance du débat m'autorisait à le faire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est évident que les députés de la gauche éprouvent une amère déception, en raison de la nouvelle orientation que le débat a prise aujourd'hui. Au cours de la dernière discussion, ils semblaient convaincus que le gouvernement en faisant cette convention, s'était mis dans une sérieuse impasse. La conclusion qui se dégage de tous les discours prononcés par ces messieurs, c'est qu'au lieu de concentrer leur attaque sur la convention même effectuée par le gouvernement, ils s'évertuent à prouver que le cabinet devrait faire une convention et assumer des obligations tout autres que ce à quoi il s'est obligé. Aux yeux du député de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale), le bon nom et l'honneur du pays seraient en grave péril, du fait que le gouvernement refuserait de faire une convention s'étendant à quatre ou cinq années tandis que jusqu'ici l'attaque s'est portée sur le fait que le cabinet a déjà conclu ce marché-là même dont le député de Norfolk-sud redoute tant les conséquencs. Le chef de l'opposition, (M. Borden, Halifax), avec son habileté ordinaire a cité certaines autorités, pour l'édification du comité, autorités qui tendent à établr que lorsqu'un gouvernement fait un traité, ses successeurs sont liés par ce traité. Il était inutile de nous citer tant d'autorités pour prouver une chose que tout le monde admet.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Se range-t-il à l'avis du ministre des Finances qui prétend qu'un nouveau cabinet pourrait refuser d'exécuter ce contrat, sous prétexte qu'il est impolitique——

Le MINISTRE DES FINANCES : Imprudent.

M. BORDEN (Halifax) : Un contrat imprudent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je répondrai à l'objection de mon honorable ami, quand j'aborderai l'étude de la nature de la convention en question, chose que les messieurs de la gauche se gardent bien de discuter. Mon honorable ami prétend que les successeurs du cabinet seraient liés par une convention faite par celui-ci. La chose ne saurait faire doute. Puis, il nous rappelle le fait qu'un cabinet a refusé d'exécuter une convention consentie par ses prédécesseurs sous prétexte que le comité avait constaté que ce traité sentait la corruption ; et sauf ce cas, le gouvernement serait lié. Tout le monde en convient. La chose est hors de doute, du moment que le cabinet fait une convention, la Chambre et l'honneur du pays sont engagés. Toutefois, l'honorable député conviendra qu'il a énoncé en dernier lieu un principe parfaitement légitime, en disant que, lorsqu'une convention doit s'étendre au delà de l'exercice fiscal, il faut, au préalable, que le parlement la sanctionne. Personne ne l'ignore, lorsqu'on fait une convention nécessitant une dépense que le parlement n'a pas votée, et s'étendant au delà de l'exercice fiscal, elle ne devient obligatoire qu'en tant qu'elle reçoit la sanction du parlement.

L'honorable député nous a cité, relativement à un ou deux cas précédents, les décisions de quelques savants magistrats établissant dans quelles circonstances une convention est ou n'est pas obligatoire pour le gouvernement. Si j'ai bien interprété la pensée de mon honorable ami, en nous citant ces décisions des juges, il a voulu établir qu'en pareilles circonstances, il y aurait ouverture d'action contre le gouvernement, pourvu qu'un décret exécutoire fût émis. J'ignore sa pensée, mais si ce n'est pas là l'impression que le chef de l'opposition a voulu créer sur l'esprit du comité, alors il n'y avait pas lieu de nous citer toutes ces autorités. A coup sûr, mon honorable ami hésiterait avant de risquer sa réputation de jurisconsulte en soutenant que pareille action contre le gouvernement serait susceptible d'être maintenue, en raison même des stipulations de cette convention.

Si la Chambre me le permet, j'aborderai l'étude de la convention même. Les députés de la gauche ont bien consulté leurs propres intérêts en essayant de détourner l'attention du comité de la convention et de ses stipulations essentielles pour l'appeler sur des choses étrangères à ce traité. Le rapport du ministre des Chemins de fer renferme en substance l'arrêté ministériel, celui-ci n'étant, au fond, qu'une paraphrase du rapport. Ecoutons le ministre :

Le soussigné, reconnaissant les bienfaits qui découleraient infailliblement pour le Canada de la création d'une industrie d'une telle importance et d'une telle étendue, et cela d'une façon directe, par l'emploi de la main-d'œuvre, le développement des industries minières, et le transport des matières brutes et des produits finis, puis indirectement, par le développement de nombre d'autres industries qui desserviraient la première, est d'avis que ce projet est digne de tout l'encouragement possible de la part du gouvernement.

Si je cite ce préambule et cet exposé de motifs, c'est qu'ils révèlent clairement la pensée intime du ministre et du gouvernement, et l'objectif visé par cet arrêté ministériel :

—et il recommande qu'on l'autorise à effectuer un traité avec la compagnie pour qu'lle fournisse aux chemins de fer de l'Etat 25,000 tonnes (2,240 livres à la tonne) de rails d'acier de première qualité de quatre-vingts livres au yard, et de la sanction prescrite par le ministère des Chemins de fer et Canaux, la fourniture de ces rails devant commencer au mois de juin 1901 et être complétée au mois de septembre suivant ; la livraison devant se faire soit à Lévis, soit à Montréal, selon que le ministère pourra l'exiger et autant que possible, en quantités égales mensuellement, le prix exigible pour ces rails ainsi délivrés devant être fixé, ainsi que convenu, à $32.60 la tonne, prix, ainsi que dit ci-haut, que le ministère des Chemins de fer et Canaux paie actuellement.

Le ministre recommande, en outre, qu'il soit autorisé à faire des conventions annuelles pour la fourniture de pareille quantité de ces rails, chaque année successive durant une période de cinq ans, le tout devant être délivré soit à Halifax, soit à Port-Mulgrave, soit à Lévis ou à Saint-Jean, selon les instructions du ministère des Chemins de fer et Canaux, le prix exigible pour ces rails devant être celui payé pour la même qualité de rails sur le marché libre de la Grande-Bretagne à l'époque où la commande d'iceux sera faite par le ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'arrêté ministériel autorise le ministre à effectuer une convention pour l'achat de 25,000 tonnes de rails à $32.60 la tonne pour cette année et il l'autorise à faire plus tard un traité distinct chaque année, pour l'achat de 25,000 tonnes de rails d'acier—et cela, à quel prix ? Est-ce à $32.60 la tonne? Non, mais au prix demandé sur le marché libre, selon la valeur des rails. Voilà l'entreprise faite par le ministre et c'est précisément celle que l'arrêté ministériel autorise ; rien de plus.

Voyons maintenant, quelle est la nature de ce marché. Le député de Norfolk-nord (l'honorable M. Tisdale) nous a fait part de ses inquiétudes à ce sujet ; mais ce qui trouble la paix de son âme, ce n'est pas la substance même de la transaction, le fond même de la convention ; non, mais il craint que le ministre ne réussisse pas à mener cette entreprise à bonne fin ; voilà l'objection formulée par l'honorable député,

en séance de comité, au nom de ses amis. Ce n'est pas là, je crois, l'impression que ces messieurs chercheront à créer dans l'esprit du peuple au sujet de cette entreprise. Non, ils cherchent à créer au sein des masses populaires une toute autre impression : car, cette convention, s'écrient-ils, est marquée au coin de la plus grave imprudence ; tandis que d'autre part, l'honorable député s'évertue à nous persuader qu'il faut marcher de l'avant, et pousser vigoureusement cette entreprise, entreprise si mal avisée, si imprudente, si inconsidérée, à son dire.

Voilà donc, en substance, ce que le ministre a recommandé et voilà ce que le gouvernement l'a autorisé à faire : d'abord, faire une convention, la première année, pour l'achat de 25,000 tonnes de rails à $32.60 la tonne ; puis, chaque année subséquente, effectuer un traité distinct et séparé. L'arrêté ministériel l'autorise à faire un traité pour l'achat de 25,000 tonnes au prix du marché. Or, ces rails d'acier, en avons-nous besoin ? Il nous faut 25,000 tonnes de rails, cette année, pour le chemin de fer de l'état. Puis, s'il nous faut encore 25,000 tonnes par année, pendant cinq années consécutives, en quoi, je le demande, le ministre est-il si mal avisé en s'engageant à l'acheter au prix du marché ? Le pays ne perd rien par cette transaction. Quelle est la conséquence de ce marché ? La voici : c'est qu'au lieu de se réserver le droit d'acheter des rails de l'Allemagne, de l'Angleterre ou des Etats-Unis, le gouvernement déclare dans le contrat qu'il autorise le ministre des Chemins de fer et Canaux à acheter des rails de fabrication canadienne. Le ministre des Finances nous a déclaré qu'au cours des négociations relatives à cette affaire, le gouvernement a tenu à ces messieurs le langage que voici : " Si vous établissez votre laminoir, le ministre des Chemins de fer vous achètera des rails, afin d'aider à l'établissement de votre industrie, en vous payant le prix du marché. Le pays ne perd pas un seul sou par ce marché. Il n'y a rien à perdre à acheter des rails au prix demandé sur le marché libre ; cette perte de $200,000 dont nous a parlé le député de Grey-est (M. Sproule) est un pur produit de son imagination.

S'il y a lieu de soulever ici la question des profits et pertes, ce ne peut être tout au plus que relativement au prix payé pour les 25,000 tonnes de rails achetés la première année, voilà tout ; et il s'agit simplement de savoir si le gouvernement a fait acte de prudence et de sagesse en consentant à payer $32.60 la tonne, au prix courant à l'époque de la convention, c'est-à-dire le 26 septembre ou vers cette date, et cela dans le but d'assurer l'établissement d'une fabrique de rails d'acier au Canada. Voilà tout ce que le comité doit délibérer. Mais s'écrient ces messieurs de la gauche, en donnant $32.60 la tonne, vous payez ces rails huit dollars au delà de leur valeur à l'époque où vous avez conclu ce traité, et aujourd'hui, elles vous coûteraient huit dollars de moins, la tonne. Sans doute, si nous n'avions pas fait ce marché, nous pourrions économiser aujourd'hui huit dollars par tonne ; mais nous n'aurions pas eu de rails de fabrication domestique et nous aurions laissé échapper l'occasion d'établir une industrie nationale. Mais ce n'est pas tout. Il n'est pas conforme à la vérité des faits de dire que nous avons payé ces rails $8 au delà de leur valeur, et cela dans le but d'assurer l'établissement de cette industrie, car nous les avons payés le prix marchand de cette époque. Comme l'ont fait observer certains hommes d'affaires, le gouvernement a tout simplement consenti à acheter 25,000 tonnes de rails au prix courant à cette époque ; et bien qu'il entrevît la possibilité d'une baisse sur le marché des rails, il n'a pas hésité à payer $32.60 la tonne, afin d'assurer l'établissement de cette industrie nationale. Je le répète donc, la question qui s'impose à l'étude du comité est celle-ci : le gouvernement a-t-il fait acte de sagesse, au point de vue financier, en faisant pareille convention à cette époque, et sur un marché qui, de l'avis des hommes d'affaires était susceptible de baisse et qui en définitive, a réellement subi une baisse. Après mûre délibération, le comité conviendra, j'en suis sûr, que le gouvernement a fait acte de sagesse en achetant ces rails dans le but de venir en aide à l'établissement d'une industrie nationale de ce genre. Si ces messieurs de la gauche veulent bien écarter toute considération étrangère à la question débattue, ils conviendront que l'achat de ces rails au prix convenu, et cela dans le but d'assurer l'établissement de pareille industrie au pays, loin d'être une transaction mal avisée, imprudente, inconsidérée, est au contraire marquée au coin de la sagesse.

Le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) nous a adressé quelques observations à ce sujet. Pour mon compte, je l'avoue, comptant à peine quelques années de carrière parlementaire, je prête toujours une religieuse attention aux paroles de mon honorable ami et j'en tire souvent un véritable profit. Avouons-le, toutefois, l'honorable député n'est pas toujours heureux dans ses attaques contre le cabinet ; et cet après-midi il n'a pas été plus heureux qu'à l'ordinaire. Il ne saurait sérieusement prétendre que le gouvernement ait été mal avisé en prêtant son aide à l'établissement de cette industrie au Canada. Faisant allusion au fait que cette transaction a eu lieu à la veille des élections, il a cherché à établir un rapprochement entre cette affaire et l'approche des élections. C'est sans doute dans son expérience du passé qu'il a puisé cette inspiration. Loin de moi, toutefois, la pensée de révoquer en doute l'honorabilité de son passé, je lui ferai observer, cependant, qu'il est certains principes relatifs à la transaction des affaires publiques au sujet desquels l'ex-ministre des Chemins de fer semble avoir une intuition bien plus claire aujourd'hui qu'à l'époque où il déte-

nait ce portefeuille ; comme, par exemple, relativement à l'adjudication des entreprises de l'état par voie de soumissions et de concurrence publique.

M. HAGGART : Citez un fait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce que je tiens à signaler ici c'est que le rapprochement établi par l'honorable député entre cette transaction et l'approche des élections fédérales n'est pas conforme à la vérité des faits ; car, si je ne me trompe, une année avant la conclusion de ce traité, le gouvernement avait entamé des négociations avec les industriels en question au sujet de l'établissement de cette magnifique industrie, industrie dont tout le pays aura lieu d'être fier ; et si les députés de la gauche révoquent ma parole en doute, je leur donnerai la preuve incontestable que longtemps avant la conclusion de ce marché, la question de l'établissement projeté de cette industrie nationale était venue sur le bureau. S'ils veulent bien se reporter à l'article 6 de la loi des subventions, présentée l'année dernière par le ministre des Chemins de fer et Canaux, ils pourront y lire la disposition que voici :

Il sera loisible à l'exécutif de stipuler à titre de condition des subventions ici accordées, ou de toutes autres subventions accordées antérieurement par voie législative, au sujet desquelles il n'est pas encore intervenu de convention entre Sa Majesté et la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie posera sur sa voie de nouveaux rails d'acier fabriqués au Canada, s'il est possible de se procurer au Canada des rails de qualité convenable, à des conditions aussi favorables que celles auxquelles on peut obtenir d'autres rails, le tout subordonné à la décision du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Lorsque ces industriels entamèrent des négociations avec le gouvernement au sujet de l'établissement de leur fabrique de rails, il fut question d'obliger les compagnies de chemins de fer à prendre, à titre de subvention, des rails d'acier fabriqués au pays, pourvu que les fabriques canadiennes fussent en mesure de les fournir au prix du marché. Subséquemment, cette proposition fut modifiée et l'on nous demanda d'insérer dans la loi des subventions une disposition portant que, d'après les conditions stipulées, les compagnies seraient tenues de poser sur leurs voies des rails de fabrication canadienne. Le gouvernement accéda à cette proposition, et ce fut la première tentative d'appliquer les propositions faites au cabinet dans le but de prêter aide et protection à l'établissement de l'industrie en question. Plus tard, la convention en discussion s'effectua. L'ex-ministre des chemins fer n'était donc pas en lieu d'établir ce rapprochement entre la date du contrat en question et l'approche des élections générales ; puisque l'affaire était venue sur le bureau et avait abouti longtemps avant que le ministre eût présenté au conseil le rapport dont je viens de citer un extrait.

Je ne tiens pas à prolonger ce débat outre mesure, mais il est bon, en semblable matière, d'apprécier sainement les faits et de ne pas laisser s'accréditer des impressions erronées. Ces messieurs de la gauche ne cessent de nous crier sur tous les tons de la gamme que le gouvernement a fait un mauvais marché, un marché frappé au coin de l'imprévoyance et de l'imprudence. Le cabinet est obligé de régler une foule d'affaires et il s'efforce de faire preuve de toute l'habileté possible dans la gérance de ces affaires. L'opposition ne cesse de répéter que le gouvernement a fait preuve de fort peu d'habileté dans cette transaction, et en pareille corconstance il importe de voir ce qu'en pensent les hommes d'affaires. Voilà pourquoi je désire signaler au comité un article paru dans le Canadian Hardware and Metal Journal, publié à Montréal et à Toronto et qui est surtout consacré au commerce de la quincaillerie et des métaux. Ce journal s'occupant surtout d'un commerce analogue à la transaction en discussion, son opinion n'en aura sans doute que plus de poids. Dans l'article dont je vais donner lecture, l'auteur cherche à prouver que l'établissement d'une fabrique de rails d'acier au Canada serait d'une haute importance. Il fait observer que le comité ferait bien de méditer : c'est que les rails d'acier sont admis en franchise au pays et qu'un industriel qui établirait une fabrique de rails se trouverait dans une toute autre situation que le fabricant d'articles ordinaires ; car, tandis que la plupart des articles de commerce sont frappés de 25 ou 30 pour 100 de droits, les rails ne sont grevés d'aucun droit. Pourquoi ? Parce que, depuis nombre d'années, le gouvernement a tenu à laisser les rails sur la liste des objets admis en franchise, afin de stimuler la construction des chemins de fer au Canada, et en outre, parce que les industries du fer et de l'acier n'avaient pas encore atteint le degré de perfection voulue pour permettre de fabriquer avec succès les rails d'acier. En 1888, le ministre des Finances, dans le cabinet Macdonald, sir Charles Tupper, signale la chose dans son exposé budgétaire et déclare qu'on l'avait sollicité de frapper de droits les rails d'acier, afin de stimuler la création d'une industrie nationale de ce genre et il ajoute que le temps n'est pas encore venu où il serait possible d'établir cette industrie avec succès, et si je ne me trompe, il déclare que dans dix ans la chose serait possible. Quant au prix stipulé dans le contrat, au delà de celui qui aurait été payé pour des rails achetés à l'étranger, quand bien même on envisagerait la transaction sous le plus mauvais jour possible, l'écart ne saurait être de $8 la tonne ; ce qui ne dépasserait guère la moyenne du droit dont pareils articles sont frappés. Si l'importation des rails était frappée d'un droit et que le gouvernement fût obligé d'en acheter, alors, en justice pour l'industrie, il lui faudrait tenir compte du

droit qui les frappe ; et par conséquent, le cabinet dans la transaction en discussion, n'a fait que payer, à titre d'encouragement à l'établissement de cette industrie, l'équivalant du droit modéré que ces rails auraient dû acquitter, pour la protection de l'industriel. Je vais maintenant citer l'opinion du journal commercial en question relativement à cette transaction. Voici cet article :

L'initiative prise par le gouvernement en donnant cette commande a soulevé passablement des critiques. Les principales raisons alléguées sont celles-ci : (1) on aurait dû demander des soumissions ; (2) le prix payé est supérieur au prix du marché, une baisse ayant eu lieu quelques jours avant que le contrat eut été signé.

Dans les circonstances ordinaires, ces objections eussent été valables ; mais les circonstances étaient exceptionnelles, M. Clergue, de la part de la compagnie qui est en train d'effectuer toute une révolution industrielle au Sault-Sainte-Marie, Ont., fit au gouvernement la proposition d'établir l'industrie des rails d'acier nickelé.

Ce qu'il voulait, bien entendu, c'était d'obtenir de l'aide du gouvernement. Et il reçut cette aide sous forme d'une commande de 25,000 tonnes de rails à $32.85, délivrées à des endroits désignés par le gouvernement. Dans la situation où se trouvait le marché du fer et de l'acier l'automne dernier, ce n'était, certes, pas ainsi qu'une institution commerciale quelconque aurait placé pareille commande. Mais le gouvernement désirait venir en aide à une industrie qui n'a virtuellement pas encore existé au au pays et que nous cherchons depuis nombre d'années à y implanter. Il n'est pas une seule industrie nationale qui n'ait reçu quelque aide de l'Etat, soit directement du trésor fédéral, soit par voie de législation fiscale. Et l'écart entre le prix du marché des rails d'acier, lorsque les 25,000 tonnes en question seront délivrées et le prix que le gouvernement a consenti à payer, représentera la mesure même de cette protection. S'il faut condamner le gouvernement de ce chef, alors c'est tout le système de protection accordée à nos industries nationales qu'il faut condamner.

Voici la conclusion de cet article :

Il nous est arrivé bien plus souvent de blâmer que de louer le gouvernement pour ses actes, mais en pareilles circonstances nous ne pouvons qu'approuver son initiative.

Voilà l'opinion d'un journal commercial qui se prononce avec autorité en pareille matière. Au reste, quand le comité aura été mis au courant de tous les renseignements les plus circonstanciés au sujet de cette transaction, il conviendra, j'en suis sûr, que le gouvernement s'est inspiré d'une haute pensée en encourageant l'établissement d'une industrie de nature à contribuer dans une large mesure à la prospérité du pays. Quant aux tentatives que font les députés de la gauche, pour dénaturer les faits et les présenter sous le plus mauvais jour possible, ces efforts, j'en ai la conviction, sont voués au plus complet avortement.

M. WALLACE : L'honorable ministre (M. Sifton) qui vient de nous citer avec tant de complaisance et de satisfaction l'article publié par ce journal de commerce en question, aurait fait acte de sagesse en se renseignant quelque peu au sujet de la question des rails d'acier. Voilà une douzaine de fois au moins qu'il nous répète, depuis un quart d'heure, que les rails d'acier sont admis en franchise et à l'appui de son assertion, il nous a cité comme autorité le journal en question. J'ai par devers moi un exemplaire du tarif actuellement en vigueur et je constate que les rails de fer ou d'acier de toute forme pour voies ferrées sont frappés d'un droit de 30 pour 100 et par conséquent, il ne faut pas dire que ces rails figurent sur la liste des articles admis en franchise au pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit ici que des chemins de fer urbains.

Des VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE :

—terme qui, pour cette fin, comprend toute espèce de chemins de fer, de chemins de fer urbains et tramways.

L'honorable député est donc en lieu de refaire son instruction relativement à notre législation fiscale. M. le Président, abordant le fond même du débat, je dois l'avouer, il me semble que le pays entre dans une ère nouvelle. Voilà que le gouvernement se permet de soutirer de la caisse publique $4,000,000, sans même consulter le parlement. Le 9 avril, le ministre des Chemins de fer a demandé à la Chambre de lui voter un crédit de $500,000 affecté à l'achat de rails d'acier et autres choses semblables. et il s'est contenté de nous donner des éclaircissements fort vagues. Or, après avoir étudié de plus près cet article en apparence si anodin, nous avons découvert qu'il s'agit d'une dépense de $4,000,000, et le ministre se flattait de l'espoir que nous allions accepter cela les yeux fermés, en nous contentant de quelques mots d'explication. Voilà maintenant que le ministre nous déclare que cette dépense de $4,000,000 ne s'effectuera point et que le parlement n'est lié qu'à la dépense d'une seule année. M. le Président, il s'agit ici d'un contrat entraînant une dépense réelle de $4,000,000, contrat qui lie le parlement, dans la mesure même où il est loisible au gouvernement de faire une convention, et ce contrat est obligatoire pour les cinq années tout comme pour la première. La seule différence à cet égard est que pour la première année, le prix est fixé d'une façon précise et définitive, tandis que pour les quatre années suivantes, le prix, quoique fixé d'une façon précise, sera variable, étant celui du marché anglais à l'époque où le ministre des Chemins de fer fera sa commande de rails. Il est facile de comprendre que cette compagnie n'ira pas établir cette industrie sur la foi d'un traité expirant au bout d'une année ; car puisqu'elle a besoin d'aide et de protection pour commencer cette exploita-

tion, il lui en faudra pendant plus d'une année. Le gouvernement a virtuellement fait avec cette compagnie une convention pour cinq ans. Pourquoi le cabinet n'a-t-il pas soumis la chose au parlement ? A-t-il bien le pouvoir de lier ainsi le pays pour cinq ans ? A-t-il le droit de faire pareille convention, sans consulter le parlement ? On nous dit qu'en juin de l'année dernière, les négociations avaient déjà été entamées et qu'elles étaient presque déjà prêtes à aboutir ? Le parlement était alors en pleine session : mais l'a-t-on mis au courant de ces négociations ? On n'en a pas soufflé mot en dehors de l'enceinte sacrée du conseil privé. Le peuple canadien ignorait la chose. Ceux qui auraient voulu se livrer à la fabrication des rails d'acier l'ignoraient également, et le cabinet a bien eu soin de ne rien laisser transpirer avant l'époque des élections. Quand a-t-on conclu ce marché ? Le ministre de l'Intérieur, avec cette inexactitude dont il est coutumier, nous a dit que le traité a été fait le 20 septembre, et qu'à cette date le prix des rails d'acier était de $32.60 la tonne. Voilà une assertion contraire à la vérité des faits et que le ministre ne saurait prouver.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai donné lecture de l'arrêté ministériel.

M. WALLACE : Le ministre a donné lecture de l'arrêté du 26 septembre. Ce n'est pas là ce dont il s'agit. L'autre allégation qu'il a faite et qu'il ne saurait prouver c'est que le prix des rails d'acier, à cette date, était de $32.60 la tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le prix a été plus élevé que cela, les six semaines suivantes, en Angleterre.

M. WALLACE : M. le Président, j'ai par devers moi l'état officiel mensuel du commerce et des finances des Etats-Unis, compilé par le bureau des statistiques du département du Trésor. C'est un document officiel qui fait autorité. Or, je constate que le 12 septembre le prix des rails d'acier était de $30. Notons bien que le ministre affirme que le marché a été fait le 26 septembre. L'arrêté ministériel a été adopté le 9 octobre. Le 5 octobre, d'après le relevé officiel, le prix des rails était de $26.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quel en était le prix, le 26 septembre ?

M. WALLACE : $26 la tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aux Etats-Unis ?

M. WALLACE : Oui. N'est-ce pas aux Etats-Unis que se fixe les prix des rails ? N'est-ce pas là que vous achetez vos rails ? L'année dernière, n'est-ce pas là que vous avez placé votre double commande de rails ? Est-ce que les Etats-Unis n'exportent pas leurs rails en Angleterre ? Est-ce que, l'année précédente, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas acheté 100,000 tonnes de rails aux Etats-Unis ? C'est aux Etats-Unis que se sont faites toutes les transactions de ces années dernières. Par conséquent, le ministre de l'Intérieur induit la Chambre en erreur et affirme une chose inexacte et contraire à la vérité des faits quand il dit que le 26 septembre, date à laquelle cette convention a été signée, le prix des rails était de $32.60 la tonne.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le ministre des Chemins de fer, dans le rapport dont j'ai donné lecture, affirme qu'à cette époque le prix des rails était de $32.60.

M. WALLACE : Non. C'est le ministre lui-même (M. Sifton) qui a fait cette affirmation, contraire à la vérité des faits dont il est incapable de fournir la preuve.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député (M. Wallace) fait une assertion absolument inexacte. J'ai donné lecture du texte même du rapport qui établit clairement ce que j'affirme.

M. WALLACE : J'ai pris note des paroles mêmes du ministre ; et par conséquent, je maintiens mon affirmation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Voici le texte même du document dont j'ai donné lecture :

> Le prix exigible pour ces rails ainsi délivrés sera fixé à $32.60 la tonne, prix qui, je le répète est conforme à celui payé actuellement par le ministère.

Voilà ce que j'ai cité.

M. WALLACE : Voici ce que le ministre a affirmé et j'ai pris note de ses paroles, dont, du reste le rapport officiel des débats fera foi. Je cite :

> Le prix courant à cette date, le 26 septembre ou vers cette époque.

Voilà ce qu'il a affirmé. Or, ce n'est nullement le prix payé pour les rails à l'époque en question. Mais, s'écrient le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer : " Nous ne tenons pas compte du prix des rails à une époque en particulier ; cela importe peu." Et pourquoi pas ? Quand il s'agit de faire un marché nécessitant une si forte dépense de deniers publics, pourquoi ne pas y apporter un peu de cette perspicacité dont on fait preuve dans la transaction des affaires ordinaires ? Cette après-midi, le ministre des Finances nous a dit : " Quand nous avons une entreprise à donner, nous n'avons pas l'habitude de publier la chose à son de trompe à tous les coins de rue." Ainsi, c'est entendu, lorsqu'il s'agit de dépenser les deniers publics, ces messieurs ne se croient nullement tenus de mettre le pays au courant de ses affaires. " Non, s'écrient-ils, le peuple n'a rien à y voir ; nous faisons nos transactions à huis-clos." De quel droit s'arrogent-ils ce pou-

voir ? Quand le gouvernement accorde une entreprise publique, pour l'érection d'un édifice ou d'un phare, le lendemain les journaux publient la nouvelle, donnant le prix payé et le nom de l'entrepreneur. De quel droit agit-on différemment dans le cas actuel ? Le 9 octobre, le cabinet adopte l'arrêté ministériel en question. Le 9 octobre, le cabinet rend un autre arrêté ministériel déclarant la Chambre des communes dissoute, et un troisième arrêté émettant les brefs pour l'élection générale. Singulière coïncidence, le jour même de la dissolution du parlement, le cabinet donne, par voie d'arrêté ministériel, une entreprise de cette importance au syndicat Clergue du Sault Sainte-Marie. Pourquoi cacher la chose au pays ? Dans quel but a-t-on tenu la chose secrète, du 9 octobre au 9 avril, c'est-à-dire pendant six mois? Y a-t-il dans cette affaire quelque chose de louche, d'inavouable ? Est-ce un secret d'état qu'il importe de cacher au vulgaire ? En pareilles circonstances, ils auraient eu raison de se retrancher dans ce mutisme ; mais non, nos seigneurs et maîtres, ces autocrates qui détiennent en ce moment les rênes du pouvoir, ne daignent pas même mettre le peuple dans leurs confidences. Six mois durant, ils ont été muets comme la tombe, sans vouloir desserrer les lèvres, sans vouloir rien laisser transpirer en dehors de l'enceinte du conseil privé. Quelle est donc la raison de ce mutisme ? Cette affaire est un vrai scandale ; elle est marquée au coin de l'illégalité, puisque la loi défend au cabinet de faire aucune convention sans la sanction du parlement. Le ministre de l'Intérieur n'est pas sans expérience en pareille matière ; et peut-être s'est-il dit, éclairé par la lumière du passé, qu'il vaut mieux s'abstenir de demander le consentement des représentants du peuple. Il se souvient sans doute de l'affaire du Yukon et du marché secret bâclé le veille de la réunion des Chambres, mais subordonné, toutefois, au consentement du parlement dans ce cas. Or, le parlement refusa de sanctionner ce marché, et ce projet gigantesque avorta misérablement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les représentants du peuple ont sanctionné ce marché.

M. WALLACE : Sans doute ; mais, le Sénat, ce grand pouvoir modérateur, refusa sa sanction et le peuple canadien approuva l'attitude de la Chambre haute.

Quelques VOIX : Non, non.

M. WALLACE : Par le marché en question on avait tenté d'accaparer trois millions et trois quarts des meilleurs terrains miniers du monde, à un dixième de leur valeur. Or, le gouvernement s'instruisit alors à ses propres dépens, et aujourd'hui, assagi à l'école de l'expérience, il s'est dit : " Voici un marché conclu dans l'ombre du secret ; gardons-nous bien de le divulguer." Le 9 octobre pourquoi le cabinet n'a-t-il pas dit au peuple : " Nous venons de conclure un marché avec le syndicat Clergue, et nous vous demandons votre sanction," Mais non, le cabinet a tremblé de peur ; il n'a pas voulu laisser arriver la chose au grand jour de la publicité. Le ministre des Finances nous a cité le fait d'un marché qui a été annulé, parce que, nous a-t-il dit, il contenait une stipulation entachée de corruption. Pour le coup, jamais je ne croirai que le marché en discussion soit entaché de corruption. Jamais on ne me convaincra que cet argent doive retomber en partie dans le gousset de ces messieurs. Ce n'est pas seulement $32.60 la tonne que le syndicat doit recevoir. En outre, il faut tenir compte de la prime de $6 que lui accorde le gouvernement fédéral et de celle de $1 votée par le gouvernement d'Ontario, pour chaque tonne de rails d'acier, soit une somme supplémentaire de $7 par tonne, qe ce syndicat doit toucher. Voilà donc $39.60 payés pour un article qui valait $26 il y a quelques mois et qui, aujourd'hui, me dit-on, ne vaut plus que $24.85. Mais, nous disent ces messieurs : Il nous est impossible de dire le chiffre que les rails pourront atteindre dans l'avenir. Sans doute, mais, lorsque le marché est à la baisse, vous n'avez pas le droit de retourner en arrière, à l'époque où les rails d'acier se vendaient $35 ou $40 la tonne ; vous êtes tenus de prendre le prix du marché, le jour même où vous faites votre convention. Or, ce n'est pas là ce qu'a fait le cabinet, puisque ce jour-là même, comme la statistique et les documents en font foi, le prix des rails d'acier était précisément de $26 la tonne. Je le répète donc, le cabinet a commis un acte entaché d'illégalité, le jour où il a conclu ce marché, au mépris des droits du parlement. D'année en année, ces messieurs dépouillent le parti de ses droits, en donnant des entreprises publiques sans les entourer des sauvegardes législatives. Voilà comment le cabinet se moque du parlement. La convention en discussion nous offre un frappant exemple de ce mépris des droits de la Chambre. Mais, nous dit-on, ce contrat ne vaut que pour cette année, et c'est là toute la question à délibérer. J'en conviens, si l'on tient compte que du paiement même.

M. l'Orateur, je vous prie de rétablir l'ordre. On dirait vraiment que ces messieurs de la droite sont affolés par la peur, et en proie à une terreur panique.

Quelques VOIX : Allons-donc.

M. WALLACE : Ce qui appelait mon regard il y a un instant, c'était le ministre des Douanes errant comme une ombre à travers la Chambre. Quel est donc le cauchemar qui vient troubler la paix de ses rêves, ce soir ? M. le Président, notre bon ami, le député d'Algoma (M. Dyment) nous a dit, ce soir, qu'il est allé dernièrement au Sault-Sainte-Marie, qui se trouve dans le comté qu'il représente ici et que M. Clergue lui a donné l'assurance que la construction de

cette grande usine pour la fabrication des rails d'acier progresse rapidement. Or, j'ai sous les yeux le dernier numéro du Globe de Toronto, et ce journal nous donne à ce sujet une version bien différente, et elle vient de M. Clergue lui-même. Voici ce qu'il dit au correspondant du Globe :

Le syndicat construit en ce moment une usine qui sera terminée et en exploitation vers le mois de septembre. Elle aura une capacité de 600 tonnes de rails d'acier par jour.

Je serais curieux de savoir à quelle source le ministre des Chemins de fer et le député d'Algoma ont puisé ce renseignement relativement aux rails qui seraient disent-ils, délivrés au mois d'août. Tandis que M. Clergue affirme ici que l'usine ne sera terminée qu'en septembre.

M. DYMENT : Ce que l'honorable député a cité, ce sont les paroles de M. E. D. Clergue, de Michipicoten, qui ne visite guère le Sault Sainte-Marie que trois ou quatre fois l'an. Je tiens mes renseignements de M. F. H. Clergue, qui réside au Sault même.

M. WALLACE : M. E. D. Clergue est sans doute mieux renseigné à ce sujet que le député d'Algoma, car il est l'un des fonctionnaires du syndicat chargés de la gérance de cette entreprise du Sault Sainte-Marie.

Il était en ville dier, et a esquissé le projet ci-dessus dans un interview qu'il a eu avec le représentant du Globe. En outre, le syndicat n'est pas en mesure de fabriquer une seule livre de fer en gueuse au sault : il lui faut aller ailleurs pour l'avoir ; il n'a pas l'outillage qui sert de base à la fabrication. En premier lieu il faut fabriquer le fer en gueuse, puis le convertir en rails d'acier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comment obtiendra-t-il le bénéfice de la prime s'il ne fabrique pas le fer en gueuse ?

M. WALLACE : Je vais le dire à l'honorable ministre et à ses collègues, puisqu'ils paraissent manquer aussi déplorablement de renseignements. Le syndicat achètera son fer des hauts-fourneaux de Midland et Hamilton, auxquels il enverra le minerai provenant des mines de Michipicoten Plus tard, dit M. Clergue, nous construirons notre fonderie au Sault. Mais, à l'heure qu'il est, il n'a pas encore commencé la construction de l'usine où devra être fabriqué le fer en gueuse qui est la base de l'industrie des rails d'acier. Le syndicat Clergue n'a pas même commencé à construire sa fonderie, mais il devra envoyer son minerai à Hamilton et à Midland, et après que ce minerai aura été converti en fer en gueuse, il le ramènera au Sault et le convertira en acier, puis, revenant sur ses pas, il livrera l'acier à Montréal. C'est une façon hautement économique de faire les affaires. Mais le plus drôle de ceci, c'est que les membres de ce syndicat, d'après leurs propres déclarations—et ce sont des hommes pleins d'espérances, nous dit-on, peut-être un peu trop enthousiastes, suivant le ministre des chemins de fer—ne seraient pas prêts à fabriquer une seule tonne de rails d'acier avant le mois de septembre. Comment, alors, pourraient-ils livrer les rails au mois d'août ?

Une autre considération, et je la crois très importante, est celle-ci : 25,000 tonnes de rails d'acier de 80 livres au yard, couvriront 200 milles de chemins de fer. Or, 200 milles de chemins de fer multipliés par cinq, donnent 1,000 milles de chemin de fer qui devront être refaits en rails d'acier dans un espace de cinq ans. Les voies ferrées de l'Etat ont-elles besoin de ces rails ? Aucunement. Le rail d'acier dure beaucoup plus longtemps. L'Etat n'a pas besoin que 1,000 milles de rails d'acier soient posés durant les cinq prochaines années, et il devra expliquer pourquoi il a donné une commande pour une aussi grande quantité de rails. Ce sera la vieille histoire que nous avons connue il y a vingt-cinq ans, lorsque l'administration Mackenzie acheta des rails avant que le besoin s'en fît sentir, et qu'elle les fit empiler jusqu'à ce que, faute de service, ils fussent rongés par la rouille et devinssent inserviables. La même chose va se répéter, car le gouvernement ne peut possiblement pas avoir besoin de tous ces rails. Il n'y a aucune nécessité d'enlever les rails d'acier actuels qui sont encore très bons et peuvent durer longtemps encore, et de les remplacer par de nouveaux rails de 80 livres. J'aimerais que le gouvernement nous dise pourquoi il fait cela ?

Il est une autre considération. Le ministre des Chemins de fer nous dit qu'il n'allait pas examiner en détail les centaines et les milliers de contrats qui passent sous ses yeux. Le gouvernement nous dit que toujours l'autre partie signe d'abord le contrat qui est ensuite renvoyé pour être signé par le gouvernement, ce qui est parfait, je crois ; mais c'est avant d'être envoyé que le contrat devrait être bien examiné. Lorsque vous demandez à un entrepreneur de signer une convention, il doit avoir la certitude qu'elle a été étudiée avec soin, et que le gouvernement entend la respecter. Mais le ministre des Chemins de fer nous dit qu'il n'a pas signé le contrat, et qu'il supposait d'abord l'avoir signé. Ce n'est que quand le contrat a été déposé sur le bureau de la Chambre qu'il s'est aperçu qu'il ne l'avait pas signé.

Là-dessus, le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) se lève et déclare qu'il n'existe aucun contrat. Mais tous les membres du gouvernement étaient, je suppose, sous l'impression que le contrat, basé sur l'arrêté du conseil qu'ils avaient rendu le fameux jour du 9 octobre, était complété ; j'ose dire que, avant le 10 octobre, il n'y avait pas un ministre qui ne fût sous cette impression.

Mais il y a quelque chose de plus au fond, et c'est une considération très importante. Pouvons-nous croire que M. Clergue ait fait un marché le 9 octobre, qu'il avait l'arrêté

en conseil entre ses mains le 12 octobre, et qu'il ait laissé s'écouler six mois sans offrir de signer la convention ? Naturellement, nous devons accepter la parole de l'honorable ministre ; mais, alors, quelle espèce de gouvernement d'affaires avons-nous ? Figurons-nous un peu : voici un contrat conclu il y a six mois, il repose dans le pupître de M. Clergue sans avoir été signé par lui ni par le gouvernement, le gouvernement ignore qu'il n'est pas signé ; le ministre des Chemins de fer l'ignorait aussi quand il l'a déposé sur le bureau de la Chambre. Ils disent qu'il a été déposé par erreur ; je crois qu'à leur point de vue c'était une erreur, mais que le peuple canadien veut que le contrat reste là ; il veut savoir tout ce qui en est, et il a droit de le savoir.

Il y a quelque chose de mystérieux dans tout ceci. Les honorables députés de la droite nous disent que pendant six longs mois rien n'a été fait, que pas un mot n'a été murmuré dans tout le pays, que personne ne savait que M. Clergue construisait de grandes usines pour la fabrication de rails d'acier. Mais aujourd'hui, ce 23 avril, nous apprenons qu'il en construit d'énormes où il peut manufacturer 600 tonnes de rails d'acier par jour, et que plus tard il en aura d'autres qui fabriqueront 2,600 tonnes par jour. Si vous vous imaginez que M. Clergue fait les affaires de cette façon, je crois que vous êtes dans l'erreur. Et si le gouvernement du Canada conduit les affaires de cette manière, je crois qu'il est temps que nous ayons une autre administration, et d'après les apparences, nous en aurons une avant longtemps.

Je répète la question : Lorsque ce gouvernement a conclu un contrat avec M. Clergue —que ce fût pour un an ou pour cinq ans, peu importe—pourquoi n'a-t-il pas dit au peuple du Canada qu'une ère nouvelle se levait, que nous nous lançions dans la grande entreprise de fabriquer des rails d'acier pour en fournir à nos chemins de fer, en commençant par les chemins de fer de l'Etat, et qu'un marché avait été fait avec M. Clergue sujet à la sanction et à la ratification du parlement ? Rien de tel n'a été fait, et, à mon sens, le gouvernement doit être condamné pour le secret qu'il a gardé, par ses arrangements qui sont si contraires au principe des affaires, pour son marché imprévoyant et pour avoir fait ce que la loi ne lui permettait pas de faire—conclure un contrat sans le consentement du parlement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami dit qu'il est très dérouté—et il paraît l'être, en effet—par le fait que le contrat a été conclu le 9 octobre : c'est, je crois, la date qu'il a mentionnée. Mais de certaines choses auxquelles il a fait allusion dans son discours, je pense que ce qui l'a dérouté, ce n'est pas ce qui a eu lieu le 9 octobre, mais bien ce qui s'est passé le 7 novembre.

Il a voulu appeler l'attention sur ce qu'il appelle mes inexactitudes. Je n'ai pas d'objection a être repris par quelqu'un qui est compétent à le faire, ou même par quelqu'un qui s'efforce de maintenir même le plus lointain rapport entre la vérité et ses propres assertions. Mais lorsqu'un honorable député qui a été contrôleur et même ministre des Douanes et qui se charge d'exposer la politique conservatrice en ce qui concerne les tarifs, essaie de mettre le comité sous l'impression qu'il existe un droit de 30 pour cent sur les rails d'acier, je n'ai pas de leçons à recevoir de lui. Si je faisais des assertions aussi inexactes, je sortirais de cette enceinte, et j'irais me cacher. L'honorable gentleman n'est pas un député nouveau, il n'est pas novice en politique, mais c'est un homme qui se prétend capable d'enseigner aux membres de cette Chambre la politique financière et fiscale. A l'appui de son assertion, il lit délibérément un article qu'il sait se rattacher à une matière toute différente.

Barres ou rails de fer et d'acier de toutes formes, poinçonnés ou non, n.e.s.—

Chacun sait ce que veut dire "n.e.s."; je crois même que l'honorable gentleman le sait.

Une VOIX : Oh ! non.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, je crois qu'il le sait. Ces trois lettres signifient "not elsewhere specified"—non spécifiés ailleurs. Et il y a un droit de trente pour cent sur ces marchandises. Qu'est-ce qui est specifié ailleurs ? Je prends la liste B, "marchandises admises en franchise," et j'y trouve :

Rails d'acier ne pesant pas moins de quarante cinq livres au yard linéaire.

Et les rails dont nous avons parlé, ainsi que mon honorable ami doit le savoir s'il a prêté l'oreille au débat, pèsent quatre-vingt livres et sont libres de droit.

M. WALLACE : J'ai lu cet article tel qu'il était ici, car il m'a frappé dans le moment—

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mais l'honorable gentleman n'y connaissait rien.

M. WALLACE : Car il m'a frappé dans le moment, pendant que l'honorable ministre faisait ses remarques. J'ai regardé à l'article fer et acier pour chemin de fer, 30 pour cent. Mais je vois que d'autres rails se trouvent sur la liste des articles admis en franchise, et je ne persiste pas dans une inexactitude, ainsi que le fait l'honorable ministre (M. Sifton).

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député m'accuse d'être inexact, et cependant, lui ancien contrôleur des Douanes, ne savait pas ce qu'il y avait dans le tarif.

M. WALLACE : Cela n'excuse pas l'honorable ministre. Il devra expliquer sa propre inexactitude.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député dit qu'il ne savait pas, et

l'admission de son ignorance constitue la raison la plus charitable que nous puissions attribuer à son assertion, car autrement il aurait de propos délibéré induit la Chambre en erreur.

M. BELL (Pictou) : Il me semble que le débat, dans ses dernières phases, s'éloigne passablement de la question qui intéresse le plus le peuple du Canada. L'honorable ministre de l'Intérieur a prononcé un discours très extraordinaire. Autant que j'ai pu le suivre—bien que je ne suis pas certain d'avoir compris tout ce qu'il a dit, car il semblait s'adresser principalement à ses partisans de la droite—son discours m'a paru avoir pour objet de démontrer que l'opposition avait abandonné la tâche de faire voir que le contrat était imprévoyant, et s'est appliqué à reprocher au gouvernement de n'avoir pas conclu le contrat. Ça été son principal argument, et il se peut que l'honorable ministre de l'Intérieur n'ait pas eu l'intention de lui donner cette importance. Mais le débat s'est étrangément éloigné de la question qui est la plus importante pour la Chambre et pour le pays, et il me paraît nécessaire de le ramener au point.

Il me semble que ce dont le parlement et le pays ont le plus de raison de se plaindre au sujet de ce contrat, c'est le manque de confiance, le manque de franchise, le secret gardé par le ministère. Nous courons risque d'oublier que si la Chambre connaît quelque chose, ce n'est certainement ni le gouvernement, ni le ministre des Chemins de fer, qui le lui a appris. La première déclaration faite par le ministre était à l'effet qu'il avait fait un contrat pour 25,000 tonnes de rails d'acier, et ce n'est que lorsque l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) est venu en possession momentanée du contrat ou du soi-disant contrat que fût révélé le fait que, au lieu de conclure un contrat pour 25,000 tonnes de rails d'acier, le ministre en avait fait un pour 125,000 tonnes. Et au cours du débat qui a eu lieu aujourd'hui le ministre, en essayant de sortir de la situation embarrassée où il se trouvait, a mis au jour le fait plus remarquable encore qu'il n'a été conclu aucun contrat pour une quantité quelconque de rails.

La plus grande partie du débat est d'un caractère légal, très intéressant sans aucun doute, mais très difficile à suivre, et il n'est pas probable que le pays y prenne intérêt. Je crois que le peuple sera content et satisfait s'il voit que les membres de la Chambre, soit d'un côté ou de l'autre, insistent pour que, lorsque le gouvernement passe un contrat avec une corporation ou un particulier, il exécute ce contrat de bonne foi.

Or, suivant la prétention de quelques membres du cabinet qui ont pris part au présent débat, le gouvernement ne serait pas obligé de s'en tenir au contrat passé avec le syndicat Clergue ; le ministre des Finances a prétendu que, en l'absence d'un vote de crédits devant fournir les fonds nécessaires à l'exécution du contrat, il n'y a pas la moindre obligation pour le gouvernement d'observer le contrat. Dans ce cas il n'existe pas de contrat obligatoire, même des 25,000 tonnes de rails d'acier pour lesquelles un contrat a été passé avec le syndicat Clergue pour 1901, parce que dans le cours de la première année qui couvre cette transaction le parlement n'a pas pris de disposition pour l'achat en question. Le parlement du Canada a voté une somme de $420,000 pour l'achat de rails d'acier, et il fallait $800,000 pour solder le contrat que le gouvernement a conclu. Si la prétention du ministre des Finances est fondée, alors le gouvernement a outrepassé ses droits et ses pouvoirs, et il n'est pas en mesure de conclure un contrat avec le syndicat Clergue, même pour un an. C'est une situation où, je l'espère, le gouvernement n'entend pas sérieusement rester.

De ce côté-ci de la Chambre nous professons l'opinion que tout contrat passé par l'administration avec une corporation ou avec un individu doit être obligatoire pour elle, et, si elle ne peut réussir à obtenir l'appui du parlement pour le contrat qu'elle a conclu, qu'elle risque son existence au moins sur le maintien de ces contrats, et, si elle ne peut réussir à s'assurer de l'appui du parlement, qu'elle cesse d'exister comme gouvernement plutôt que de répudier un contrat fait par elle.

Mais le principe de l'affaire, c'est que la manière dont le gouvernement a procédé n'a pas été du tout satisfaisante, pour la raison qu'il a agi dans le plus grand secret. S'il avait eu l'intention de faire ce contrat pour encourager la fabrication des rails d'acier au Canada, j'affirme—et je crois que la plupart des membres de l'opposition sont de mon avis—il n'aurait pas agi dans l'ombre au sujet d'une entreprise comme celle-là. Si, dans tout le cours de l'année dernière, depuis le printemps jusqu'au mois d'octobre, le gouvernement s'est occupé d'étendre la protection à la fabrication des rails d'acier au Canada, je prétends sans crainte qu'il aurait dû faire connaître son intention aux maisons canadiennes qui sont en situation de prendre part à la fabrication de ces rails.

Nous avons, au Cap-Breton, une immense forge qui sera à très courte échéance, en état de fabriquer des rails d'acier. Cette maison importante, riche et entreprenante n'a jamais été mise au fait que le gouvernement avait l'intention d'encourager la fabrication des rails d'acier en ce pays. Tous ces agissements sont restés enveloppés du plus grand mystère, et personne au Canada, à l'exception des directeurs du syndicat Clergue, n'a su, avant que ce contrat fut déposé sur le bureau de la Chambre, que le gouvernement se proposait de stimuler la fabrication des rails d'acier, en accordant une entreprise comme celle dont la Chambre s'occupe en ce moment.

Le gouvernement, cependant, ne procède pas toujours de cette façon singulière, il n'établit pas toujours entre les contrats pu-

blics et les contrats particuliers l'étrange distinction dont a parlé l'honorable ministre des Finances. Cet honorable gentleman a mentionné quelques contrats comme étant particuliers, et d'autres comme étant publics. Il me semble, me rappelant le principe préconisé par ces messieurs lorsqu'ils étaient dans l'opposition, que toutes les obligations financières importantes contractées par le gouvernement pour travaux ou pour achats doivent être assujetties à un système de publicité, de soumissions et de contrats, que le gouvernement en cette affaire a eu décidément tort de conclure un contrat qui comporte une dépense de $800,000 par année pendant cinq ans, sans donner à tous les intéressés au Canada, l'occasion de soumissioner.

Or, le gouvernement ne fait pas toujours preuve de cette réserve extraordinaire. J'ai appris, au cours de l'automne dernier, que le gouvernement du Canada avait acheté les usines à locomotives de Kingston, mais le marché conclu avec la compagnie n'a pas été du tout tenu caché ; il a reçu pleine publicité, et tout le monde au Canada le connaissait quelques heures après sa conclusion. Je crains que le gouvernement ne s'attire le soupçon qu'il agit secrètement lorsque le secret peut servir le mieux ses fins, et qu'il a recours à la publicité lorsqu'il croit que la publicité peut contribuer à son succès politique.

Or, bien loin d'avoir, ainsi que l'honorable ministre de l'Intérieur l'a prétendu, cessé d'attaquer l'imprévoyance du contrat, pour blâmer le gouvernement de ne pas le parfaire, tous les membres de l'opposition qui ont pris part à ce débat, tout en condamnant le mystère dont le gouvernement s'est entouré, ont également condamné l'imprévoyance dont il a fait preuve.

Le fait même d'acheter, de propos délibéré, une énorme quantité de rails d'acier, quantité qu'on ne saurait croire qu'elle eût lieu d'employer, à un prix d'environ $6.60 la tonne de plus que le prix du marché, dénoterait, de la part de l'administration, une extrême imprévoyance. Pour quelle raison ? Peut-on supposer que le gouvernement dépenserait de propos délibéré l'argent du peuple du Canada pour acheter un article pour l'usage d'un chemin qui, je regrette de le dire, accuse la plupart du temps un déficit—que le gouvernement se lancerait de propos délibéré dans une entreprise qui pour une seule année entraîne une perte $190,000, lorsqu'il aurait pu, sans crainte d'imposer de trop lourdes obligations au syndicat Clergue, acheter ses rails aux prix du marché des Etats-Unis ? Il ne faut pas oublier le fait mentionné par l'ex-contrôleur des douanes (M. Wallace) que ce syndicat Clergue, en vendant ses rails à $32.60 la tonne au gouvernement du Canada, reçoit en réalité $39.60 la tonne.

Outre les $32.60 qu'il reçoit du gouvernement en vertu de ce contrat, il reçoit $6 la tonne en prime sur l'acier dont il fabrique ses rails et un autre dollar du gouvernement d'Ontario. De sorte qu'en réalité, la vente est faite à $39.60 par tonne contre $26. Maintenant, si on avait limité à $26 la tonne le prix payé à cette compagnie, prix pour lequel on peut acheter ces rails aux Etats-Unis, elle aurait encore reçu $33.60 pour ses rails, prix qui lui eût certainement laissé un profit aussi élevé qu'aucune maison pouvait espérer recevoir.

Maintenant, nous attaquons le contrat parce que les conditions en sont absolument mauvaises. Nous sommes prêts à admettre, si on le considère au point de vue des principes de la protection et du libre-échange, que nous approuvons la disposition que montre le gouvernement à encourager et développer les industries du pays ; mais nous croyons qu'en accordant une prime de $6 la tonne aux fabricants de rails d'acier, le gouvernement est allé aussi loin qu'il était nécessaire, et qu'il aurait mieux servi les intérêts du public, s'il eût limité le contrat au prix auquel il eût pu acheter les rails aux Etats-Unis, et il aurait agi encore très équitablement.

Le ministre de l'Intérieur allègue, en défense de l'acte du gouvernement, que ce contrat n'est que pour un an et non pour cinq. C'est là un point sur lequel les opinions diffèrent ; mais je crains, s'il faut en juger par la conduite du gouvernement dans cette affaire, que nous ne puissions espérer qu'il agisse avec plus de prudence l'an prochain. Si le gouvernement du Canada a mis dans ce contrat la condition que, à l'avenir, le prix sera celui du marché d'Angleterre, quelles précautions a-t-il prises pour éviter de payer alors $6, ou $7, ou $8 par tonne de plus que le prix du marché dans le pays où ces rails seront moins dispendieux, ainsi qu'il a fait cette année en passant un contrat à $32.60, lorsque les rails se vendent $26 aux Etats-Unis aujourd'hui ? Mais l'excuse qu'il donne, c'est que le prix courant en Angleterre, à l'époque où il a fait le contrat, était de $32.60 la tonne. Qu'est-ce qui pourra l'empêcher, s'il le désire, de trouver, l'an prochain, un état d'affaires semblable en Angleterre ? Le gouvernement ne pouvait prendre qu'un seul parti convenable et sûr et c'était, s'il lui fallait acheter ces rails, de donner le même avantage à toutes les usines et de considérer que le syndicat Clergue recevait suffisamment de protection et suffisamment de boni par le fait que le ministère lui accordait un contrat de cinq ans pour 25,000 tonnes de rails, et que, pendant ces cinq années il recevait ces primes, bien que sur une échelle graduellement moindre.

Je crois qu'une très sérieuse objection à ce contrat, objection qui a été maintes et maintes fois signalée, c'est que, dans cette convention telle que faite avec le syndicat Clergue dans le but de développer la fabrication des rails d'acier au Canada, il

n'y a pas une ligne ou un mot qui obligera le syndicat Clergue de fournir au gouvernement des rails soit fabriqués au Canada ou faits avec de l'acier produit au Canada. C'est là certainement une négligence des plus étonnante—je pourrais presque dire, une négligence criminelle—de la part de l'honorable ministre qui est responsable de la rédaction de ce contrat. Il est parfaitement oiseux pour le ministre de venir présenter à cette Chambre une transaction si considérable, comportant une si énorme somme d'argent, et dire, pour sa défense, qu'un fonctionnaire subalterne de son ministère a mal rédigé le document. Ces fonctionnaires subalternes ne sont pas présents dans cette Chambre. Ils ne sont pas responsables au parlement. Il y a un homme, et un homme seulement, qui est responsable au parlement et au peuple du Canada de la bévue, de la négligence, de l'étonnante ignorance dont le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait preuve dans cette affaire. Il est oiseux, il est inutile, et il est contraire à tout sain principe de gouvernement parlementaire de permettre au ministre de formuler cette prétention pour défendre sa conduite. Si ce syndicat était disposé et n'était pas prêt, comme il ne l'est pas, à produire des rails d'acier, il pouvait aller sur le marché des Etats-Unis, importer des masses d'acier et les laminer en rails au Canada.

Il peut acheter des masses d'acier pour $18 ou $19 la tonne, les amener au Canada et à comparativement peu de frais, pour environ $5 ou $6 la tonne, et les laminer en rails d'acier. Il n'y a rien dans le contrat qui l'empêche d'offrir au gouvernement des rails d'acier ainsi manufacturés, et il n'y a rien non plus qui autorise le gouvernement à refuser de semblables rails si on les lui offre—je ne peux découvrir un seul mot à cet effet dans le contrat. Je crois que le gouvernement s'est rarement trouvé dans une situation aussi insoutenable que celle qu'il occupe dans cette affaire. Si son intention était de tendre une main secourable à l'industrie des rails d'acier au Canada, pourquoi a-t-il fait la chose en secret ? Pourquoi ces honorables messieurs ont-ils choisi comme leur favori dans cette affaire, ce syndicat en particulier, qui n'est pas en état de produire une seule livre de fer en gueuse, qui n'a pas un seul fourneau ou un laminoir en opération ? Pourquoi n'ont-ils pas tendu les bras aux fabricants d'acier et de fer dans tout le Canada, dans toutes les parties du pays, qui tous auraient profité des avantages résultant d'une aussi importante industrie que la fabrication de rails d'acier ? Pourquoi ce secret ? Quel en était le motif ? Par sa conduite le gouvernement a très injustement traité ma propre province de la Nouvelle-Ecosse, la province dans laquelle l'industrie du fer avance d'un pas rapide. Pourquoi aller à l'extrémité est du lac Supérieur pour essayer de se procurer des rails pour un chemin de fer qui commence à Montréal et finit à Sydney, à l'exclusion totale d'une industrie qui produit son propre acier, qui possède les ressources financières nécessaires à l'établissement de laminoirs et qui se trouve située à l'une des extrémités de ce chemin ? Si le gouvernement a besoin de ces rails, pourquoi va-t-il les chercher à l'extrémité occidentale de la province d'Ontario ? Lorsque l'on considère toutes ces choses, lorsqu'on se rappelle que le gouvernement a fait connaître aux citoyens de Kingston, sans faire aucune cachette, qu'on allait construire des locomotives chez eux, et qu'en regard de cela on a le secret qui a été gardé dans l'affaire de la production des rails d'acier, et cet autre fait que le gouvernement, juste à la veille d'une élection, a passé son contrat entraînant une dépense de $4,000,000, voilà autant de raisons qui justifient le soupçon qu'il s'est donné un immense coup de râteau. On doit supposer que le gouvernement ne s'exposerait pas à un tel soupçon sans qu'il y ait un motif, car comment peut-on expliquer autrement la manière dont le gouvernement a agi dans toute cette affaire ? Pourquoi le gouvernement a-t-il agi en secret dès le commencement des négociations avec M. Clergue, et à toutes les phases par lesquelles l'affaire a passé en parlement jusqu'à cette après-midi, alors qu'aujourd'hui pour la première fois, le parlement commence à connaître les faits ? Pourquoi tenir le parlement dans l'ignorance ? Pourquoi tenir ces choses secrètes ? Ce n'est pas de bon gouvernement. Ce n'est pas traiter le peuple avec le respect qu'il mérite. Ce n'est pas traiter les représentants du peuple d'une manière convenable. Il me semble que le gouvernement n'aurait pas dû faire un contrat comme celui qu'il a fait, non pas seulement pour une année, mais un contrat engageant le pays pour cinq ans, au cours desquels le gouvernement peut changer et laisser à ses successeurs un contrat, dont ces derniers pourraient peut-être ne pas aimer à assumer la responsabilité. Je répète que dans cette affaire l'administration s'est écartée des principes sains de gouvernement parlementaire et cela sans aucune raison que je puisse deviner, à moins que ce ne soit pour quelque motif condamnable, que l'on peut très bien supposer. Mais le gouvernement a passé ce contrat qui va donner de si énormes profits au syndicat choisi entre tous, sans aucune raison connue, pour recevoir les faveurs ministérielles. A moins qu'il n'existe quelque raison louche ainsi qu'on l'a soupçonné, il est impossible à qui que ce soit de découvrir ce qui a pu induire le gouvernement à conduire cette affaire comme il l'a conduite. A mon avis on ne peut rien concevoir qui soit plus éloigné de la question que la très étonnante déclaration de l'honorable ministre de l'Intérieur. C'était un morceau d'éloquence beaucoup mieux adapté

M. BELL (Pictou).

à une campagne électorale qu'à l'arène parlementaire ; c'était vouloir détourner l'attention et tromper le parlement et le pays que de dire que l'opposition condamnerait le gouvernement non pour avoir passé le contrat, mais pour ne pas l'avoir passé. Il est fort possible que l'histoire se répète. Ceux qui ont pris part à la campagne de 1878 se rappelleront que pour un contrat de rails d'acier bien moins considérable, feu l'honorable Alex. Mackenzie et le gouvernement dont il était le chef, ont été fortement blâmés, obligés de rendre compte, jugés et condamnés par le peuple.

Cette opération, dans laquelle s'est lancé le gouvernement actuel est pire que celle que le gouvernement Mackenzie a faite autrefois. Elle est plus considérable, aussi imprévoyante, et le gouvernement d'aujourd'hui a commis plus qu'un crime, il a commis une bévue énorme. Pendant que le marché subissait une baisse persistante, il a acheté suffisamment de rails pour renouveler 900 milles de l'Intercolonial, ce qui ne paraît pas nécessaire d'après les chiffres mêmes fournis à la Chambre par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. Le gouvernement s'est engagé à acheter d'ici à cinq ans une quantité suffisante de rails pour renouveler 900 milles de l'Intercolonial, ce qui dénote la plus grande incapacité de la part des honorables ministres comme hommes d'affaires. Inutile pour eux de dire ici qu'un particulier n'aurait pas conduit une transaction aussi considérable de la même façon que l'a conduite l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

Il est bien vrai que les ressources du Canada sont considérables et que notre pays peut supporter de lourds fardeaux, mais nous ne devrions pas lui demander d'en supporter d'aussi lourds. Nous avons de l'argent en abondance et le peuple est prêt à en dépenser abondamment pour toute entreprise légitime, mais il y a des besoins par milliers auxquels le gouvernement ne peut subvenir, simplement parce qu'il n'a pas les fonds nécessaires. Bien qu'il ait dépensé beaucoup et qu'il ait subvenu à plusieurs besoins, le gouvernement sait qu'il y a encore des milliers de cas pour lesquels le pays lui demande de l'argent qui rapporterait profit. Bien que le Canada soit grand et fort au point de vue financier, le gouvernement n'a aucune excuse pour faire un marché qui cause une si forte perte d'argent au pays. Quant au secret qui a entouré la transaction, et au sacrifice des intérêts du pays, pas un député ministériel n'a fait encore une défense valable de la conduite qu'a tenue le gouvernement.

L'honorable M. HAGGART : Puis-je demander à l'honorable ministre à quel compte de l'administration de l'Intercolonial cet achat de rails d'acier a été porté ? Je voudrais avoir une réponse exacte et précise à cette question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable gentleman a-t-il d'autres questions à poser ?

L'honorable M. HAGGART : Oui. Je voudrais savoir aussi quelle quantité de rails nouveaux de 80 livres a été posée sur l'Intercolonial et combien de milles l'honorable ministre se propose de renouveler ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais essayer de répondre à mon honorable ami. D'abord, au sujet des comptes, je ne tiens pas ceux de Moncton.

L'honorable M. HAGGART : Sûrement, cette transaction est assez importante que le sous-ministre pourrait fournir le renseignement immédiatement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'aurai et je le transmettrai à l'honorable gentleman.

M. MONK : Pendant que l'honorable ministre prend note de la demande de mon honorable ami, puis-je lui demander s'il est compris qu'il déposera devant la Chambre une copie de l'offre de M. Clergue sur laquelle a été basée cette transaction ? Le ministre a aussi parlé de télégrammes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre prendra note de cela, également.

M. MONK : Vu les difficultés qui sont survenues à propos de cette transaction, je voudrais savoir si le ministre déposera sur le bureau de la Chambre, le premier contrat envoyé à M. Clergue, contrat qui a sans doute été renvoyé au gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a vu le document.

M. MONK : Vu la difficulté qui s'est élevée quant au volume et à l'importance du document, je crois qu'il n'est pas juste que l'original soit déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai écouté très attentivement le discours de l'honorable député de Pictou (M. Bell), et vu l'état actuel de ma santé, à un moment où je fais de grands efforts pour vaquer à mes nombreux devoirs de ministre, je ne puis dire combien je serais heureux si je possédais la prescience, l'intelligence et les talents de l'honorable député.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. POPE : Vous ne les possèderez jamais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le pourrais jamais.

M. POPE : C'est vrai.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me prétends aucunement capable de connaître à l'avance le prix auquel les rails se vendront dans trois mois, ni dans un, ni même dans une semaine. Je ne prétends pas non plus être en état de connaître à l'avance si le prix des rails va monter ou baisser, pas plus que je ne prétends

être capable de remplir les nombreux autres devoirs que l'honorable député voudrait m'imposer. Je reconnais que l'honorable député est un critique très compétent, mais il pourrait peut-être utiliser ses talents à mettre d'accord les vues qu'il vient d'exprimer et celles toutes différentes de quelques-uns de ses amis. Le premier et le plus important devoir pour les honorables députés de la gauche est de s'accorder entre eux, et de ne pas faire de critiques qui se détruisent. Au point de vue de leur parti, ce n'est pas une politique sage, et pourtant l'intérêt de parti est le seul qui semble les faire mouvoir.

Mon honorable ami (M. Bell, Pictou) a consacré beaucoup de temps à se plaindre du secret qui a entouré cette transaction. Peut-il me dire en quoi le secret a consisté ? Se plaint-il, comme son honorable ami, le député d'York-est (M. Maclean) de ce que le gouvernement n'a pas fait savoir au parlement que des négociations se poursuivaient? A-t-on jamais entendu dire qu'un gouvernement ait jamais révélé à un parlement des propositions qui pouvaient lui être faites, avant d'en être venu à une décision ? Si le secret consiste en cela, alors nous en sommes coupables, mais nous n'avons fait que ce que tous les gouvernements avant nous ont fait, et ce que les gouvernements feront. Si l'honorable député (M. Bell) prétend que nous sommes coupables parce qu'aucun membre du gouvernement n'a parlé de la chose en public, alors son accusation tombe à faux, car le directeur général des Postes s'est vanté à la tribune politique que le gouvernement avait fait avec la compagnie du Lac Supérieur un arrangement en vertu duquel cette compagnie devait établir des laminoirs et fabriquer des rails pour le chemin de fer Intercolonial. Je n'ai pas entendu moi-même le directeur général des Postes faire cette déclaration, mais je tiens de personnes dignes de foi qu'il a fait cette déclaration, plus d'une fois. Mais, que le directeur général des Postes ait parlé ou n'ait pas parlé de nos projets, pour ma part j'en ai parlé plus d'une fois dans des discours que j'ai prononcés pendant la dernière campagne électorale. Lorsque ces négociations furent terminées, j'ai annoncé aux électeurs que le gouvernement, jugeant qu'il était nécessaire de remplacer les rails actuels de l'Intercolonial par des rails plus pesants, avait profité de cette circonstance pour encourager la création d'une industrie dont le pays retirerait de grands avantages si elle réussissait, vu qu'elle épargnerait au gouvernement et au peuple du Canada de fortes sommes au sujet de l'achat annuel des rails. J'ai fait cette déclaration non pas une fois seulement, mais plusieurs fois, et les journaux l'ont rapportée. Je l'ai faite non loin du comté de Pictou. Je l'ai faite aussi dans le comté de Cumberland et l'honorable député de ce comté (M. Logan) l'a entendue, si je ne me trompe. J'ai déclaré la même chose dans mon propre comté, et je n'en ai fait aucun secret. Je n'avais rien à cacher. Nous étions fiers comme gouvernement de faire quelque chose qui aiderait à la création de cette industrie. Nous n'avions rien à cacher. Au contraire, je n'avais pour ma part, que raison de me louer, et je crois que les autres membres du gouvernement étaient dans le même cas que moi.

Le reproche que nous fait l'honorable député, de n'avoir rien dit de cette affaire en public, tombe donc à faux. Les journaux en ont parlé, et les députés de l'opposition doivent en avoir eu connaissance. L'honorable député de Pictou dit que c'est une grande faute que d'avoir acheté des rails lorsque le marché était à la baisse. Ce n'est pas ce que nous avons fait. Lorsque nous avons acheté ces rails, les cotes sur la marché anglais étaient de cinq shillings plus basses qu'elles n'avaient jamais été dans le cours de l'année précédente, et ces prix se sont maintenus pendant des semaines ensuite. Mais personne ne peut dire avec certitude aujourd'hui si le prix des rails ou de tout autre article de commerce montera ou baissera demain. C'est une simple question d'opinion. Celle de l'un peut être aussi bonne que celle de l'autre. Les membres du gouvernement, je suppose, ne sont pas doués de plus de prescience qu'un même nombre d'hommes ayant des connaissances commerciales égales, et nous ne pouvions nous former sur cette question une opinion meilleure que celle d'aucune autre personne. Mais nous sommes venus à la conclusion, d'après les faits que nous avions devant nous, que nous étions justifiables, tout bien pesé, de conclure un contrat avec cette compagnie pour le prix stipulé, afin d'établir cette industrie au Canada, et ainsi nous assurer notre approvisionnement de rails à des sources canadiennes.

M. CLANCY : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

M. CLANCY : J'ai compris que l'honorable ministre nous a dit que lorsqu'il a acheté ces rails le marché n'était pas à la baisse, mais que les rails se vendaient sur le marché anglais à cinq schellings de moins que le prix le plus élevé qu'ils eussent jamais atteint.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. CLANCY : Moment bien choisi, n'est-ce pas, pour faire un contrat de $4,000,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami me permettra de lui dire ce que nous avons fait. Le prix stipulé au contrat est de cinq schellings plus bas que le prix auquel nous avions acheté des rails l'année précédente. Nous avions demandé alors des soumissions aux Etats-Unis et en Angleterre avant d'acheter 15,000 tonnes de rails dont nous

avions besoin. J'ai produit ce document qui donne les chiffres fournis par les maisons anglaises. L'honorable député doit l'avoir en sa possession. Le prix fourni par ces maisons était de $32.85 la tonne. Le marché est resté ferme depuis cette époque jusqu'à la fin de novembre, un mois après que nous eussions fait le contrat; et quelle raison avions-nous de penser que le marché anglais allait baisser ? Mais même si nous avions cru qu'il allait baisser, je ne crois pas que ce fait aurait dû modifier nos conclusions, parce que ce que nous avions en vue c'était d'encourager l'établissement de cette industrie, et pour cela il fallait fixer un prix pour les rails avec les intéressés, afin de leur permettre d'établir leur industrie et de la mettre en opération.

Conséquemment, nous aurions été justifiables de courir les risques de ce qui aurait pu survenir plus tard ou même plus tôt, si le marché avait été à la baisse. Mais il n'y a jamais eu, excepté pendant de courtes périodes, de différence sensible entre les cotes régulières du marché de Londres et celles du marché des Etats-Unis. Le prix des rails sur le marché de Londres, lorsque nous avons acheté les 15,000 tonnes, il y a deux ans, était de $32.85, livrables à Montréal, et le prix coté par les manufacturiers américains était de $32.60, soit une différence de 25 cents par tonne ; et, si vous consultez les cotes aujourd'hui—je ne les ai pas examinées, mais j'invite les honorables députés de la gauche à le faire—je me risque à faire la prédiction qu'elles montreront très peu de différence entre les prix dans les deux pays. Je me rappelle avoir vu dernièrement les rails anglais cotés entre £5 5s. et £5 10s. par tonne à l'usine, ce qui correspond au prix auquel on les vend aux Etats-Unis. Mais ce que doivent craindre les manufacturiers du Canada qui voudraient faire un arrangement comme celui que nous avons fait, ce ne sont pas les prix ordinaires et réguliers du marché, mais le danger qu'à l'étranger, sachant que l'on veut créer et maintenir au Canada l'industrie de l'acier, on fasse des efforts pour vendre les rails en bas des prix réguliers afin de paralyser l'industrie canadienne. Je crois que c'est là ce qui ferait hésiter le plus les manufacturiers canadiens à conclure un arrangement basé sur les prix américains.

M. MONK : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander si, depuis que ce contrat a été fait, le gouvernement a fait des achats de rails, vu la probabilité, la certitude aujourd'hui, que le syndicat Clergue ne pourra pas fournir les rails nécessaires pour les travaux de cet été ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; nous ne pourrions pas acheter, aujourd'hui, des rails livrables avant l'année prochaine.

M. MONK : S'il est vrai, comme on l'a répété plusieurs fois dans cette Chambre, que M. Clergue ne peut pas livrer de rails pour les travaux de cet été, le gouvernement voudrait-il dire à la Chambre s'il est vrai que M. Clergue ne peut pas livrer de rails cet été ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'aucune personne en état de parler en connaissance de cause, ait dit, au cours de ce débat, que la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur ne pouvait pas exécuter son contrat avec le gouvernement. On a dit, de l'autre côté de la Chambre, que la compagnie ne pourra pas remplir ses obligations ; moi-même, j'ai exprimé des doutes à ce sujet, bien que j'espère sincèrement me tromper. Mais, si M. Clergue ne peut nous fournir les rails que nous espérons avoir de lui, nous n'en acheterons pas ailleurs. Nous ne voulons pas nous presser d'acheter des rails, pour ne pas nuire à cette industrie naissante. Je crois que l'on nous approuvera de rendre justice à la Compagnie du Lac Supérieur, et de lui aider autant qu'il nous est possible de le faire sans nuire à l'intérêt public. Cette opinion m'est toute personnelle, et n'engage personne autre que moi-même.

M. POPE : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander s'il est vrai que le gouvernement n'a pas besoin de ces rails?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous en avons besoin, et il nous faudrait les poser aussi vite que possible. Je veux en même temps répondre à la question suivante : pourquoi acheter 25,000 tonnes de rails par année pendant ces cinq années, et quel besoin en a l'Intercolonial. Voici la réponse : La politique du gouvernement est de faire de l'Intercolonial un bon chemin commercial et pour cela il faut remplacer les rails actuels d'un bout à l'autre de l'Intercolnial par des rails pesants.

M. POPE : Quel est le poids des rails actuels?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A l'exception des rails posés l'année dernière, avant l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, et à l'exception aussi des rails sur ce chemin, qui pèsent 70 livres, tous les rails de l'Intercolonial ne pèsent que 67 livres, à la verge, et comme nous nous proposons d'avoir des locomotives pesant de 80 à 90 tonnes, le plus tôt nous poserons des rails pesants, le mieux ce sera pour l'Intercolonial et pour le pays. Le plus tôt nous aurons de grosses locomotives et des rails pesants le plus tôt nous en retirerons les bénéfices qui doivent en résulter. Si nous employons 25,000 tonnes de rails par année pendant cinq ou six ans nous pourrons renouveler la ligne de l'Intercolonial d'un bout à l'autre.

Depuis un an ou deux nous avons, de temps à autre, fait poser de gros rails, mais il ne nous a pas été possible d'opérer cette réforme aussi rapidement que nous l'aurions voulu ; ausi, lorsque cette occasion s'est pré-

sentée, lorsqu'une compagnie solvable nous apprit qu'elle songeait à établir une fabrique de rails,—fabrique dont le besoin se faisait vivement sentir depuis nombre d'années, avons-nous cru devoir lui commander des rails d'acier, favorisant ainsi l'établissement au Canada d'une industrie de la plus haute importance et qui ne s'y serait vraisemblablement jamais implantée sans cette circonstance particulière. L'honorable représentant de Pictou (M. Bell) demande pourquoi nous sommes allés offrir nos faveurs à cette compagnie-là de préférence à toute autre. D'abord, les premières démarches, c'est la compagnie qui les a faites ; c'est elle qui s'est adressée à nous. J'étais bien loin de penser que l'on pût, du moins pas d'ici à quelques années, implanter au Canada une industrie de cette importance. Lorsque M. Clergue, qui s'était déjà fait une renommée par ses œuvres et qui, croyions-nous, possédait tout le capital nécessaire au succès d'une pareille entreprise, lorsque ce monsieur, dis-je, vint nous exposer son projet, nous avons pensé que l'avantage qui nous était offert ne se présenterait pas de sitôt et que nous étions tenus de conclure un arrangement qui favorisât la réalisation du projet en question. Nous avons étudié avec le plus grand soin les propositions de la compagnie et nous y avons souscrit comme il a été dit en comité. Nous n'avons donc pas conduit cette affaire en cachette ni d'une manière inaccoutumée ; nous n'avons fait que notre devoir, et si nous n'avions pas profité de l'avantage qui nous était offert, les honorables députés de l'opposition nous le reprocheraient aujourd'hui. Il n'est pas un seul membre en cette Chambre qui, après avoir suivi la discussion, ne soit persuadé que si nous avions rejeté les propositions de M. Clergue, propositons qui sont comprises dans notre arrêté du conseil, que si nous n'avions pas fait ce pas dans la voie du progrès, ceux-là mêmes qui nous critiquent et nous condamnent aujourd'hui seraient les premiers à nous reprocher de n'avoir pas profité de l'avantage qui nous était offert.

M. POPE : En commençant son deuxième ou troisième discours sur cette question, le ministre des Chemins de fer n'a pas manqué d'accuser l'opposition d'inconséquence et cette accusation m'a quelque peu surpris, étant proférée par un homme dont la suffisance est bien connue.

L'honorable ministre nous a dit la semaine dernière qu'il avait déposé sur le bureau de la Chambre un contrat comprenant tous les détails des négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement et la Compagnie de force motrice du lac Supérieur. En suivant le débat, j'ai constaté avec étonnement que l'honorable gentleman au lieu de renseigner fidèlement la Chambre au sujet de la nature de ce contrat, s'est complu à nous induire en erreur. Le ministre des Finances nous a dit que nous sommes moralement liés tandis que le ministre des Chemins de fer soutient qu'il n'y a pas l'ombre d'un contrat. Ces deux assertions peuvent sembler contradictoires, mais, de fait, elles ne le sont pas ; les honorables gentlemen de la droite renieraient toute leur administration s'ils passaient un contrat honnête. Mais nous sommes habitués à la politique particulière de chacun des membres du cabinet ; ce n'est pas la première fois que le pays subit les caprices administratifs et politiques de chacun de ces messieurs. De fait, il est reconnu, depuis deux ou trois ans que chacun des membres du sage cabinet dont nous sommes gratifiés constitue un gouvernement à lui seul, qu'il a sa politique particulière, et que l'on gère maintenant les affaires publiques de façon à émerveiller les membres des gouvernements passés qui croyaient que l'unité d'opinion et l'unité d'action étaient essentielles à tout cabinet. Après toutes les discussions dont le gouvernement actuel nous a donné le spectacle, il est fort amusent d'entendre le ministre des Chemins de fer faire la leçon à l'opposition, lui conseiller l'harmonie. Nous avons un cabinet dont les membres ne peuvent se prononcer sur les grandes questions d'intérêt public sans faire montre de leurs divergences d'opinions.

Cette après-midi, l'honorable ministre s'est échauffé au point de devenir éloquent, mais ce n'était que pour rendre un juste hommage à l'opposition, aux grands hommes que nous avons eus pour chefs ; ce n'était que pour appuyer les grands principes de la politique protectionniste telle que nous l'avons préconisée, telle que nous l'avons appliquée. A cours de son dernier discours et de celui qu'il avait prononcé quelque temps auparavant, l'honorable ministre a fait un appel éloquent aux libre-échangistes, aux libéraux qui siégent derrière lui, dans le but de recueiller leurs applaudissements, et il y a réussi chaque fois qu'il a déclaré que le gouvernement avait contribué à implanter une nouvelle industrie en marchant sur les traces des membres de la gauche, en appliquant le système de la protection. On l'applaudira toujours, comme le peuple a applaudi le parti conservateur vingt années durant, chaque fois qu'il reviendra à la protection, c'est-à-dire à une politique d'édification.

L'honorable ministre nous dit qu'il a besoin de ces rails, qu'ils sont indispensables au trafic de l'Intercolonial ; de plus, relativement aux articles dont il a besoin pour notre réseau national, il déclare avoir passé un contrat avec une compagnie qui ne pourra peut-être pas les lui livrer à l'époque spécifiée. Ou il a besoin de ces rails ou il n'en a pas besoin. Dans la conclusion d'un marché comme celui-là, il n'est ni juste ni raisonnable de considérer le ministre comme un acheteur ordinaire. Mais il aurait bien pu dire à la compagnie : " Nous voulons bien vous acheter, chaque année, une certaine quantité de rails, mais nous devrons en payer un certain prix ; nous allons vous don-

ner la commande, mais lorsqu'on nous livrera les rails, nous vous en paierons le prix courant du marché anglais." Bien loin d'en agir ainsi, il a conclu un arrangement qui ne lui donne aucun avantage. Il a dit à la compagnie Clergue comme il aurait pu dire à tout industriel des Etats-Unis ou d'Angleterre, ou à tout individu de n'importe quel coin de la terre : " Nous allons vous commander des rails au prix courant douze mois à l'avance." Pas n'est besoin de contrat pour $4,000,00 ;—inutile d'engager les finances du Canada pour ce montant ! Si le ministre veut bien publier des annonces douze mois à l'avance, il peut fort bien s'adresser à tous les fabricants de rails d'acier de l'univers. Dans ce cas, pourquoi passer ce contrat ?

Le ministre nous dit qu'il ne s'agit que d'une obligation morale qui ne vaut pas le papier sur lequel elle est écrite,—qu'on peut, à son gré, ou la respecter ou n'en pas tenir compte ; mais va-t-il prétendre que lorsqu'il est entré en négociations avec M. Clergue, cet industriel s'en est allé dire à ses directeurs : " J'ai passé un contrat avec le gouvernement, un contrat qui ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit, du moins en ce qui le concerne ; il pourra, selon son bon plaisir, ou le respecter ou n'en faire aucun cas, nous acheter 25,000 tonnes cette année et, si cela lui convient, en faire autant chaque année pendant quatre ou cinq ans " ? Le ministre pense-t-il me faire croire qu'il n'est pas tenu de continuer, après l'expiration de la première année, le contrat qu'il a passé avec M. Clergue et ses associés? Pas un homme d'affaires n'oserait accepter pareilles conditions. Le ministre pense-t-il me faire croire que ce serait favoriser l'établissement d'une fabrique de rails d'acier que de donner une commande de 25,000 tonnes cette année et être libre de tout engagement les années subséquentes? L'honorable représentant de Pictou a eu raison de dire que cette affaire de rails couvre autre chose. Dans Ontario, le fer en gueuse se vend de $16 à $17 la tonne ; M. Clergue nous le vend $32.60 après l'avoir converti en rails et, de plus, il bénéficie de la prime accordée à la fabrication. C'est ce marché-là que le ministre a conclu la veille des élections, à un moment où il n'était pas du tout certain que le peuple lui continuerait son appui. Si le cabinet eût été défait, n'aurait-il considéré ce contrat que comme une obligation morale? Si les honorables messieurs eussent été défaits comme ils auraient dû l'être et comme ils l'auraient été, n'eût été l'appui presque unanime accordé par ses compatriotes à un des membres du cabinet, ils auraient appelé notre attention sur l'arrêté du conseil, sur le contrat et nous auraient dit : " Si vous êtes de dignes représentants de la Couronne, vous allez satisfaire aux obligations que nous avons contractées envers M. Clergue." Voilà ce qu'ils seraient venus nous dire, et c'est également le sens que le peuple aurait trouvé à cet arrangement. Le moment est-il venu où il sera loisible au gouvernement, après avoir passé un contrat, de dire à l'entrepreneur : " Il est vrai que vous avez en mains un arrêté du conseil auquel le représentant de Sa Majesté a apposé sa signature sur notre demande, que nous avons passé un contrat, mais ce n'est qu'une obligation purement morale qui ne vaut pas le papier sur lequel elle est écrite." Je ne crois pas, M. le Président, que ni les tribunaux du pays ni la population du Canada puissent approuver l'attitude que les honorables messieurs de la droite ont prise en cette circonstance.

L'honorable ministre nous a dit qu'il est impossible d'acheter les rails d'acier à meilleur marché qu'on ne les paie ; or, personne n'ignore que ces rails délivrés à Montréal, on peut les acheter à raison de $26 la tonne et qu'à ce prix,—je ne le dis pas par plaisanterie—on peut s'en procurer à loisir. Je ne comprends pas pourquoi le ministre objecte à ce qu'on achète ces rails aux Etats-Unis ; lui qui y est allé chercher des wagons, des locomotives, pourquoi n'irait-il pas également y acheter des rails d'acier? C'est aux Etats-Unis qu'il est allé chercher tout ce dont il a eu besoin pour l'Intercolonial ; pourquoi cette réserve, par rapport aux rails d'acier ? Pourquoi ? Mais, c'est pour faire de la politique protectionniste, c'est afin de pouvoir dire aux industriels, aux chercheurs de fer, de ce minerai si longtemps enfoui dans les profondeurs du sol canadien ; c'est afin de pouvoir dire au peuple du Canada : " Vous trouvez en nous les imitateurs des gouvernements passés ; nous sollicitons votre appui parce que nos faisons ce que le gouvernement qui nous a précédés savait faire mieux que nous."

M. le Président, rien ne m'amuse autant que de voir le ministre des Chemins de fer et Canaux recourir au chef de son ministère. Je ne puis oublier certains cas où, pour faire corroborer ses assertions, il lui a fallu envoyer quérir ce fonctionnaire qui, sous le rapport de l'intégrité, ne le cède en rien à son maître, lequel, contracte des obligations purement morales par rapport à la bagatelle de $4,000,000. M. le Président, cela me remet en mémoire l'histoire d'un vieillard de par chez moi. Il passait pour n'avoir jamais dit la vérité ; sa femme répondait au nom de Sophie. Or, lorsque quelqu'un avait l'air de douter de sa parole, il ne manquait jamais de dire : " Si vous ne me croyez pas, demandez à Sophie." Eh bien! quand j'ai entendu l'honorable ministre appeler à son secours son sous-ministre, ce vénérable sous-ministre qui a survécu à tant de gouvernements, que j'ai vu ce personnage opiner du bonnet et l'ai entendu soupirer son assentiment, je n'ai pu m'empêcher de penser à mon vieillard en appelant à sa Sophie.

M. le Président, je puis faire erreur ; il se peut que je ne me rende pas exactement compte de ce qu'est une obligation morale contractée par ce gouvernement, par un gouvernement qui, depuis qu'il a la direction des affaires du pays, n'a pas, à ma connais-

sance, tenu une seule de ses promesses. C'est une tâche difficile, M. le Président—et je remarque, en passant, que nous avons un nouveau président. Voilà un changement dont je comprends la nécessité ; je conçois que celui qui doit présider avec impartialité, à qui il incombe d'écouter les arguments contradictoires des députés de la droite, soit obligé, de temps à autre et dans l'intérêt de sa santé, de se retirer et de céder sa place à un autre. Si vigoureux que puisse paraître le président actuel, je n'en suis pas moins sûr qu'il devra céder sa place à un autre avant la clôture du présent débat. Je ne pense pas que la nature l'ait gratifié d'assez de force pour supporter les secousses qu'il ressentira à entendre les discours contradictoires des députés de la droite.

M. le Président, le ministre a déclaré qu'on a grandement besoin de ces rails d'acier, qu'on en a un besoin si pressant qu'il lui a fallu passer ce contrat au moment même où le gouvernement allait en appeler au peuple. Il a également déclaré qu'il ignorait si la compagnie avec laquelle il a passé le contrat serait en mesure d'en remplir les conditions. Pourquoi toute cette précipitation? Que signifient tous ces besoins pressants à la veille de l'élection générale? M. le Président, le ministre pourrait se dérober à l'attention, s'il n'était connu par tout le Canada, s'il ne s'était fait, dans sa propre province, une réputation qui lui est tout particulière, avant de venir siéger dans cette Chambre. Mais il n'ignore pas que lui et son copain, le ministre des Travaux publics, le peuple les regarde comme les deux têtes fortes du gouvernement dans les situations difficiles. Il ne m'appartient pas de dire si cette croyance est bien fondée ; le premier ministre ni ces deux messieurs n'ont jamais recherché mon avis ; mais l'opinion publique désigne ces deux ministres comme étant ceux qui fournissent le nerf de la guerre ; la rumeur publique les accuse d'avoir réparti un million et demi de dollars entre tous les collèges électoraux du Canada, au cours de la dernière campagne électorale, dans le but de venir en aide aux candidats du gouvernement. Se pourrait-il, M. le Président, qu'il y eût quelque rapport intime entre la dernière élection et cette affaire des rails d'acier? Ou bien cette distribution d'argent, les députés de la droite ne l'ont-ils opérée que dans le but de remplir quelque obligation morale qu'ils auraient contractée envers le corps électoral? L'ont-ils remplie cette obligation morale ou n'en ont-ils pas fait plus de cas que de leurs autres contrats qui ne valent pas même le papier sur lequel ils sont écrits. M. le Président, je n'ai pas oublié certaine obligation morale qui fut contractée à Sherbrooke, un peu avant la dernière élection générale ; c'est cette circonstance-là qui m'a mis sur la piste. Je me rappelle fort bien qu'on faisait, sur la rue, la proposition suivante, non pas à moi-même, mais au peuple : " On vous donnera cent cents valant si vous voulez bien qu'on vous paie en pilules roses, ou bien, vous recevrez en argent cinquante cents par dollar." Voilà un exemple des obligations morales de nos amis de la droite.

M. le Président, depuis le commencement de ce débat, je remarque qu'il y a du malaise chez les honorables députés de l'autre côté de la Chambre ; je ne les ai perdus de vue de toute l'après-midi. Certain membre du gouvernement n'est pas à son siège, ce soir ; je n'ai pas été sans voir que cette discussion le rendait soucieux, et je me suis dit : " Se pourrait-il que cet honorable ministre fût intéressé à la fabrication des rails d'acier?" On sait, M. le Président, que cet honorable ministre, pendant la dernière session et devant la dernière élection générale, a eu la direction d'un bureau important ; sans portefeuille, il était néanmoins en situation de faire sentir son influence dans tous les coins et recoins d'Ontario ; et lorsque je m'aperçus de son état nerveux, je me dis : " Se peut-il qu'il soit intéressé à la fabrication de ces rails d'acier, se peut-il que l'on soit témoin d'une infraction à la loi relative à l'indépendance du parlement ? Pourquoi cette affaire des rails d'acier troublerait-elle ainsi l'honorable monsieur?"

Je le répète, M. le Président, je me lave les mains de tout cela. Nous, les députés de la gauche, nous ignorons ce que c'est qu'un contrat pour des rails d'acier ; il ne s'en est pas passé un seul sous notre administration, de sorte que, naturellement, nous ne sommes pas en état d'en apprécier toute l'importance. Comme on l'a dit cette après-midi, les contrats pour rails d'acier échoient aux députés de la droite ; j'espère que cet héritage leur portera bonheur et qu'il leur sera plus profitable qu'il ne l'a été à leurs prédécesseurs.

Sur cette question, M. le Président, le ministre des Chemins de fer et Canaux a pris des attitudes diverses : il nous a dit qu'il avait besoin de ces rails, et qu'il avait passé un contrat ; il nous a dit ensuite qu'il n'a jamais passé de contrat ; il déclare, finalement, qu'il ne cherche pas à passer de contrat. M. le Président, s'écrie-t-il, comment peut-on attribuer de telles intentions à un homme d'Etat comme moi, à un ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada, d'un grand pays qui s'étend d'un océan à l'autre, d'un pays dont la population est de quatre, cinq ou six millions d'habitants, y compris quelques sauvages, ça et là ; d'un beau, d'un grand pays? Je suis un des quinze ou seize ministres, je suis le grand ministre des Chemins de fer, ci-devant premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick. Me voici ! Pense-t-on que, venant de la province du Nouveau-Brunswick, je vais perdre mon temps à m'occuper d'un misérable contrat de $4,000,000 ? C'est impossible ! C'est ridicule ! Croit-on que mon sous-ministre va s'occuper de cela ? Pas du tout. Mes com-

mis de deuxième ou de troisième classe pourront s'occuper de cette besogne-là, mais moi, moi, l'ex-premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick, moi, le ministre des Chemins de fer, moi qui suis à même de puiser dans les finances du gouvernement pour administrer mille milles de chemins de fer, sans avoir jamais à payer de dividendes, sans avoir jamais à rendre de compte, moi, m'occuper d'une entreprise de $4,000,000 ? O ciel ! Jamais ! Je conçois que lorsqu'un ministre parvient à s'élever ainsi, qu'il se place au-dessus du niveau de ses collègues, qu'il vient de la grande province du Nouveau-Brunswick dont il a été le premier ministre, je conçois, dis-je, que cette Chambre doive faire preuve de condescendance à son égard, je comprends qu'il ne faille pas pousser la cruauté au point d'exiger qu'il s'abaisse jusqu'à prendre connaissance d'un contrat qui n'implique qu'une dépense de $4,000,000. Ce serait aller trop loin ; la nature humaine a des limites : elle est susceptible de certains efforts, mais ce serait vraiment dépasser toutes les mesures que de demander à l'ex-premier ministre du Nouveau-Brunswick de s'abaisser jusqu'au point de s'occuper d'une entreprise de $4,000,000. Inutile d'espérer qu'il se rendra à ce désir.

J'offre toutes mes sympathies à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, sachant combien elles lui sont agréables ; il doit être content, il doit être heureux, à en juger d'après l'apparence du dos qu'il nous tourne. Naturellement, il faut tenir compte des réserves qu'impose la politique. Le ministre ne daigne pas me regarder parce qu'il appartient à un autre camp politique et que cela ne conviendrait pas, mais je suis certain que lorsque nous serons sortis de cette enceinte, il viendra vers moi, me serrera la main, me félicitera et me dira : " Pope, mon ami, vous êtes l'orateur le plus sympathique qui ait élevé la voix au cours de tout ce débat."

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre ne m'a pas donné le renseignement que je lui ai demandé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis maintenant en mesure de le lui fournir. Les rails qu'on a enlevés, on les a emmagasinés et crédités au compte des rails nouveaux.

L'honorable M. HAGGART : Très bien ! Le ministre nous dit qu'on les a emmagasinés et crédités au compte des rails nouveaux ; dans ce cas, qu'a-t-il besoin de $920,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois l'avoir déjà dit la semaine dernière.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a dit la semaine dernière que le coût de tous les rails était imputé sur le compte du capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas ce que je fais.

L'honorable M. HAGGART : L'année dernière le ministre nous a demandé $420,000, et c'est $500,000 qu'il exige cette année. Je lui ai demandé de me dire quelle partie de la voie il doit pourvoir de rails nouveaux, mais il a paru l'ignorer. D'après le dernier rapport de l'ingénieur en chef de son ministère, le parcours de l'Intercolonial est de 1,315 milles. Il y a 840 milles de Montréal à Halifax, 89 de Moncton à Saint-Jean, 217 de Truro à Sydney, l'embranchement de Sydney-nord a 5 milles de longueur, soit 1,170 milles, plus 27½ milles de voies de garage et d'évitement. Je présume que le ministre a fait poser des rails de 80 livres sur le chemin de fer du comté de Drummond, soit sur un parcours d'environ 80 milles et que, si je dois en croire le rapport de son ingénieur en chef, il en a fait faire autant sur un autre parcours d'environ 30 milles. On a donc posé des rails nouveaux sur toute la section du comté de Drummond et sur trente autres milles du parcours de l'Intercolonial ; il reste par conséquent un parcours de 1,075 milles à pourvoir de rails de 80 livres. Le ministre a dit que, à l'exception d'environ 118 milles, on a enlevé les vieux rails de 57 livres sur tout les parcours du chemin pour y substituer des rails de 67 livres. Pour les autres 1,075 milles, il faudrait donc 125 tonnes par mille, soit, en tout 134,375 tonnes de rails, j'ajouterai à cela à peu près trois tonnes par mille pour représenter le poids des attaches et le reste. La différence de poids qu'il y a entre les rails de 57 et de 67 livres, y compris le poids des éclisses et des boulons, est de 21 tonnes par mille, et cette différence est d'environ 28 tonnes par mille entre les rails de 67 livres et ceux de 80. Pour un parcours de 1,075 milles, l'augmentation totale du poids ne serait donc que 33,040 tonnes. Or, le ministre porte au crédit des rails nouveaux la valeur des vieux rails qu'il fait enlever, et il lui faut, pour renouveler tous les rails du chemins, pourvoir à l'achat de 33,040 tonnes de rails. Par conséquent, au prix de $32.60 la tonne qu'il paie au syndicat, le crédit qu'on lui a voté l'année dernière et celui qu'on lui accorde cette année sont plus que suffisants pour pourvoir à la pose de rails de 80 livres sur tout le parcours de l'Intercolonial. En réponse à l'état que lui a fourni le sous-ministre et la déclaration qu'il a faite lui-même dans le but d'établir que l'on porte la valeur des vieux rails au crédit des rails nouveaux, je dirai qu'il n'est pas besoin d'autre montant que celui qui couvrira la différence qu'il y a entre la valeur des vieux rails et le coût des nouveaux. Je doute fort de l'exactitude de ces données-là, et je prierai le ministre de nous fournir demain le renseignement que j'ai demandé, car nous ne laisserons pas adopter ce crédit avant qu'on nous ait donné les renseignements les plus complets. Je veux savoir si la valeur des

rails que l'on enlève n'est pas portée au crédit du revenu ou des recettes de l'Intercolonial comme cela se faisait autrefois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jamais.

L'honorable M. HAGGART : A l'époque où je dirigeais le ministère des Chemins de fer, le coût de tous les rails était imputé sur le revenu, et la valeur des vieux rails était déduite du prix des nouveaux. L'autre jour, j'ai demandé au ministre ce que l'on faisait des vieux rails et j'ai été fort surpris de l'entendre déclarer qu'on en portait la valeur au compte des magasins ; je lui ai alors demandé de s'en enquérir avec soin et, après s'être consulté avec son sous-ministre, il a déclaré que le coût de chaque rail posé sur le chemin est imputé sur le capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Moins la valeur des vieux rails.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre n'a pas dit cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois l'avoir dit.

L'honorable M. HAGGART : Qu'a-t-on besoin de $500,000 cette année, et qu'avait-on besoin de $420,000 l'année dernière s'il est bien vrai que l'on déduit la valeur des vieux rails du montant payé pour les nouveaux ? Le ministre ne devrait avoir droit qu'à une somme suffisante pour couvrir la différence qu'il y a entre la valeur des vieux rails et le prix d'achat des nouveaux. Mais loin de s'en tenir à cela, il demande plus d'argent qu'il n'en faut pour payer les rails nouveaux et j'ose dire que toute cette dépense, il l'imputera sur le capital sans faire de déduction par rapport aux vieux rails. A tout événement, je vais savoir d'une manière précise de quelle manière on inscrit l'achat de ces articles ; il faut que l'on produise demain le contrat qu'on a passé, celui que M. Clergue a signé. Le prétendu contrat qu'on a déposé sur le bureau porte, au bas, une note que je n'avais pas remarquée tout d'abord.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle y était ; on a remis le contrat à l'honorable député tel qu'il est encore en ce moment.

L'honorable M. HAGGART : Je n'avais pas remarqué qu'il portait le certificat de M. Schreiber.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y était.

L'honorable M. HAGGART : Je puis me tromper mais, à tout événement, les premiers mots de ce document sont " ce contrat ", et il est censé porter la signature du ministre des Chemins de fer et celle du secrétaire du ministère. Ce contrat, le ministre prétend qu'il ne l'a pas signé, qu'il ne l'a pas même vu et qu'il l'a fait adresser à M. Clergue pour que celui-ci y appose sa signature. Voilà qui est tout à fait extraordinaire. Le ministre a d'abord déclaré à la Chambre qu'il n'avait commandé que 25,000 tonnes de rails au plus bas cours, et dans le seul but de favoriser le développement de l'industrie de l'acier. D'après les termes du contrat, il s'agit d'une commande de 125,000 tonnes de rails d'acier, et ce contrat ne va certainement pas au delà de la teneur du mémoire que le ministre a soumis à la sanction du Gouverneur général et à l'assentiment de ses collègues. De fait, ce n'est pas de 125,000, mais bien de 150,000 tonnes de rails qu'il y est question. On devra d'abord en livrer 25,000 tonnes, et le ministre reste libre d'en commander 25,000 tonnes par année pendant cinq ans, ce qui donne un toltal de 150,000 tonnes. Je reviendrai sur ce point ; pour le moment, je vais me contenter de faire quelques observations au sujet des prétentions extraordinaires du ministre de l'Intérieur et du ministre des Finances. Le ministre de l'Intérieur a déclaré que le gouvernement est tenu de se faire livrer les 125,000 tonnes de rails, mais chose extraordinaire, le ministre des Finances est venu affirmer qu'il ne s'agit, en somme, que d'une obligation morale, ne liant en aucune façon les successeurs du gouvernement actuel ; assurément, il a dû changer d'avis depuis.

A quoi bon ergoter sur la légalité du contrat ? Le ministre des Chemins de fer déclare qu'il va l'exécuter ; et bien que le ministre des Finances soit d'avis qu'il existe une obligation morale sinon légale, le ministre de l'Intérieur, plus prudent que les autres, admet, de son côté, que la partie intéressée est en mesure de faire respecter les droits qui lui sont reconnus dans l'arrêté du conseil qui porte la signature du Gouverneur général. Il est absurde de prétendre que, sur la foi d'une obligation d'un ordre purement moral, M. Clergue a pu prélever $10,000,000 destinés à l'établissement d'une industrie au Sault Ste-Marie. Il promène l'arrêté du conseil et le montre aux financiers qui ont l'habitude de traiter avec les gouvernements et savent que ces derniers, pour la plupart, tiennent leurs engagements. Cette entreprise qui lui est adjugée, M. Clergue s'en sert pour prélever des fonds. Tous les membres du gouvernement et toute la députation espèrent bien tirer le meilleur parti possible des termes de l'arrêté du conseil auquel on a fait apposer la signature de Son Excellence.

Le ministre des Chemins de fer se vante d'avoir favorisé l'établissement d'une industrie nouvelle dans ce pays, et il ne nous cherche querelle que pour arriver à savoir si nous n'aurions pas agi comme lui. Il prétend avoir parlé de cette affaire au Nouveau-Brunswick, mais il est étrange que la presse du pays n'ait jamais soufflé mot d'une entreprise aussi considérable, d'une

entreprise impliquant une dépense de $4,000,000. Le député d'Algoma (M. Dyment) affirme, lui, que le directeur général des Postes a soumis cette question aux électeurs de cette division lointaine ; c'est possible, mais on a tellement pris soin de se cacher pour en parler que les journaux n'ont pu avoir vent de ce qui s'est dit. De fait, en dehors des parties intéressées, pas un personnage marquant du pays ne soupçonnait l'existence de ce contrat ; pas un membre de cette Chambre n'en avait entendu parler. Voilà qui constitue une assez amusante situation pour un parti politique qui a inscrit à son programme un article portant que tout contrat public devrait contenir une clause stipulant que ce même contrat devrait être soumis au parlement. Que de fois n'ai-je pas entendu M. Blake soutenir ici même que tous les contrats de cette nature devraient être déposés sur le bureau de la Chambre au moins cinq jours avant la réunion du parlement ? Mais le gouvernement s'est bien gardé de souffler un mot de ce contrat : il en avait honte ! J'ose même dire que, avant le débat auquel ce contrat a donné lieu l'autre jour, les collègues du ministre des Chemins de fer ne se doutaient pas de la portée que pouvait avoir le document en question. Je vais encore plus loin : Je prétends que le ministre leur avait fait croire qu'il ne s'agissait que de 25,000 tonnes de rails et qu'ils ont été littéralement stupéfiés lorsqu'ils ont découvert qu'on avait cammandé 125,000 tonnes de rails dont l'Intercolonial peut se passer. Mais l'honorable gentleman veut faire du bruit avec le vieux chemin ; il veut le mettre dans un état inconnu jusqu'ici. Lorsque viendra le moment de scruter l'administration de l'Intercolonial, nous verrons bien ce qui en est. Au lieu d'un chemin de fer local, le ministre prétend doter le pays d'un réseau immense pouvant concurrencer, par rapport au transport du fret, les lignes du Grand Tronc et du Pacifique Canadien. Nous verrons bien si l'Intercolonial transporte aujourd'hui plus de marchandises qu'il n'en transportait en 1896.

Je m'aperçois que je viens d'aborder un sujet dont l'étude se fera plus tard ; toutefois, que le ministre se tienne pour averti que la discussion sur ce point sera chaude.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ne m'effrayez pas!

L'honorable M. HAGGART: Oh ! non. Rien ne peut faire peur à l'honorable ministre. Je me trompe, cependant ; il a eu peur l'autre jour, lorsque ses collègues ont pris connaissance du contrat qu'on a signé. On a remarqué qu'à partir de ce moment-là le ministre s'est absenté plusieurs jours et qu'il n'est revenu qu'à la suite de certain incident.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait là une observation bien peu courtoise.

L'honorable M. HAGGART : Je ne vois pas en quoi mon observation manque de courtoisie ; j'ignore si l'honorable ministre a été indisposé ou si sa brève absence a été autrement motivée. Nous discuterons cette affaire à fond dans une autre circonstance ; pour l'instant je me contenterai de répéter que je veux qu'on nous fournisse des renseignements complets au sujet du contrat, de la dépêche, des propositions de M. Clergue, du premier contrat qu'on a adressé à ce monsieur, ainsi qu'un relevé indiquant quelle quantité de rails de 80 livres on est à poser, combien on en a posé qui ont été payés à même le crédit de $420,000, la quantité de rails qui n'ont pas encore été posés, ainsi que la quantité qu'on a l'intention de poser en vertu du crédit de $500,000. De cette façon, nous aurons des renseignements complets et la discussion pourra se faire d'une manière plus intelligente. Mais, que le ministre veuille m'en croire, nous ne laisserons pas adopter ce crédit tant que nous n'aurons pas obtenu ces renseignements.

Comme il est bientôt minuit, il vaudrait peut-être mieux laisser cet article en suspens jusqu'à la prochaine séance où nous le discuterons aussi sommairement que possible dès qu'on aura fourni les renseignements que j'ai demandés.

M. SPROULE : Je voudrais dire quelques mots au sujet du mystère qui entoure ce contrat. Si l'on se proposait de favoriser l'établissement d'une industrie nouvelle dans le pays, il convenait hautement de porter ce marché à la connaissance de tout le monde, il n'y avait pas lieu de redouter l'hostilité du peuple.

On voit que ce contrat a été passé le 9 obtobre, le jour même de la dissolution du parlement, le jour même de l'émission des brefs de l'élection, de sorte que, ce même jour-là, le gouvernement n'existait virtuellement plus. Le gouvernement en appelait au peuple, il redoutait peut-être la défaite, et il aurait laissé à ses successeurs un héritage qui les eût peut-être fort embarassés. On se demande pourquoi on a fait tant de mystère autour de ce contrat. Le directeur général des Postes a parcouru ma province, il y a porté la parole un peu partout, et je sais qu'il s'est servi de l'influence de la compagnie Clergue pour assurer le succès de sa campagne électorale. Je sais que cette compagnie a accordé tout son appui au gouvernement.

A cette époque-là, il était impossible de s'expliquer le zèle que la Compagnie Clergue déployait en faveur du gouvernement. Il paraît maintenant qu'on avait annoncé la nouvelle au monde entier, mais qu'on l'avait lancée d'un endroit quelconque du district lointain d'Algoma. Mais pourquoi le directeur général des Postes n'a-t-il pas annoncé cette nouvelle lorsqu'il est allé adresser la parole à Meaford, où il a conseillé au "board of trade" d'inviter M. Clergue à visiter la ville et d'offrir un banquet à cet

industriel? Pourquoi n'a-t-il pas parlé de cette affaire lorsqu'il est allé conseiller aux gens de Meaford de faire venir M. Clergue pour lui faire prêter main forte au candidat du gouvernement qui me faisait la lutte ? Pourquoi le directeur général des Postes n'a-t-il pas mentionné ce contrat lorsqu'il est allé porter la parole à Feversham, dans le township d'Osprey, ou dans le comté de Simcoe? Si le marché eût été avantageux et de nature à mériter la faveur populaire, le gouvernement n'aurait pas hésité à en dévoiler l'existence sans retard ; mais tout le mystère dont il s'est entouré porte à penser qu'il y a du louche dans cette affaire. On est généralement sous l'impression, dans cette partie-là du pays, que la compagnie a largement souscrit au fonds électoral et qu'elle a aidé le gouvernement de toutes ses forces et de toute son influence lors de la dernière élection. Nous n'avons pas compris le pourquoi de ces menées-là, dans le temps, mais, aujourd'hui, tout s'explique. Pourquoi n'a-t-on pas produit cette opération au grand jour de façon à nous donner l'avantage de la discuter avec calme et d'une manière intelligente? Ce contrat ayant été passé le jour de la dissolution du parlement, de l'émission des brefs d'élection générale, le jour même où le gouvernement cessait d'exister, convenait-il de le tenir dans l'ombre, de le soustraire au jugement du peuple? Je ne le crois pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire que je n'ai pas la moindre objection à ce que l'on produise les documents que l'honorable député (l'honorable M. Haggart) a demandés ; je veux bien, aussi, que nous suspendions la discussion, attendu qu'il est bientôt minuit. Mais qu'on veuille bien me permettre un mot de réponse à mon honorable ami, qui semble fortement intriguer et le secret qu'on aurait gardé et cet arrêté du conseil qui a été adopté le jour même où un autre arrêté du conseil prononçait la dissolution du parlement. L'honorable député a quelque expérience des choses du gouvernement, et il n'ignore pas, puisqu'il a pris connaissance des documents qui ont été déposés ici, et dont on a fait la lecture, que l'entente dont il s'agit était virtuellement conclue dès le mois d'août. Par suite de mon absence, le conseil ne put faire de rapport avant le mois de septembre, et mon honorable ami doit bien penser qu'il était fort difficile de convoquer un séance du conseil à cette époque-là, puisque lui-même et tous ses amis politiques parcouraient le pays dans le but de stimuler le zèle de leurs partisans ; je crois même que les membres du cabinet étaient joliment occupés à la même besogne. Il n'était pas donc facile, dans les circonstances, de tenir une séance du conseil ; je n'ai pas pu assister à celle dont il s'agit, et il y avait déjà quelque temps que les ministres n'avaient pu se réunir. Le conseil fut donc convoqué d'urgence pour s'occuper de cet arrangement et d'autres questions dont il fallait disposer sans retard.

M. BLAIN : Si la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur ne fabriquait pas cette année de rails d'acier au Sault-Sainte-Marie, et s'il lui fallait acheter en Angleterre ou aux Etats-Unis ceux qu'elle doit fournir au gouvernement, le ministre les accepterait-il?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne les accepterons pas en vertu de ce contrat.

Le comité rend compte de ses délibérations.

Sur proposition du premier ministre, la séance est levée à 11.45 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 24 avril 1901.

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

PLAINES D'ABRAHAM.

M. NORTHRUP :

Les scrupules de conscience qui ont porté l'honorable ministre et député de Québec-Est à s'opposer à l'acquisition, par le gouvernement fédéral, de la propriété connue sous le nom de " Plaines d'Abraham," actuellement possédée par les religieuses Ursulines, sont-ils appuyés,—

(a) Sur la conviction qu'il est de fait que la bataille connue sous le nom de Bataille des Plaines d'Abraham, en septembre 1759, n'a jamais été livrée sur la propriété offerte au gouvernement, et, qu'en conséquence, le gouvernement est faussement induit à acquérir une propriété dont la seule importance historique consiste à avoir servi de terrain de jeux et de pâturage ; ou

(b) Sur l'opinion généralement admise que la pression opérée sur le gouvernement pour amener cette vente est le résultat d'un arrangement entre les Dames Ursulines et l'échevin Tanguay, propriétaire ostensible de la ferme Marchmont, en vertu duquel les Ursulines ne peuvent devenir propriétaires de Marchmont pour $50,000 (payé $20,000 par l'échevin Tanguay) qu'après que le gouvernement aura acquis les Plaines d'Abraham au prix de $80,000, permettant ainsi à l'échevin Tanguay ou à d'autres intéressés dans la propriété Marchmont, de réaliser un profit de $30,000 ; ou

(c) Sont-ils appuyés sur la double conviction que le gouvernement, en faisant cette transaction, achèterait les Plaines d'Abraham sous de faux prétextes, et favoriserait ainsi une spéculation condamnée par l'opinion publique ?

L'honorable M. DOBELL : Je dois dire à l'honorable député (M. Northrup) que j'ai déjà répondu à cette question. Je prétends que la Chambre n'a rien à voir dans les scrupules de conscience que je puis avoir.

IMMIGRATION CHINOISE ET JAPONAISE.

M. MORRISON—par M. Fraser :

1. Le gouvernement s'attend-il que la commission qui est actuellement occupée à faire une enquête dans la Colombie Anglaise sur l'immigration mongole fasse un rapport avant la fin de la présente session du parlement ?

2. Le gouvernement se propose-t-il de faire imprimer et distribuer, avant la prochaine session, la preuve faite au cours de l'enquête et le rapport de la commission ?

Le PREMIER MINISTRE : La commission est actuellement occupée à tenir son enquête et il n'est pas probable qu'elle puisse transmettre son rapport avant la fin de la présente session. Le gouvernement se propose de faire imprimer et distribuer ce rapport dès qu'il sera reçu.

INTERCOLONIAL—CYLINDRE DE CLEVELAND.

M. BORDEN (Halifax) :

Combien de locomotives sur l'Intercolonial sont munies de l'appareil appelé cylindre de Cleveland ? Combien de locomotives actuellement en voie de construction seront munies de cet article ?

Quels essais ont été faits avec des locomotives ainsi outillées comparativement aux locomotives ordinaires, et avec quels résultats ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable M. Blair) :

1. Il y a actuellement deux locomotives munies de l'appareil appelé cylindre de Cleveland, une pour les convois de voyageurs et une autre pour les convois de marchandises. Avant d'adopter cet appareil, une des locomotives ordinaires de Moncton a été munie d'un de ces appareils et essayée ; ceux qui ont fait cet essai ont été très satisfaits, si bien que l'on s'est crû justifiable d'en munir une des nouvelles locomotives construites par la " Baldwin Co." ce qui a été une grande amélioration. Cette locomotive a été essayée et a donné entière satisfaction.

2. On est actuellement en frais de munir douze locomotives de ces cylindres Cleveland.

3. Plusieurs essais ont été faits en différents temps ; ainsi, on a fait des expériences avec une locomotive composée Baldwin de la même dimension et de la même force, sous la direction d'un ingénieur indépendant, M. George S. Hodgins, de la " Canadian Locomotive Works," Kingston—quatre voyages complets ont été faits durant ces expériences avec chaque locomotive, et la moyenne de la consommation de combustible n'a pas été plus considérable avec le cylindre Cleveland qu'avec la locomotive composée Baldwin.

Les locomotives munies de cylindre Cleveland ont donné de meilleurs résultats que leurs concurrentes dans deux voyages, et la locomotive Baldwin l'a emporté dans les deux autres voyages ; cependant, la moyenne de la vitesse a été plus considérable avec une locomotive munie d'un appareil Cleveland et l'on a constaté qu'elle fonctionnait plus facilement dans les rampes assez prononcées qui se rencontrent sur l'Intercolonial. Un des grands avantages de l'appareil Cleveland sur la locomotive Baldwin, c'est que de l'avis d'ingénieurs compétents, les locomotives qui en sont munies coûteront moins cher en réparations. Le ministère des Chemins de fer et Canaux s'est donc crû justifiable, après ces essais, de munir une partie des locomotives qu'il fait actuellement construire pour le service de l'Intercolonial, soit douzee de ces dernières, de cylindres Cleveland.

PESTE BUBONIQUE.

M. MORRISON :

1. Le gouvernement a-t-il reçu quelque rapport authentiqnue sur l'existence de la peste bubonique en Australie ?

2. Quelles mesures préventives ont été prises aux ports d'entrée sur le littoral du Pacifique pour empêcher cette maladie de pénétrer en ce pays ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE :

1. Non, mais des capitaines de navires ont rapporté le fait, et l'on a averti les officiers de mon ministère.

2. Tous les orientaux qui arrivent, même sur des navires exempts de maladie, sont obligés de subir une désinfection de leurs personnes et de leurs effets.

Tous les produits exposés à la contamination, par leur contact avec le sol, comme les châtaignes, les œufs salés, les ignames, les bulbes de lilas, et autres produits de même nature empaquetés dans de la terre sont désinfectés à moins d'être accompagnés d'un certificat satisfaisant de la part d'un officier de santé du port d'embarquement que ces produits ne proviennent pas d'un district infecté.

Un laboratoire de bactériologie a été ajouté aux appareils déjà possédés par l'établissement de la quarantaine de William-Head près de Victoria, et un bactériologiste expert a été nommé comme aide officier médical de la quarantaine.

Les officiers du ministère doivent donner des avis chaque fois qu'ils apprennent que la maladie est signalée en quelque port, et de plus ils ne cessent d'avertir tous les officiers des différentes quarantaines établies sur le littoral du Pacifique de bien faire attention à cette maladie dans toutes leurs inspections.

NAUFRAGE DU STEAMER WILLAMETTE.

M. PRIOR : Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, comme l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'est pas à son siège, je me permettrai de demander au premier ministre s'il possède quelque renseignement au sujet du naufrage du steamer Willamette, qui a eu lieu il n'y a pas

encore bien longtemps sur la côte est de l'île de Vancouver, à l'île Denman. Deux citoyens américains, M. B. N. Moran Bros., de Seattle, ont acheté les débris du steamer et on me dit qu'ils sont actuellement à en faire le sauvetage. Je voudrais savoir si ces personnes ont le droit, sous l'empire des lois fédérales, d'opérer ce sauvetage, ou bien s'il ne devrait pas être fait par des citoyens canadiens ? Sans être parfaitement au courant de la loi sur cette question, il me semble que si la chose est possible, le gouvernement devrait intervenir et voir à ce que cet ouvrage fût fait par des Canadiens et non par des Américains.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement a été informé que ce sauvetage était fait par des citoyens américains. Quelqu'un s'est plaint de la chose, et l'on s'est adressé au ministère de la Justice pour obtenir des renseignements sur cette question. C'est là tout ce que nous savons pour le moment. Il est possible qu'un peu plus tard je sois en mesure de fournir d'autres renseignements à l'honorable député sur cette question.

M. PRIOR : L'honorable premier ministre a reçu un plainte ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

SUBSIDES—ELECTION DE NIPISSING.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. NORTHRUP : M. l'Orateur, je désire attirer l'attention de la Chambre sur les procédures faites en vertu du bref émis lors des élections générales de l'automne dernier et adressé au président de l'élection pour le district de Nipissing ; sur le bref subséquent émis le 10 novembre dernier et adressé au même président d'élection pour la même division électorale, et sur les procédures faites en vertu de ce bref. Ce n'est pas sans crainte ni sans regret que je me suis décidé à prendre la parole sur cette question ; ce n'est pas sans une certaine crainte, dis-je, car je comprends la dignité de cette Chambre et le devoir suprême qui lui incombe de défendre les droits et les privilèges du peuple canadien, que nous représentons. Je ne voudrais pas qu'une expression un peu trop sévère de ma part eut pour résultat de soulever l'esprit de parti, d'enflammer les passions et d'influencer le jugement des membres de cette Chambre.

Je fais cette démarche avec regret, car je suis convaincu que tout Canadien fier de ses droits acquis et désireux de maintenir l'honneur de son pays, ne peut lire l'histoire racontée sous serment, par le président d'élection de cette division électorale, sans se sentir rougir de honte.

Je vais m'efforcer d'exposer la cause avec autant de calme et d'impartialité que possible, et si mes amis de ce côté-ci de la Chambre trouvent que mon exposé manque de vigueur et de passion ; s'ils croient que je laisse de côté des circonstances suspectes et que j'oublie de mentionner des omissions volontaires, je les prie de croire que ma raison d'en agir ainsi est très plausible. Afin d'éviter toute discussion possible sur l'exactitude des faits que je me propose de soumettre à la Chambre, je m'en tiendrai exclusivement à la preuve documentaire, et aux admissions faites sous serment par le président de l'élection.

La Chambre sait parfaitement qu'un bref a été émis pour le district électoral de Nipissing, en même temps que les brefs d'élection pour tous les autres districts électoraux du pays, dans le mois d'octobre dernier. Ce bref fut reçu par le président d'élection de ce district, lequel afficha ses proclamations huit jours francs avant le jour de la présentation des candidats, tel qu'exigé par la loi. J'attire tout particulièrement l'attention de la Chambre sur ce point, car il sera d'une grande importance lorsque nous en viendrons à considérer les pouvoirs de cet officier de retarder l'élection, il sera important, dis-je, de se rappeler qu'il a lui-même admis y avoir affiché sa proclamation plus de huit jours avant le jour de la présentation des candidats.

Quelque temps après avoir ainsi affiché ses proclamations, en étudiant ses listes de votants, il se trouva en présence d'une difficulté sérieuse. D'un côté il avait la loi qui exigeait l'emploi des listes d'électeurs en vigueur soixante jours avant l'émission du bref ; et de l'autre, il constatait que dans un autre article il était stipulé que dans le cas où cette liste serait vieille de plus d'un an, ou devait prendre certaines mesures pour s'en procurer une nouvelle. Or, il en était ainsi pour son district. En présence de cette difficulté, il prit, à mon avis, le parti le plus sage, il vint à Ottawa consulter le secrétaire d'Etat (M. Scott) et lui demander son opinion sur cette question. Le président d'élection nous dit lui-même qu'il se rendit auprès du secrétaire d'Etat dans la matinée et lui exposa la difficulté ; ce dernier lui répondit qu'il allait soumettre la question aux jurisconsultes officiels—c'est là l'expression employée par le président d'élection.

A tout événement, le secrétaire d'Etat devait consulter des avocats, et il dit à son visiteur que s'il voulait revenir un peu plus tard il lui donnerait une réponse. Ce dernier revint en effet un peu plus tard dans la journée, et on lui répondit alors qu'il pouvait se servir des listes de 1898. Il revint donc chez lui après avoir été informé par le secrétaire d'Etat des listes dont il devait se servir. Cependant, une fois revenu chez lui, certaines personnes dans le district de Nipissing semblaient croire que le secrétaire d'Etat s'était trompé. Le président d'élection nous dit qu'un monsieur alla le trouver et lui demanda de consulter des avo-

cats dans le comté, mais il refusa de crainte d'encourir des dépenses que le gouvernement ne voudrait pas lui rembourser, alors le candidat du parti de la réforme, M. McCool, lui déclara qu'il se chargerait de régler ces frais si le gouvernement refusait de les payer. Sur cette promesse, le président d'élection consulta un avocat de l'endroit qui fut d'un avis contraire à celui donné par le secrétaire d'Etat. Il écrivit alors au secrétaire d'Etat en lui communiquant l'opinion qu'il avait reçue, et un ou deux jours plus tard, le 25 octobre, un arrêté du conseil fut adopté ordonnant certaines choses aux shérifs d'Algoma et de Nipissing—le président d'élection étant shérif de ce dernier district—mais l'arrêté du conseil lui était adressé en sa qualité de shérif conjoint de son frère, shérif d'Algoma.

Cet arrêté en conseil ordonnait que de nouvelles listes fussent préparées conformément aux dispositions du statut. Il reçut la sanction du Gouverneur-général le 26 octobre, et le président d'élection fut immédiatement averti. Ce dernier décida alors de retarder l'élection, et il afficha sur la porte du palais de justice un avis dans lequel il disait qu'ayant reçu instruction de préparer de nouvelles listes d'électeurs, l'élection ne pourrait avoir lieu au jour fixé par la loi, et que, par conséquent, elle aurait lieu à une date postérieure, quand les listes seraient prêtes.

Je prétends que cet officier n'avait pas le droit de retarder ainsi cette élection. Le jour de la présentation des candidats arrivé, le président d'élection déclare lui-même qu'il se rendit à bonne heure à son bureau et avertit son petit-fils, qui agissait comme shérif-suppléant, qu'il s'absentait de la ville et ne lui dirait pas où il allait, afin que, dans le cas où quelqu'un viendrait le demander, il put répondre qu'il ne savait pas où était le président de l'élection. Il fit ensuite demander le secrétaire d'élection, tous deux se rendirent à la demeure du président d'élection, de l'autre côté de la rue, et, une fois là, ce dernier avertit sa femme que, si quelqu'un venait le demander, elle devrait répondre qu'il était parti et qu'elle ne savait où il était allé.

Le président d'élection et son secrétaire demeurèrent cachés dans la maison toute la journée, et à tous ceux qui vinrent le demander on répondit qu'il était parti et qu'on ne savait où il était allé. Le candidat conservateur, étant incapable de trouver le président d'élection, ne put faire le dépôt d'argent exigé par la loi, et produire son bulletin de présentation. Ceci se passait le 31 octobre.

Quelques jours plus tard, on demanda à cet officier, au nom du candidat conservateur, à prendre communication de l'arrêté en conseil et tous les autres documents qu'il avait en sa possession pouvant justifier cette remise de l'élection, mais cette demande fut refusée. Les élections générales eurent lieu le 7 novembre, et le 10 novembre, alors que le parlement actuel était élu, un nouveau bref fut émis par le greffier de la Couronne en Chancellerie, adressé au même président d'élection pour ce district électoral de Nipissing, lequel, considérant ce bref comme régulier, recommença les procédures et fit l'élection. Un seul candidat fut mis en nomination, M. McCool, et c'est ce dernier qui fut déclaré représentant du district de Nipissing dans cette Chambre.

Je prétends que l'on n'avait pas le droit d'émettre le bref en vertu duquel cette élection s'est faite, et grâce auquel ce monsieur occupe un siège dans cette Chambre ; ce bref a été émis sans droit, et il est tout à fait nul. Par conséquent, toutes les procédures faites sous l'autorité de ce bref sont sans aucune valeur, et le district électoral de Nipissing n'est pas régulièrement représenté dans cette Chambre.

Ayant ainsi clairement énoncé les faits de la cause, je crois pouvoir déclarer immédiatement que je suppose que les honorables membres de la gauche vont prétendre, dès le début, que la Chambre n'a pas à s'occuper de cette affaire. J'admets que la prétention du gouvernement va être que le parlement ayant adopté, après discussion, une loi concernant les contestations d'élection, laquelle réfère les questions d'élection aux cours de justice, il s'est, par le fait même, dépouillé de toute autorité en la matière, et que, par conséquent, la motion que je suis sur le point de soumettre à la Chambre est déplacée et ne doit pas être adoptée. Cette motion a été publiée dans l'ordre du jour vendredi dernier, et tous les membres de cette Chambre doivent en avoir pris connaissance. Elle a deux objets en vue. Le premier a pour but de demander une enquête sur la conduite du président d'élection, et l'autre demande que la cause soit soumise au comité des privilèges et élections, afin de s'assurer de la validité du bref émis le 10 novembre dernier.

Quant à la question de savoir si cette Chambre a le droit de faire une enquête sur la conduite du président d'élection, et même, si la chose est nécessaire, de le blâmer ou de le punir, je ne crois pas qu'il puisse exister le moindre doute sur ce point. Dès 1875, une pétition fut soumise à la Chambre relativement à une élection tenue dans Victoria, et dans laquelle la conduite du président de l'élection était attaquée. A ce moment, la cause était pendante devant les cours de justice, mais cela n'empêcha pas M. Blake d'un côté et sir John Macdonald de l'autre, d'admettre, que pour le moment il n'était pas convenable d'étudier la question, mais que la Chambre ne s'était pas départie de son pouvoir absolu sous ce rapport, et qu'elle avait le droit de surveiller et de punir, si nécessaire, ses propres officiers, le président de l'élection étant de ce nombre.

Il y a aussi la cause de la contestation de l'élection de Wellington-centre, rapportée au vol. 44, C.B.R., Ont., dans laquelle le juge avait refusé d'accorder un dénombrement

des bulletins de vote, tel que voulu par la loi ; la cour du Banc de la Reine différa d'opinion avec le savant juge, quant à l'accomplissement de ses devoirs, et déclara dans son jugement—et il fut expressément déclaré que le président d'élection est dans la même position—que la Chambre possédait tous les pouvoirs voulus pour punir ses propres officiers, ce que la cour n'avait pas le droit de faire. Dans cette même cause de Nipissing, les juges eux-mêmes, en rendant leur jugement, ont fait les remarques suivantes :

La loi ne nous autorise pas à faire une enquête ou à rendre jugement sur le droit que l'exécutif pouvait posséder, en vertu de la constitution, d'ordonner l'émission d'un nouveau bref dans cette cause. Cette question n'est pas du ressort des juges d'élection, mais bien du ressort de la Chambre des communes, à qui les ministres sont responsables, et c'est à elle de décider si le Gouverneur général n'avait pas le droit de procéder sommairement sur le rapport du premier bref.

Maintenant, quant à ce qui concerne le président d'élection et la question de savoir si la Chambre a le droit de prendre connaissance de causes de cette nature, je ferai remarquer que la loi concernant les élections contestées ne réfère pas toutes les causes aux cours de justice. Avant l'adoption de cette loi, on avait l'habitude, dans tous les cas soumis à la Chambre, dans lesquels il s'agissait de questions concernant l'élection de députés, de les renvoyer devant un comité spécial ; et lorsque ce comité fut privé de ses droits, les cours de justice ne furent revêtues que des pouvoirs spécialement mentionnés dans le statut. Or, certaines causes sont référées aux cours de justice pour cette loi ; mais je prétends que le point particulier sur lequel est basée ma prétention en la présente cause, ne se trouve pas de ce nombre ; par conséquent, les dispositons de la loi concernant les élections contestées ne s'y appliquent pas. Je m'appuie sur l'article 5 du Chap. 9 des Status Revisés du Canada, lequel se lit comme suit :

Une pétition se plaignant du rapport irrégulier ou de l'élection irrégulière d'un député ou de l'absence de rapport, ou d'un double rapport, ou de quelque acte illégal commis par un candidat non élu——

Peut être présentée à la cour. Ma prétention, dans le cas actuel, c'est qu'il n'y a pas eu de rapport, ou de double rapport, ou de rapport irrégulier, et même qu'il n'y a pas eu d'élection du tout. Le bref émis le 10 novembre est nul, et il doit nécessairement en être de même pour toutes les procédures faites sous l'empire de ce bref. Le président d'élection a donc déclaré élu le représentant de la division électorale de Nipissing, un homme qu'il n'avait aucun droit de reconnaître comme tel, le bref en vertu duquel il a agi n'ayant pas plus de valeur que s'il avait été émis par un messager de cette Chambre ; et si le bref a été émis illégalement, il est évident que le district de Nipissing est actuellement sans représentant.

M. NORTHRUP.

L'émission de ce bref, en date du 10 novembre, s'est faite en vertu de le prérogative royale. Tous seront unanimes à reconnaître avec moi que c'est en vertu de la prérogative royale que ces assemblées de la nature des parlements ont commencé à se réunir sous le régime de Witanagemote, dans les forêts de l'Allemagne et sous les grands chênes d'Angleterre jusqu'au 13e siècle. Le premier parlement a donc dû être convoqué en vertu de la prérogative royale, puisqu'il n'existait pas encore de statut à cette fin. Mais dès l'origine de ces institutions, il s'est élevé des disputes entre la Couronne et le parlement quant aux privilèges de ce dernier. L'historien Hallam nous dit que c'est sous le régime de la reine Elizabeth, que le parlement a réussi pour la première fois à arracher au souverain l'admission qu'il avait juridiction absolue sur ses procédures et ses élections. Le droit de prérogative n'a pas cessé d'exister depuis, mais nous savons tous que les prérogatives de la Couronne peuvent lui être enlevées non seulement en termes exprès, mais même implicitement. Je n'ignore pas que dans les livres ordinaires on pose comme principe que la Couronne ne peut être liée par aucun statut à moins que la chose n'y soit clairement exprimée ; mais cette loi, comme une foule d'autres, a de nombreuses exceptions. Personne n'en peut contester la sagesse, mais il y a un si grand nombre d'exceptions que la loi n'a plus sa raison d'être.

Un exemple fera mieux comprendre ce point. Il est généralement connu qu'avant d'accorder à une colonie un gouvernement constitutionnel, la Couronne a par prérogative le droit de gouverner cette colonie ; mais dès qu'un gouvernement autonome lui est accordé, ce fait seul suffit pour faire comprendre que la Couronne a perdu sa prérogative en proportion des pouvoirs constitutionnels ainsi accordés, sans qu'il soit besoin de l'indiquer spécialement. Nous savons aussi que la Couronne a droit à tous les minéraux qui se trouvent dans une colonie ; cela n'empêche pas qu'une subvention en terre accordée au Pacifique Canadien prive la Couronne de ce droit à moins de dispositions spéciales, à ce contraires.

Nous savons encore que le bref de mandamus, qui est une procédure à laquelle on a si souvent recours aujourd'hui, était à l'origine une prérogative de la Couronne. Jusqu'à la 17ième ou 18ième année du règne de feu Sa Majesté la Reine, il n'existait pas de bref de cette nature. Il était toujours émis comme bref dépendant de la prérogative royale ; et lorsque, dans la 17ième ou 18ième année du règne de la Reine Victoria, le parlement anglais accorda à nos tribunaux le droit d'émettre des brefs de mandamus, il eut la précaution de stipuler que cela ne priverait pas la Couronne du droit d'émettre ces mêmes brefs ; laissant entendre par là que, si la législature anglaise n'avait pas fait cette réserve, la Couronne se serait trouvée privée de ce droit par le seul

fait qu'il était accordé aux cours de justice. Un an ou deux plus tard, ce statut fut copié et on le retrouve dans les statuts revisés de 1859 et 1867 ; il existe encore dans les règlements revisés des cours de justice, et on a conservé la phraséologie de l'ancien statut impérial, qui dit que le fait d'accorder cette faveur à nos cours ne devra pas priver la Couronne du droit d'émettre ce bref de prérogative. Ainsi, le fait que la Couronne n'est pas spécialement nommée n'est pas une preuve qu'elle n'est pas liée par ces statuts ; et les différentes lois accordant au parlement le droit de remplir les vacances dans la députation prive la Couronne du droit d'émettre le bref.

La seule prérogative conservée par la Couronne relativement à l'émission de ces brefs est celle de déterminer la date à laquelle ils devront être émis ; et même ce droit se trouve limité par le fait que la durée du parlement est fixée à cinq ans. L'espace de temps qui doit s'écouler entre chaque session est aussi limité à un an. La prérogative de la Couronne, sous ce rapport, n'est donc plus que l'ombre d'un droit.

En étudiant la loi qui régit la Chambre des communes, nous y trouvons des dispositions qui semblent avoir été faites pour rencontrer les besoins de tous les cas qui peuvent se présenter et requérir l'émission d'un bref. Si un député remet son mandat, il y a une disposition à cette fin. S'il survient une vacance par suite de la nomination d'un député à une position, il y a une disposition qui pourvoit à ce cas. Notre loi semble avoir pourvu à tous les cas qui pourraient se présenter dans le cours ordinaire des élections, et, puisqu'il en est ainsi, je crois que nous sommes justifiables de dire que la prérogative royale n'existe plus, que le statut l'a remplacée, et que les pouvoirs possédés par la Couronne dépendent entièrement de la loi.

La loi dit encore que le Gouverneur général doit émettre son bref d'une certaine manière, afin que dans tous les comtés, à l'exception de deux ou trois districts éloignés, les élections aient lieu le même jour, de même que pour la présentation des candidats, et il y a dans la loi une disposition spéciale pour la remise d'une élection si la chose pouvait devenir nécessaire. Les articles 30 et 39 des élections fédérales n'indiquent que deux cas dans lesquels une élection peut être ajournée. Le premier cas est celui dans lequel le président d'élection ne peut réussir à afficher sa proclamation dans un délai de plus de huit jours avant la présentation des candidats. Dans un cas comme celui-là, les avis ne sont pas suffisants, et le président de l'élection a le droit d'ajourner l'élection. Il possède encore ce pouvoir quand un des candidats décède avant l'élection. Il est évident que, dans un cas de cette nature, les électeurs serait privés de leur droit de se choisir un représentant, s'il n'y avait pas un ajournement ; c'est pour cette raison qu'il est permis.

Ce sont là les deux seuls cas d'ajournement prévus par la loi, et puisque la Chambre en a statué ainsi, il est bien évident que les pouvoirs du président d'élection d'ajourner l'élection sont limités à ces deux seuls cas. S'il en est autrement, s'il possède des droits inhérents, si on peut lui conférer le pouvoir d'ajourner ainsi une élection au moyen d'un arrêté du conseil, il était inutile d'adopter ces deux articles, car le président de l'élection pouvait aussi bien ajourner l'élection dans ces deux cas que dans n'importe quel autre, sans l'autorité du statut.

Quant à ce qui concerne le droit de cette Chambre ou de l'exécutif d'émettre un bref durant la vacance, on peut prétendre que le statut ayant prévu à tous les cas qui peuvent se présenter, s'il en survient d'autres, c'est à la Chambre qu'il appartient de les décider, et le siège doit rester vacant jusqu'à la prochaine réunion du parlement.

Je trouve à la page 52 de l'ouvrage de Rogers sur les élections, la loi telle qu'elle existait antérieurement au statut 10 George III, chap. 41, qui est la loi anglaise correspondant à notre loi des élections fédérales. Cette loi donne le pouvoir au parlement et au gouvernement durant la vacance, dans certaines circonstances, d'émettre des brefs :

> Antérieurement au statut 10 George III, chap. 41, il ne semblait exister aucun droit d'émettre des brefs durant la vacance. Sans doute le lord chancelier Shaftesbury s'est arrogé ce pouvoir, mais les Communes ont décidé que les brefs ainsi émanés étaient nuls, et de nouveaux brefs furent émis à leur place.

Cela se passait sous le règne de la reine Elizabeth, et démontre bien avec quelle scrupuleuse vigilance la Chambre a toujours protégé depuis cette époque, ses droits et ses privilèges. Le lord chancelier de cette époque avait émis son bref pour une élection dans le comté de Norfolk, mais par suite d'une raison ou d'une irrégularité quelconque dans le bref il crut devoir en émettre un second. La question fut soumise au parlement, et ce dernier décida que le bref était irrégulier. Cette décision, qui est rendue dans le langage de l'époque, se lit comme suit :

> Que tout en ayant tout le respect possible pour le lord chancelier et les juges, et sachant qu'ils sont des juges compétents, cependant, dans ce cas particulier ils ne les considèrent pas comme de bons juges de la procédure suivie dans cette Chambre, et par conséquent ils déclarent le bref nul.

May, dans son histoire de la procédure parlementaire, reconnaît la même procédure ; nous avons donc deux autorités en droit constitutionnel, May et Rogers, qui nous disent que la loi est la même que celle contenue dans les statuts, c'est-à-dire, que l'on n'a pas le pouvoir d'émettre un bref durant la vacance.

Le président de l'élection a donc commis une erreur en ajournant l'élection, et comme il s'est caché le jour de la présentation

des candidats—je ne discute pas la question de savoir s'il mérite ou non d'être puni pour cette conduite—je dis qu'il n'y a pas eu de présentation légale des candidats. Puisqu'on ne s'était pas conformé aux exigences du premier bref, la seule chose que le gouvernement avait à faire était d'attendre la réunion des Chambres, pour soumettre au parlement ce cas extraordinaire, non prévu par le statut, et obtenir de lui l'autorité nécessaire pour émettre un bref afin de remplir le siège resté vacant.

Mais le président d'élection, après avoir ajourné l'élection, ne fit pas ce qu'il avait l'intention de faire, car il ajourna l'élection en vertu de ce bref, et le 10 novembre—trois jours après les élections—le greffier de la Couronne en chancellerie lui adressa un nouveau bref sur lequel il se basa pour faire l'élection. Dans une ancienne cause, un statut a été adopté sous le règne d'un des rois Edouard, infligeant des peines considérables à ceux qui osaient toucher aux prérogatives du parlement. Il n'était pas question de la Couronne dans ce statut, mais vu son importance et la nécessité de protéger les droits du parlement, il fut décidé que dans cette cause la Couronne, bien que n'étant pas nommée, était liée par les termes du statut.

Je ne veux pas faire perdre inutilement le temps de la Chambre. J'ai voulu simplement exposer les faits de la cause, ce que je crois avoir fait, et indiquer la loi qui s'applique en pareil cas, afin de faire comprendre aux honorables députés que des circonstances extraordinaires ont accompagné l'émission de ce deuxième bref, et que par conséquent, cette cause mérite d'être soumise au comité des privilèges et élections, pour qu'on s'assure de la validité de ce deuxième bref et si le comité décide que le bref est valide, alors, personne ne pourra prétendre que l'honorable député de Nipissing n'a pas le droit de conserver son mandat.

Je soumets humblement que le principe contenu dans la motion actuellement devant la Chambre est un des principes les plus importants dont nous puissions nous occuper. S'il est un droit que le parlement doit défendre, c'est bien celui qui consiste à exercer une juridiction absolue sur l'élection de ses membres. Mais il est un autre droit que cette Chambre doit protéger, c'est celui qui accorde au peuple le privilège de choisir ses représentants et d'élire ces derniers de la manière indiquée par la loi en termes bien précis. La Chambre est donc tenue en honneur de voir à ce que seuls les députés dûment élus occupent des sièges dans cette Chambre.

Elle est tenue, pour la protection de ses propres privilèges, de renvoyer une question de cette nature au comité des privilèges et élections, afin qu'une enquête sérieuse puisse être faite à ce sujet et que la Chambre décide—avec impartialité, je l'espère—à qui appartient le droit d'émettre les brefs pour une élection.

M. NORTHRUP.

Si le gouvernement possédait le droit d'émettre ce deuxième bref le 10 novembre, les pouvoirs du gouvernement sous ce rapport seraient illimités. Bien que la loi soit explicite, bien que Son Excellence soit tenue par son bref d'ordonner les élections dans tout le pays pour le même jour, à l'exception de deux ou trois comtés éloignés, bien que la loi soit aussi claire et précise que possible sur ce point—et cela pour d'excellentes raisons—cependant, si un président d'élection a le droit de refuser de faire une élection au jour indiqué par la loi et de l'ajourner au moyen d'une excuse quelconque, et si le gouvernement a après cela le droit de faire cette élection partielle à la date qui lui convient, cela peut être à l'avantage des honorables membres de la droite pour le moment, mais plus tard leurs adversaires pourront eux aussi en retirer tous les avantages, et dans chaque cas, une injustice criante sera commise à l'égard des candidats, et à l'égard du peuple dont on mettra ainsi les droits de côté.

Il est peut-être heureux qu'un cas de cette nature se présente alors qu'un gouvernement libéral est au pouvoir. Si l'on étudie les motions soumises il y a quelques années et ayant une certaine ressemblance avec la motion actuelle—je dis une certaine ressemblance, car, il ne s'est jamais présenté un cas exactement semblable à celui-ci dans cette Chambre ou en Angleterre—ainsi que les pétitions présentées dans le but de renvoyer certaines questions au comité des privilèges et élections il est assez difficile de trouver dans les discours prononcés par les deux partis l'énoncé d'un principe fondamental pouvant servir de guide à la Chambre dans des cas comme ceux-là.

Il me serait facile de citer des discours prononcés par des membres importants du parti libéral, alors qu'ils étaient dans l'opposition, pour démontrer que ces questions devraient être soumises au comité des privilèges et élections. Il me serait sans doute facile d'établir ma prétention en ayant recours à ce moyen, mais les honorables membres de la droite pourraient m'opposer à leur tour les opinions exprimées par des chefs conservateurs de cette époque, qui donnèrent une interprétation différente à la loi. Si on compare entre elles ces expressions d'opinion, on est forcé d'en arriver à la conclusion que le parlement ayant accordé aux cours de justice certains pouvoirs, ce n'est qu'avec la plus grande répugnance qu'il consent à s'occuper d'aucune cause tombant dans la classe d'actions laissée à la juridiction des cours. Je puis donc en conclure que le parlement a virtuellement renoncé à toute juridiction quant à ce qui concerne les causes mentionnées dans l'acte des élections contestées.

Bien que l'on puisse être porté à croire que le parlement a renoncé à toute juridiction de ce côté, pour ma part, je ne crois pas que le parlement se soit entièrement dépouillé de toute juridiction. Il est facile de comprendre qu'il peut se présenter des cas dans les-

quels le parlement se considérerait obligé d'agir. En voici un exemple : une élection a lieu, puis une requête en invalidation de cette élection est soumise à une cour et le procès a lieu. Le défendeur, bien qu'accusé d'actes de corruption tant personnels que de la part de ses agents, voit son mandat confirmé. Maintenant, supposons qu'un an plus tard, alors que la cour n'a plus le droit de s'occuper de cette question les personnes qui ont servi de témoins dans cette cause viennent dire : nous nous sommes parjurés ; cet homme était non seulement coupable d'acte de corruption, tel que le comportait l'acte d'accusation, mais il s'est parjuré en déclarant qu'il n'a pas payé ce montant. Oserait-on prétendre que le parlement s'est si complètement dépouillé de tous ses droits, qu'il ne peut intervenir dans une cause de cette nature ? On peut alléguer qu'il est arrivé au parlement anglais d'intervenir dans certaines causes de la même nature. Ainsi, lors des troubles en Irlande il est arrivé que des forçats, c'est-à-dire des personnes mortes civilement furent élues comme députés à la Chambre des communes ; et cette dernière, sans soumettre la question à un comité déclara le siège vacant sous prétexte que le député élu était incapable de siéger.

Il y a à part cela la cause de sir Sydney Waterlow en 1868—on remarquera que cela avait lieu après l'adoption par le parlement anglais de l'acte sur lequel est basée notre loi concernant les élections contestées qui charge les tribunaux de prendre connaissance de ces causes.

Sir Sydney Waterlow venait d'être élu comme député du comté de Dumfries. Une requête en invalidation de son élection fut soumise à la cour, mais, pour une raison ou pour une autre, les procédures furent discontinuées. L'année suivante une nouvelle requête fut présentée, et l'on attira l'attention de la Chambre sur le fait qu'étant un entrepreneur public, cet homme n'avait pas le droit de siéger dans la Chambre. La question fut soumise au comité des privilèges et élections, il fut prouvé que ce député était un entrepreneur public et son élection fut annulée.

Il s'est présenté une autre cause, depuis la mise en vigueur de la loi concernant les élections contestées, dans laquelle on a prétendu que la Chambre avait le droit de s'occuper de la position d'un député contre qui une requête en invalidation d'élection avait été produite en cour, puis abandonnée ; et dans laquelle le siège fut déclaré vacant.

M. McCARTHY : Où cette cause est-elle rapportée ?

M. NORTHRUP : Elle est rapportée à la page 723 de l'ouvrage de May. On remarquera que la cause actuellement soumise à la Chambre ressemble beaucoup en principe à celle de sir Sydney Waterlow. Les cours de justice pouvaient parfaitement se renseigner sur la question de savoir si le défendeur était ou non un entrepreneur public ; cependant, elles ne s'en occupèrent pas. Mais quand on fit remarquer au parlement qu'un député occupait un siège qu'il n'avait pas le droit de conserver pour certaines raisons, il prit la chose en mains et l'élection fut invalidée.

Dans le cas actuel, si l'interprétation de la loi que je soumets est erronée, si le comité parlementaire décide que l'émission du bref du 10 novembre était légal, il n'en résulte aucun inconvénient—le pays sait que l'honorable député qui a été déclaré élu avait droit à son siège et qu'il peut le conserver. D'un autre côté, s'il est décidé que le bref était illégal, je suis certain que nul honorable membre de la droite ne voudrait songer à violer les droits du peuple et à amoindrir la dignité de la Chambre en retenant parmi ses membres un gentleman qui, d'après la décision du comité, ne devrait pas être ici. Je sais que les honorables députés soulèveront des objections à ce que cette question soit soumise au comité, sous prétexte que c'est un corps de partisans, et que la politique de parti doit nécessairement y exercer un certain poids. On dira qu'il en a toujours été ainsi. Mais, en 1882, l'honorable Edward Blake, l'un des hommes les plus distingués qui aient jamais siégé en cette Chambre, donnant son opinion sur ce point, disait qu'il avait siégé dans un grand nombre de comités parlementaires concernant les élections, et qu'il avait toujours constaté que, quel que fût l'homme dont le siège était en jeu, le comité s'était toujours efforcé de rendre justice. J'espère que le très honorable ministre qui dirige la Chambre verra l'inconvenance qu'il y aurait de la part d'un gouvernement libéral à refuser de protéger les privilèges de cette Chambre et les droits du peuple. Un gouvernement tory encroûté pourrait être accusé de manque de considération envers les droits du peuple, mais assurément, il ne sera pas dit, au commencement de ce siècle et dans notre Canada, qu'un gouvernement libéral appuyé par une énorme majorité, comme l'est le gouvernement du très honorable ministre, ne veut pas rendre justice au peuple et à la Chambre, qu'il craint de soumettre une question de ce genre à un comité et que, par un vote hostile il a refusé de donner l'occasion de faire une enquête sur ce cas et empêché que justice soit rendue. Je ne retiendrai pas la Chambre davantage mais je soumettrai la motion dont j'ai donné avis l'autre jour :

Que tous les mots après " Que " dans la motion proposée soient retranchés et remplacés par les suivants :—

Lors de l'élection des députés à la Chambre des communes du Canada qui a été tenue le 31 octobre et le 7 novembre A.D. 1900, un bref pour l'élection d'un député à la Chambre des communes pour le district de Nipissingue a été régulièrement adressé à H. C. Varin, shérif du dit district, en qualité d'officier-rapporteur pour ce district.

Que l'officier-rapporteur a reçu ce bref et a affiché dans le dit district sa proclamation dans la forme et de la manière prescrites par la clause 24 de l'Acte électoral de 1900, plus de huit jours avant le 31ème jour d'octobre 1900, jour fixé pour la nomination des candidats à la dite élection.

Que l'officier-rapporteur allègue que le, ou vers le 18 octobre 1900, il est venu à Ottawa et qu'il a consulté le Secrétaire d'Etat, l'honorable R. W. Scott, afin de savoir quelles listes il devrait se procurer et employer pour la dite élection, et qu'il a eu instruction de se servir de celles de 1898.

Que l'officier-rapporteur allègue de plus, que subséquemment, le 23ème jour d'octobre, il a écrit au Secrétaire d'Etat au sujet des listes de votation, et que le 26 octobre il en a reçu un télégramme dans les termes suivants :

" H. C. Varin, écr,
" Officier-rapporteur,
" North Bay, Ont.

" Vous avez été autorisé à vous servir des listes de votation de 1900 déjà préparées ou en cours d'exécution dans le district non-organisé de Nipissingue—lettre officielle par le courrier du soir. Notifiez tous les intéressés. Elle remplaceront les listes de 1898 là où de plus récentes ont été préparées.

(Signé) R. W. SCOTT."

Que l'officier rapporteur allègue que le 28 octobre susdit, il est venu à Ottawa, qu'il s'est adjoint le candidat réformiste, M. C. A. McCool, et qu'il a de nouveau consulté le secrétaire d'Etat au sujet des dites listes.

Que conformément à un rapport censé avoir été signé le 25 octobre A.D., 1900, par quatre membres du gouvernement, un arrêté du conseil a été passé en date du 26 octobre A.D., 1900, donnant instruction aux shérifs d'Algoma et de Nipissingue de préparer des listes de votation, pour ces districts, et qu'il est allégué qu'une copie de cet arrêté du conseil a été reçue le 30 octobre A.D., 1900, par le shérif de Nipissingue qui était l'officier-rapporteur susdit.

Que le 31ème jour d'octobre A.D., 1900, l'officier-rapporteur a affiché des avis près de la porte du palais de justice et dans la salle du tribunal où la nomination des candidats devait se faire aux termes de sa proclamation, que les dits avis ajournaient la dite élection à un jour ultérieur à être fixé plus tard, et qu'ils étaient conçus dans les termes suivants :—

" Conformément à l'ordre qui m'a été transmis de la part de Son Excellence, en date du 26 octobre 1900, de prendre les mesures nécessaires pour mettre en vigueur et à effet les listes de votation de 1900 pour le district non organisé de Nipissingue, j'ajourne par les présentes la nomination et l'élection telles que fixées par ma proclamation en date du 10 octobre 1900, et j'émettrai une nouvelle proclamation aussitôt que Son Honneur le juge de district aura certifié les dites listes, ou plus tôt si faire se peut.

(Signé) H. C. VARIN,
Officier-rapporteur pour le district de Nipissingue.

Daté à North Bay, 30me jour d'octobre 1900.

Qu'il est allégué qu'un certain J. B. Klock et son agent se sont rendus dans la dite salle du palais de justice le 31ème jour d'octobre 1900, à l'heure fixée par la proclamation de l'officier rapporteur pour la nomination des candidats, avec un bulletin de présentation régulièrement dressé et son dépôt de $200 qu'ils désiraient et se proposaient de remettre à l'officier-rapporteur, mais que ni cet officier ni son secrétaire d'élection n'étaient présents à l'heure et à l'endroit indiqués.

Que l'officier-rapporteur a admis qu'afin d'empêcher la présentation de se faire le dit 31e jour d'octobre 1900, il a emmené son secrétaire d'élection, du nom de Flannery, dans sa propre maison, et que tous deux y sont restés cachés pendant le jour fixé pour la dite présentation.

Que l'officier-rapporteur a admis avoir donné instruction à son député, à son bureau, le dit jour, de répondre, aux demandes qui lui seraient faites, qu'il avait quitté la ville, et il est allégué qu'il a aussi forcé ou induit sa femme, le dit jour, à répondre à ceux qui iraient s'informer de lui à sa maison qu'il était absent et qu'elle ne savait où il était.

Qu'à raison des faits allégués ci-dessus, le dit Klock n'a pu se faire présenter le 31e jour d'octobre, comme il le désirait.

Qu'il est allégué que le 10e jour de novembre 1900 l'officier-rapporteur a reçu d'Ottawa un télégramme comme suit : " Renvoyez le bref d'élection, en y inscrivant les raisons qui ont empêché de procéder à l'élection. Un nouveau bref en date du 10 novembre sera expédié aujourd'hui,—la présentation à l'affichage d'une proclamation."

Que peu après, l'officier-rapporteur a reçu un nouveau bref d'élection pour le dit district électoral de Nipissingue, daté du 10e jour de novembre 1900, accompagné d'une lettre du greffier de la Couronne en chancellerie dans les termes suivants :—

H. C. Varin, écr.
Officier-rapporteur,
North Bay, Ontario.

Monsieur,—Je vous transmets sous ce pli un nouveau bref en date de ce jour, rapportable le 27 décembre prochain, fixant le 28 novembre comme jour de présentation pour un candidat dans le district électoral de Nipissingue. Veuillez renvoyer le premier bref en accusant réception de la présente.

J'ai l'honneur d'être, etc.

H. C. LA MOTHE,
Greffier de la Couronne en chancellerie.

Que bien que les nouvelles listes mentionnées dans l'avis de l'officier-rapporteur ajournant l'élection ne fussent pas préparées et que l'officier-rapporteur ne pût se procurer aucune liste autre que celles en existence à la date du 31 octobre alors écoulé, il procéda à la tenue de l'élection en vertu du nouveau bref, afficha sa proclamation, reçut un bulletin de présentation et un dépôt au nom du dit A. C. McCool, et comme aucune autre présentation n'avait été faite, il déclara le dit A. C. McCool élu comme membre de cette honorable Chambre pour le district électoral de Nipissingue, et le dit C. A. McCool occupe actuellement un siège en cette Chambre.

Que vu les faits ci-dessus énoncés, la question de la validité du bref d'élection daté du 10 novembre 1900 et de la conduite du dit officier-rapporteur soit référée au comité des privilèges et élections afin d'instituer une enquête sur tous les faits dans l'espèce et de faire un rapport sur la validité de la dite élection et sur les actes de l'officier-rapporteur, et que la Chambre donne aussi ordre que le greffier de la Couronne en Chancellerie comparaisse devant le dit comité avec tous brefs, papiers et documents se rapportant à la dite élection.

Je crois, M. l'Orateur, qu'il en a été dit suffisamment pour démontrer qu'une en-

quête devrait certainement être ouverte au sujet de la conduite de l'officier-rapporteur. Je crois qu'il en a été dit assez pour démontrer que, pour me servir d'un euphémisme, il existe des doutes sérieux quant aux pouvoirs que le gouvernement pouvait avoir d'émettre ce bref qui a été émis le 10 novembre. Voici une autre raison sérieuse pour que cette affaire soit soumise à un comité. Les honorables députés savent qu'une cause a été soumise aux tribunaux au sujet de cette première élection ; mais il suffit de parcourir les dossiers de cette cause pour se convaincre que l'action intentée devant les juges ne pouvait avoir pour résultat d'invalider l'élection du député actuel de Nipissingue. C'était une action intentée par M. Klock contre l'officier-rapporteur pour déclarer que lui, M. Klock, avait dûment fait son dépôt de nomination et produit ses documents le 31 novembre, et qu'en conséquence, il avait le droit d'être déclaré élu en vertu du premier bref. C'est là la seule question qui ait été considérée devant la cour. En conséquence, j'ai raison de dire que les questions que nous demandons à faire soumettre au comité des privilèges et élections la validité du second bref—car nous ne nous occupons pas du premier bref —et la conduite de l'officier-rapporteur, sont des cas qui n'ont pas été soumis aux tribunaux et qu'il convient par conséquent de les soumettre au comité. En terminant, qu'il me soit permis de mentionner un autre argument, et c'est celui-ci : Dans cette cause, qui a été entendue devant sir Alexander Boyd et M. le juge MacMahon, un fonctionnaire de l'un des ministères d'Ottawa a produit un dossier démontrant qu'une minute avait été adoptée par le conseil autorisant la préparation de ces nouvelles listes, ce qui a nécessité le retard de l'élection. Or, nous savons tous que les règlements exigent qu'il y ait quatre ministres présents à une réunion du conseil, et les noms de quatre ministres ont été donnés à la cour comme étant ceux des ministres qui étaient présents lorsque cet arrêté du conseil a été signé.

Je suis prêt à admettre que je ne veux nullement mettre en doute, en cette Chambre, l'honneur des ministres que l'on a déclaré s'être trouvés à Ottawa le 25 octobre et avoir pris part à cet arrêté du conseil ; mais le fait reste, les gens du dehors sont disposés à faire des commentaires là-dessus, car cela est devenu un fait public, grâce au procès, que ces quatre ministres qui étaient présents et qui ont pris part à cet arrêté du conseil, se trouvaient, s'il faut en croire les journaux de ce jour, et en un temps où les mouvements des ministres étaient très naturellement observés et notés—car c'était seulement quelques jours avant les élections—nous constatons, dis-je, que les principaux journaux libéraux donnaient des comptes rendus de visites faites par ces ministres et de discours prononcés par eux à des assemblées dans diverses parties du pays, lesquels comptes rendus, s'ils étaient véridiques, et si ces ministres ont réellement assisté à ces assemblées, démontreraient qu'il était tout à fait impossible pour eux de s'être trouvés à Ottawa, le 25 octobre. Mais je n'ai nulle intention d'accuser les ministres de ne pas s'être trouvés ici. Mais je dis seulement, qu'en justice pour eux-mêmes, cette question étant devenue publique, étant notoirement l'objet des commentaires de tout le monde, je crois que c'est là une raison additionnelle pour que les honorables ministres désirent que cette cause soit soumise au comité des privilèges et élections afin que les accusations de ce genre, qui sont sans doute non fondées, puissent être reconnues fausses et pour que le doute disparaisse dans l'esprit du public.

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable M. Charles Fitzpatrick) : J'ai écouté, et je suis tout à fait certain que tous les membres de cette Chambre ont écouté avec beaucoup de plaisir et beaucoup de profit le discours intéressant et instructif que vient de prononcer en cette Chambre, mon honorable et savant ami de Hastings (M. Northrup). Je suis certain que nonobstant tout ce qu'il a dit à l'appui de la motion qu'il a présentée à la Chambre, débarrassée de toute sa technologie légale, cette motion peut se réduire à ceci : Qu'il demande à cette Chambre de soumettre au comité des privilèges et élections une question touchant la validité d'un bref qui a été émis le 10 novembre dernier, et aussi une question relative à la conduite de l'officier-rapporteur nommé pour expédier la procédure relative à l'élection de Nipissingue. Or, j'ai toujours compris qu'un renvoi au comité des privilèges et élections a pour but d'offrir un moyen facile et commode de recueillir la preuve au sujet d'une question qui est soumise à la considération légale qui n'offre aucun doute, que la Chambre a le pouvoir d'assigner devant elle l'officier-rapporteur ou tout autre fonctionnaire dont la Chambre a l'occasion de se plaindre, et ayant assigné cet officier devant elle, la Chambre a le pouvoir d'interroger les témoins dans le but de s'enquérir de toutes les circonstances relatives à l'offense dont on se plaint. Or, pour obvier à la nécessité d'adopter cette procédure, l'usage parlementaire a sanctionné la nomination d'un comité dont le devoir est de faire cette enquête que la Chambre elle-même aurait le droit de faire. Bien que ce comité ait été nommé dans le but de faire cette enquête, la Chambre a conservé son pouvoir inhérent de conduire l'enquête elle-même. Qu'il me soit permis d'attirer l'attention de mon honorable ami sur ce fait que, bien que le comité des privilèges et élections ait été nommé dans le but de faire des enquêtes sur des affaires de ce genre, il ne faut pas oublier qu'en 1873, le parlement a résolu que les questions affectant les élections seraient déterminées par les tribunaux. Je ne veux pas dire, et je crois qu'une semblable déclaration serait in-

convenante de ma part, que le parlement se soit dessaisi du pouvoir de traiter des questions de ce genre ; au contraire, je crois que, bien que le parlement ait délégué aux tribunaux le droit et le devoir de s'enquérir des questions affectant les élections, il a retenu le pouvoir de s'occuper de la conduite des officiers-rapporteurs qui sont des employés de cette Chambre, et aussi de traiter toute question qui peut affecter la position d'un membre de cette Chambre. Mais bien qu'il ait retenu ce pouvoir en ses propres mains, par le choix qu'il a fait des tribunaux, ou plutôt par la délégation qu'il a faite aux tribunaux, il a décidé que c'est là la ligne de conduite préférable à suivre ; c'est-à-dire, que dans l'opinion du parlement, lorsqu'il a adopté l'acte concernant les élections de 1873, il a déclaré que la meilleure ligne de conduite à suivre était de confier aux tribunaux le soin de faire des enquêtes sur les affaires de ce genre. Or, quel serait le résultat du renvoi au comité des privilèges et élections ? Le résultat en serait un rapport sur tous les faits relatifs à l'émission du bref du 10 novembre, et sur tous les faits relatifs à la conduite de l'officier-rapporteur qui a refusé de faire l'élection telle qu'ordonnée par le bref. Pour les fins de cette enquête, le comité des privilèges et élections aura le droit d'assigner devant lui tous les témoins qui pourraient déposer et tous les témoins qui pourraient produire des documents dans le but d'éclairer le comité. Au cours de ses remarques, mon honorable ami a dit, du moins, c'est ce que j'ai compris, que le comité déciderait ceci ou déciderait cela. Le comité ne peut rien décider. Tout ce que le comité peut faire, c'est de s'enquérir et de faire rapport à la Chambre, et la Chambre décide sur ce rapport. Dans ces circonstances, pourquoi renvoyer cette affaire au comité des privilèges et élections ? L'affaire a été devant la cour. On s'est enquis de tous les faits sur la requête qui demandait le siège en faveur de M. Klock, car ce n'était pas une enquête pour contester l'élection. C'était une requête en vertu de laquelle on essayait à installer M. Klock comme député de Nipissingue après qu'il eut échoué devant les électeurs. C'était là le but de la requête et c'est là la requête qui a été rejetée. Au sujet de cette requête, vous avez eu une enquête sur tous les faits relatifs à la conduite de l'officier-rapporteur, à la conduite du greffier d'élection, et en ce qui concerne toutes les questions relatives à l'émission du bref, nous avons tous les faits ici. Il ne peut y avoir de contestations à ce sujet. En vertu de l'acte concernant les élections contestées, une enquête a été tenue sur ces faits, de la manière que j'ai indiquée; les juges sont obligés de faire rapport à l'Orateur, non seulement de leur décision, mais encore de la preuve sur laquelle leur décision est basée, et de fait une enquête judiciaire a été faite sur tous ces faits, la preuve est maintenant ici à la disposition de la Chambre, et il en est de même de la décision des juges. Or, quel avantage en retirerions-nous, si nous avions maintenant une autre enquête devant le comité des privilèges et élections ? Quelle en serait l'utilité ? A quoi cela servirait-il ? Cela serait inutile. Cela serait tout simplement une perte de temps de la part du comité et de la Chambre. Nous avons tous les faits devant nous, et en conséquence, étant en possession de ces faits, je ne puis voir quelle serait l'utilité de renvoyer cette affaire au comité des privilèges et élections.

Mon honorable ami a dit que la question de la validité du bref émis le 10 novembre n'avait pas été soumise aux tribunaux. Elle a été soumise aux tribunaux, mais elle n'a pas été décidée. J'ai ici le rapport des procédés, et je demanderai à mon honorable ami de m'écouter pendant que je vais lire à la page 113 du dossier officiel, la question de savoir si la validité du bref du 10 novembre a été soumise à la cour. Voici ce que le chancellier dit en s'adressant à M. Macpherson qui comparaissait pour le requérant :

> Quant à votre déclaration relative au pouvoir qu'a la Couronne de retirer son bref et d'en émettre un autre, la position légale, en supposant que votre requête fût prouvée quant à l'effet légal en résultant par suite d'une exécution à la requête, etc.——

Il demande un argument sur ce point même. Il est vrai qu'il ne donne pas de décision sur ce point, mais la question a été plaidée devant lui. A ce sujet, les brefs pour les élections générales ont été lancés le 8 octobre. J'ai oublié la date du rapport, mais, c'était après le 7 novembre, dans tous les cas. Le jour de la nomination fut fixé au 31 octobre, et le 7 novembre fut le jour fixé pour le scrutin. Par l'acte de l'officier-rapporteur, acte dont j'aurai l'occasion de parler plus tard, ce bref est devenu nul et de nul effet. C'est-à-dire que, à tort ou à raison, grâce à cet acte, il n'y a pas eu d'élection le 7 novembre, et il n'y a pas eu de nomination le 31 octobre, bien que le bref lui eut conféré le pouvoir de faire une élection le 7 novembre. Quel en a été le résultat ? Si vous acceptez l'argument de l'honorable député, le résultat serait que le collège électoral serait privé du droit de suffrage. Le résultat serait que le collège électoral serait privé de représentation. Mon honorable ami a cité le cas d'une élection partielle, et tous les cas qu'il a cités avaient rapport à des élections partielles, alors qu'un bref avait été émis par l'Orateur de la Chambre pendant la durée d'un parlement. Mais il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas de parlement, lorsque le parlement est dissous. Vous n'aviez pas de Chambre, vous n'aviez pas d'Orateur. Il n'y avait pas alors d'autorité à laquelle vous pouviez vous adresser pour obtenir un bref. J'admets qu'il n'y a pas de précédent ; du moins, il m'a été impossible de trouver un précédent. Peut-être que mon honorable ami qui a certainement étudié cette question avec beaucoup de soins, en a

trouvé un, mais pour ma part, je n'ai pu en trouver. Alors, raisonnons par analogie. L'acte concernant les élections décrète que le Gouverneur général émet le bref. L'article II dit :

La personne à laquelle un bref est adressé comme susdit, sera l'officier-rapporteur à l'élection à laquelle le bref s'applique : pourvu toujours que si la personne à laquelle le bref a été adressé refuse ou est inhabile à agir on incapable d'agir, le Gouverneur général puisse nommer une autre personne pour être officier-rapporteur.

C'est-à-dire que si l'officier-rapporteur auquel le bref est adressé refuse d'agir, le Gouverneur général peut à son gré nommer ou ne pas nommer un autre officier-rapporteur. Or, ici l'officier-rapporteur refuse d'agir à la onzième heure et renvoie son bref lorsqu'il est impossible de nommer un autre officier-rapporteur pour faire l'élection et si, au dernier moment, immédiatement avant la nomination, l'officier-rapporteur, par son acte, est cause qu'il est impossible de faire l'élection, est-il concevable que le collège électoral soit privé du droit de suffrage et que le Gouverneur général n'ait pas le pouvoir—car si ce n'est pas en son pouvoir, nul n'a ce pouvoir dans le pays—de régler cette question—mais que toute la question doive rester ouverte jusqu'à ce que le parlement soit convoqué dans le but de la régler ? Je crois que c'est là une question légale très délicate et très compliquée. C'est une question qui n'est pas du tout exempte de doute, mais en l'examinant non seulement à la lumière de tout le sens juridique que certaines gens sont censées posséder, mais encore du simple bon sens, doit-on supposer que ce collège électoral, par l'acte fortuit de l'officier-rapporteur, doit être privé du droit de suffrage, et qu'il n'y a aucun remède ? Le seul remède est celui qui a été adopté dans le cas actuel. Mais avant de passer à un autre point, supposons que nous soumettions cette question au comité des privilèges et elections, quels renseignements pourrons-nous avoir que la Chambre ne possède pas déjà ? Quels renseignements pourrons-nous avoir qui puissent nous permettre d'en arriver à une conclusion avec les renseignements que nous possédons maintenant ? En tant qu'il s'agit de cette question, il est hors de doute que le bref a été émis le 10 novembre, il est hors de doute qu'il n'y a aucune disposition dans le statut qui empêche l'émission du bref. Cela étant, quel avantage pouvons-nous attendre du renvoi de cette question au comité des privilèges et elections ? La Chambre n'a-t-elle pas au moment actuel des renseignements suffisants pour lui permettre d'en arriver à une solution ?

J'arrive maintenant à la deuxième question : la question relative à l'officier-rapporteur. Quelle est la position au sujet de ce fonctionnaire ? Le bref a été émis le 9 octobre, en vertu de l'article 10 de l'Acte concernant les élections, la nomination a été fixée par le bref d'élection au 31 octobre et le jour du scrutin au 7 novembre. Le 10 octobre, le lendemain de l'émission du bref, l'officier-rapporteur a lancé sa proclamation. Il a immédiatement demandé les listes en vertu de l'article 22 de l'Acte électoral, et il ne faut pas oublier, en ce qui concerne cet officier-rapporteur, que Nipissingue est géographiquement l'un des plus grands collèges électoraux de la province d'Ontario. Il mesure 250 milles de l'est à l'ouest et 200 milles du nord au sud.

Il fallait que le proclamation fût affichée dans toute l'étendue de cette région dans les huit jours après que la proclamation eut été lancée. Non seulement il y avait tout ce vaste espace à couvrir, mais il y avait en outre soixante et un bureaux de scrutin dans les limites du district ; trois dans le comté de Renfrew, vingt dans le district d'Algoma et trente-huit dans Nipissingue proprement dit. Sur les soixante et un, vingt-huit bureaux de scrutin étaient contenus dans ce que nous appelons le territoire non organisé. Or, dans les limites de ce territoire non organisé, il y a 2,206 électeurs, le vote total du collège électoral étant d'un peu moins de 9,000. Informations prises, l'officier-rapporteur constata qu'il n'y avait pas de liste légale en vigueur dans tout le territoire non organisé ; c'est-à-dire que s'il eût procédé à l'élection le 7 novembre, ainsi que le bref lui ordonnait de le faire, 2,206 électeurs sur un peu moins de 9,000 auraient été privés du droit de suffrage, c'est-à-dire qu'en réalité un quart des électeurs du collège électoral n'auraient pu exercer leurs droits de citoyens. Voyant cela, l'officier-rapporteur s'est adressé aux autorités à Ottawa afin que l'on prît des mesures pour faire disparaître cette difficulté. Il paraît que d'après la loi qui existe dans la province d'Ontario, les listes en vigueur dans le territoire non organisé étaient celles qui avaient été faites en 1898 en vertu de la loi provinciale. Une disposition de l'Acte 62 Victoria décrétait que ces listes pour le territoire non organisé, ainsi faites en 1898, seraient disponibles pour toutes les fins électorales jusqu'à l'époque où le lieutenant-gouverneur en conseil déciderait de faire de nouvelles listes. Lorsque ce bref d'élection a été émis, les listes alors en vigueur étaient celles de 1898. Ces listes avaient donc plus d'un an d'ancienneté, et cela étant, en vertu de notre acte électoral elles ne pouvaient servir à l'élection alors pendante. Les listes pour ce territoire étaient alors en voie de préparation et devaient être disponibles à une date subséquente. Or, avant l'acte électoral de 1900, si ce bref eût été adressé à l'officier-rapporteur, il aurait pu fixer la nomination et le jour du scrutin afin d'obvier à la difficulté qui se présentait. Le résultat de l'acte électoral de 1900, en ce qui concerne le district de Nipissingue, fut de lui enlever ce pouvoir. Il y a plus ; s'il se fût produit un accident imprévu ou un re-

tard, ou toute autre cause pour laquelle la proclamation n'aurait pas été affichée dans le délai prescrit, ou dans le cas de la mort de l'un des candidats, l'officier-rapporteur aurait eu le pouvoir, en vertu de l'article 30, de retarder l'élection. L'officier-rapporteur ayant ce pouvoir dans les conditions que j'ai indiquées et voyant que cette proportion considérable du corps électoral serait privée du droit de suffrage, a pris sur lui de décider que le bref ne suivrait pas son cours ordinaire et n'aurait pas son effet, et il a renvoyé le bref à Ottawa en faisant à ce sujet un rapport spécial. Je ne suis pas ici pour déclarer que l'officier-rapporteur avait le droit de faire cela, qu'il avait raison au point de vue légal et technique. Au contraire, j'admets que l'officier-rapporteur n'avait pas le pouvoir de suspendre l'opération de ce bref, qu'il n'avait pas le pouvoir de suspendre l'élection. J'admets tout cela. Mais dans les circonstances, comme il a agi de bonne foi, comme il a fait ce qui semblait être parfaitement justifiable dans les circonstances, qu'est-ce que nous allons faire ? Allons-nous le condamner maintenant ? Puisqu'il a agi comme je l'ai dit, allons-nous le condamner parce que, dans l'exercice du pouvoir discrétionnaire dont il se croyait revêtu, il a retardé l'élection, allons-nous décider qu'il a commis une erreur et le punir ? Mais, si l'officier-rapporteur était coupable d'un méfait, s'il peut être trouvé coupable d'une offense, nous avons tous les rouages qui permettront aux honorables députés de le punir. Ces rouages sont fournis en vertu des articles 19 et 20 de l'acte qui le rendent passible d'une amende de $500 en sus de tous les dommages, s'il a commis un méfait quelconque au sujet du renvoi du bref.

Comme je l'ai dit, l'élection a été retardée et mon honorable ami (M. Northrup) dit que la conduite de l'officier-rapporteur le jour de la nomination était de nature à mériter la condamnation. Eh bien, s'il faut condamner un homme pour avoir été paisible, j'admets que l'officier-rapporteur doit être condamné. Le jour de la nomination, l'officier-rapporteur, sachant jusqu'à quel point les gens étaient excités au sujet de cette élection, a décidé qu'il serait plus à propos de rester chez lui, et d'éviter de rencontrer les gens qui étaient venus à North-Bay pour la nomination. Il s'est tenu éloigné. Voilà tout ce qui est arrivé. Ayant décidé de retarder la nomination, il s'est tenu à l'écart parce que ce jour-là, non seulement M. Klock, mais M. McCool étaient à North Bay, ayant tous deux leurs bulletins de nomination et leurs dépôts tout prêts. Ils étaient là tous deux dans le but de procéder à l'élection. Avis leur ayant été donné à tous deux qu'on ne procéderait pas à la nomination, l'officier-rapporteur, sachant qu'il n'avait pas de fonctions à exercer, se tint convenablement à l'écart. Il se peut que l'honorable député (M. Northrup) et d'autres eussent agi différemment, mais après tout,

nous ne sommes pas ici pour déterminer le courage ou la vaillance de l'officier-rapporteur. Nous sommes ici pour déterminer jusqu'à quel point sa conduite a été correcte ou incorrecte en ce qui concerne l'élection. Mon honorable ami (M. Northrup) dit qu'une grande injustice a été commise envers les électeurs. Je déclare respectueusement qu'aucune injustice n'a été commise. Une grande injustice eut été commise envers eux si l'élection eut eu lieu le 7 novembre, car alors une proportion considérable des électeurs auraient été privés de leurs droits de suffrage, et comme ils sont devenus aptes à voter lorsque l'élection a eu lieu, personne n'a été victime d'une injustice. Au contraire, on a rendu à chacun la justice qui lui était due.

M. MONK : Je voudrais appeler l'attention du Solliciteur général sur l'allégation contenue dans la motion à l'effet que la nouvelle liste n'était pas préparée mais que, néanmoins, l'élection a été faite sur les anciennes listes.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est ce qu'allègue la motion. La réponse à cela est le certificat que j'ai ici, donnant la date à laquelle les listes des électeurs ont été rendues disponibles pour l'élection, et en consultant ce certificat, je constate qu'elles étaient toutes disponibles avant la nomination. Le certificat donne la date à laquelle les listes des électeurs pour les diverses parties des territoires non organisés ont été disponibles, et le relevé est comme suit :

Airey, Sabine et Lyell, 26 novembre ; Dryden, Neelon, McClelland et Carson, 24 novembre ; Chisholm et Boulter, 30 octobre ; canton de Chisholm, 30 octobre ; MacLennan, Rathburn et Street, 13 novembre ; Murchison, Lyell et Preston, 26 novembre ; canton de Hugel, 7 novembre ; Casey, Harris, Hilliard, Brethour et Ingram, 30 octobre; Blezzard et Halmer, 24 novembre ; Sabine et Lyell, 7 novembre ; Long Sault, 30 octobre ; Lauder et Wilks, ; Montreal River, et Témiscamingue, 30 octobre ; Field, Badgerow, Gibbons, Grant, Bastedo et Crerar, 13 novembre ; canton de Buck, 30 octobre ; Peck, Hunter, Canisby et McLaughlin, 26 novembre ; Hagar, Loughrin, Aurey et Hawley, 28 novembre ; Casimer, Applebyet Jennings, ; Kirkpatrick, Badgerow, Appleby et Casmier, 26 novembre ; Dymond, Harris, Harley, Hudson et Kearns, 30 octobre.

M. MONK : Qu'est-ce que nous lit l'honorable ministre ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Un certificat que j'ai eu du Secrétaire d'Etat. Il est à remarquer qu'après que le bref eut été renvoyé à Ottawa, un nouveau bref a été émis ; et que si M. Klock eut désiré offrir sa candidature, il aurait pu le faire. Pourquoi n'a-t-il pas profité de l'occasion comme l'a fait le député siégeant ? Pourquoi n'a-t-il pas préparé son bulletin de nomination, afin d'offrir sa candidature en vertu du nouveau bref ? Il n'a pas jugé à propos de le faire. Mais mon honorable ami dit qu'il ne pouvait pas disputer l'é-

lection à M. McCool en vertu du second bref. Je diffère d'opinion avec lui. En vertu du nouveau bref, M. Klock pouvait, tout comme n'importe quel électeur, disputer l'élection à M. McCool, parce qu'il y avait eu un rapport indu. S'il n'y eut pas eu de bref, il n'y aurait pas eu d'élection et toute la question eut pu être jugée, et je prétends qu'ayant contesté l'élection et n'ayant pas soulevé la question dans le temps, M. Klock et ses amis ont virtuellement consenti à l'élection de M. McCool ; et l'idée de soulever la question de la validité du second bref leur est venue après coup ; parce que s'ils n'eussent pas eu confiance en ce bref dans le temps ils auraient soumis la question au jugement des tribunaux comme ils pouvaient le faire.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais demander à l'honorable ministre de quelle date il parle en faisant la déclaration contenue dans ce document ? Il est question de la date du certificat final—qu'est-ce que cela veut dire ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cela veut dire le certificat final du gardien légal en possession des listes—le certificat fixant la date à laquelle ils sont entrés en vigueur.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas que mon honorable ami fasse disparaître tout à fait la difficulté que j'entrevois à ce sujet. Ces dates sont-elles celles auxquelles elles ont été terminées par le fonctionnaire qui en était chargé ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui ; il n'y avait plus rien à régler. Or, mes honorables amis n'ont pas jugé à propos d'éprouver la validité de l'élection devant les tribunaux, et ils cherchent maintenant à la faire éprouver à la Chambre des Communes. Je dis que le renvoi au comité des privilèges et elections, demandé par cette motion ne serait absolument d'aucune utilité, parce que nous sommes maintenant en possession de tous les faits que le comité pourrait mettre à notre disposition, et puisque nous sommes en possession de ces faits, il appartient à la Chambre de déterminer d'abord, si le bref du 10 novembre était valide et s'il a été légalement émis ; et en second lieu si, d'après les faits déclarés—et je crois que mon honorable ami et moi nous avons, en substance, déclaré dans les mêmes termes les faits relatifs à l'officier-rapporteur—la Chambre serait justifiable d'agir en ce qui le concerne. Après tout, il faut se rappeler que l'officier-rapporteur, s'il est coupable d'un méfait, est exposé à être poursuivi en vertu de l'acte électoral et passible d'une forte amende. Dans ces circonstances, je prétends qu'il n'y a plus rien qui puisse être l'objet d'une enquête, qu'il n'y a pas de renvoi possible au comité des privilèges et élections qui puisse être de quelque utilité, et que la Chambre est maintenant en possession de tous les renseignements dont elle a besoin pour lui permettre d'en arriver à une conclusion.

M. GEO. O. ALCORN (Prince-Edouard) : M. l'Orateur, je désire faire quelques remarques sur la motion faite par l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) au sujet de l'élection de Nipissingue. Si je comprends bien, la prétention est que l'exécutif n'a pas le pouvoir, en vertu du statut, ni par prérogative, d'émettre le second bref dont ont parlé les deux honorables préopinants. Il semble admis qu'il n'a pas ce pouvoir en vertu du statut ; et je prétends, renchérissant un peu sur l'argument de l'honorable député de Hastings-est, qu'à considérer les faits et les circonstances qui ont accompagné ce cas, que même si l'exercice de la prérogative existe, il n'était pas convenable de la part du gouvernement de l'exercer dans le cas actuel ; parce que, si nous examinons les faits et les circonstances qui ont précédé l'émission du second bref, on constatera que c'est le gouvernement lui-même qui a créé l'état de choses sur lequel il s'appuie pour dire qu'il était nécessaire pour lui d'exercer le droit de prérogative en émettant le second bref. En d'autres termes, je dirai qu'il n'est pas loisible au gouvernement d'exercer ce droit parce que le gouvernement profiterait alors de son propre méfait ; et je crois que c'est un principe de droit excellent que celui qui veut qu'un individu ou une association ne puissent profiter de leurs propres méfaits. Si nous examinons les faits, nous constaterons que le rapport du conseil sur lequel l'arrêté du 26 octobre a été basé contient la base sur laquelle le gouvernement a agi, apparemment, pour émettre le second bref. Je sais qu'on pourra dire qu'il n'y a pas de liaison nécessaire entre le rapport du conseil sur l'arrêté du conseil et l'émission du second bref. Mais je prétends que ce n'est pas là envisager la question. Je crois que la Chambre est justifiable de s'enquérir, et que le pays exigera que nous nous enquerrions de tous les faits et circonstances qui ont précédé l'émission de ce bref, et sur lesquels le gouvernement doit avoir compté pour trouver une excuse légale en ce qui concerne l'émission de ce bref. Il faut ou que l'arrêté du conseil ait servi ou serve maintenant de base pour l'exercice de la prérogative, ou que le gouvernement choisisse l'autre tranchant du dilemme, savoir : qu'il était préparé à fixer la date de l'élection, et de fait, qu'il a fixé la date de l'élection à un jour où il devait savoir qu'il était impossible que les listes pour le territoire non organisé d'Ontario pussent être prêtes. Je prétends donc que dans l'un ou dans l'autre cas son acte est injustifiable. Si j'examine la première raison, je puis supposer que les fonctions d'un officier-rapporteur sont semi-judiciaires. Il n'est en aucun sens l'agent ou le serviteur de l'administration qui le nomme. Il est en quelque sorte dans la position d'un juge qui instruit un procès. Ses devoirs sont minutieusement indiqués dans les divers statuts et il est tenu de se guider, dans l'exercice de ses fonctions, par la meilleure interprétation

que lui ou son conseiller judiciaire peuvent donner aux statuts. Je sais par ma propre expérience que l'ancien ministère conservateur a absolument refusé de conseiller ou de diriger les officiers-rapporteurs agissant en vertu des brefs émis, quant à la ligne de conduite qu'ils devraient suivre lorsque des difficultés se présentaient. Je sais que des demandes de conseils et d'instructions ont été faites et qu'elles ont été accueillies par un refus formel, le gouvernement conservateur prétendant qu'un officier-rapporteur exerce des fonctions semi-judiciaires et doit être guidé par les statuts et par les précédents établis par le temps. Mais la ligne de conduite suivie par le gouvernement actuel a été tout à fait contraire à cela. Depuis la première visite à Ottawa de l'officier-rapporteur, visite mentionnée par l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), le 15 novembre, depuis ce temps, les rapports entre le gouvernement et l'officier-rapporteur ont été ceux d'un agent ou d'un serviteur et de son maître en toute cette affaire.

Le 15 octobre, l'officier-rapporteur est venu à Ottawa et a consulté le Secrétaire d'Etat relativement aux listes dont il devait se servir. Mais les statuts sont explicites sur ce point, et je prétends que nul avis ou instructions n'aurait dû lui être donnés par le Secrétaire d'Etat. L'acte électoral, article 5, paragraphe (c), explique quelles sont les listes dont on doit se servir et décrète que ce sont les listes qui étaient en vigueur en dernier lieu dans le district électoral auquel s'applique le bref. Evidemment, dans le district de Nipissingue, même dans le territoire non organisé, il y avait une dernière liste en vigueur, et c'était la liste de 1898. La réponse donnée par le Secrétaire d'Etat le 15 octobre était à l'effet que l'on devait se servir de la liste de 1898. L'officier-rapporteur s'en retourna chez lui ayant apparemment l'intention d'agir conformément à ce conseil. Mais si l'on en juge par les faits subséquents, il est évident que le gouvernement actuel, étant particulièrement saisi de la situation dans Nipissingue, conçut le plan qu'il mit plus tard à exécution, volant un siège à l'opposition. C'était un fait bien connu que M. Klock avait retenu ce siège par une très forte majorité lors des élections précédentes et que, dans le cours ordinaire des choses, il devait réussir de nouveau le 7 novembre; mais en retardant l'élection et en la faisant comme élection partielle, le gouvernement pouvait mettre toute son influence et son pouvoir dans la lutte et avoir une bien meilleure chance de conquérir le siège. Tel est le plan qu'il a fait connaître à l'officier-rapporteur le 15 octobre et qu'il s'est appliqué à mettre à exécution. Comme preuve que le gouvernement en cette affaire a traité l'officier-rapporteur comme son serviteur et son agent par l'entremise duquel il espérait manipuler cette élection, qu'il me soit permis de citer un télégramme du 26 octobre :

M. ALCORN.

Vous avez été autorisé à vous servir des listes de votation de 1900 déjà préparées ou en cours d'exécution dans le district non-organisé de Nipissingue—lettre officielle par le courrier du soir. Avertissez tous les intéressés. Elles remplaceront les listes de 1889 là où de plus récentes ont été préparées.

(Signé) R. W. SCOTT.

Cela démontre, de façon à n'en pouvoir douter, que le gouvernement n'a voulu se servir du président de l'élection dont les fonctions étaient semi-judiciaires, que comme d'un instrument pour arriver à ses fins, en empêchant ce fonctionnaire d'observer la lettre et l'esprit de la loi. Nous voyons ensuite le président de l'élection revenir à Ottawa consulter le secrétaire d'Etat. Au second voyage, il se fait accompagner du candidat libéral, ainsi que le démontre la preuve faite devant la cour à laquelle on a demandé d'annuler cette élection. Cette conduite de ce fonctionnaire a raison de nous étonner et de nous surprendre. C'était la loi seule qui devait diriger les actions de cet homme ; cependant, il considère de sa dignité, non seulement de demander l'avis du gouvernement, ce qu'il n'avait pas le droit de faire, mais de permettre au candidat des ministres d'assister à l'entrevue qu'il a sollicitée du Secrétaire d'Etat. C'est du reste ce qu'a reconnu, au cours de la preuve dont je viens de parler, le procureur du président en question. Voici cette déclaration :

L'avocat du président de l'élection reconnaît que ce fonctionnaire a rapporté le premier bref d'élection, pour se conformer à un ordre du greffier de la Couronne en chancellerie qui lui envoyait, en même temps, un second bref d'élection.

C'est par le télégramme suivant, en date du 10 novembre, que cet ordre fut donné :

Renvoyez le bref d'élection, en indiquant les raisons qui vous ont empêché de procéder à l'élection. Un nouveau bref, en date du 10 novembre, sera expédié, aujourd'hui,—l'appel nominal devant se faire le 28 novembre. Sur ces données, vous pouvez procéder à l'affichage d'une proclamation.

On ne saurait trouver une preuve plus évidente de la connivence du gouvernement. Si j'ai bien compris ce qu'il a dit, le Solliciteur général a prétendu qu'il avait dû émettre un nouveau bref, à cause de la conduite du président de l'élection dans cette affaire. J'affirme que nous trouvons dans ce télégramme et dans l'aveu du procureur de ce fonctionnaire, la preuve la plus évidente que la prétention de mon honorable ami ne saurait subsister, et que, au contraire, c'est le gouvernement qui, en envoyant ce télégramme, a rendu nécessaire l'émission d'un second bref. J'affirme qu'il s'agit ici d'un plan préparé par le gouvernement, à la suite de la visite du président de l'élection, le 15 octobre, si je consulte l'arrêté du conseil dont on a parlé et dont je vais citer un extrait :

Vu le rapport du Secrétaire d'Etat, daté du 25 octobre 1900, déclarant que la loi d'Ontario 62

Vic. (2), chap. 4, intitulée : " Loi concernant les listes des électeurs dans les territoires non-organisés ", stipule (1) que la 3e partie de la loi concernant les listes des électeurs d'Ontario ne sera pas en vigueur durant deux ans à dater du jour où la loi actuelle sera adoptée, à moins qu'il n'en soit ordonné autrement par le lieutenant-gouverneur en conseil ; (2) que tant qu'on n'aura pas préparé de nouvelles listes d'électeurs pour les districts non-organisés en vertu de la dite 3e partie ou de toute ordonnance de la législature de cette province, les listes préparées et certifiées en vertu de la dite 3e partie, pendant l'année 1898, seront, lors d'une élection pour l'Assemblée législative, les listes légales des arrondissements de votation où elles s'appliquent——

Voici, maintenant, la partie du rapport qui contient l'argumentation :

La 3e partie de la loi concernant les listes des électeurs d'Ontario se rapporte à la préparation annuelle des listes des électeurs dans les territoires non-organisés où il n'y a pas de rôles de cotisation ; elle a pour but de faire exécuter ce travail de préparation d'une manière normale, à intervalles déterminés, suivant le sens de l'article 9 de la loi du cens électoral de 1898. Durant les deux années où cette 3e partie ne sera pas en vigueur, la loi provinciale ne contient aucune stipulation concernant la préparation de ces listes à époques fixes, mais (d'après les termes mêmes de l'article 9 de la loi du cens électoral) seulement aux époques fixées par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, comme les listes préparées et certifiées en 1898, datent de plus d'un an, il devient nécessaire que Votre Excellence en conseil prenne les moyens stipulés dans l'article 9 susdit en vue de la préparation de nouvelles listes pour le territoire qui tombe sous cette 3e partie de la loi plus haut mentionnée, en vue de l'élection générale pendante——

L'arrêté du conseil résume, à mon sens, les dispositions de cette loi. Il s'agit du chapitre 4 de la loi adoptée, en 1898, par la législature d'Ontario, à l'effet d'empêcher l'application des dispositions de la troisième partie de la loi concernant les listes des électeurs d'Ontario ; cette partie se rapporte à la préparation des listes dans les territoires non organisés. Elle contient une stipulation déclarant que, tant qu'on n'aura pas fait d'autres listes des électeurs, celles de 1898 serviront lors des élections. Personne n'ignore que la loi du cens électoral de 1898 contient une stipulation à l'effet que, pour les fins d'une élection fédérale, le gouvernement du Canada adopte les dispositions de la loi du cens électoral des différentes provinces. D'où il faut conclure que, quand aux territoires non-organisés, cette stipulation de la loi 62 Victoria doit s'appliquer, et que les listes de 1898 doivent servir, tant qu'on n'en aura pas préparé de nouvelles. Je voudrais appeler l'attention de la Chambre sur l'article 9 de la loi du cens électoral dont les stipulations se lisent comme suit :

Lorsque, en vertu des lois d'une province, les listes d'électeurs pour un district ou une division électorale de cette province, ou quelqu'une de ces listes, ne sont pas dressées à intervalles réguliers, mais aux époques fixées par le lieutenant-gouverneur en conseil ou quelque autre antorité provinciale ou locale, ou seulement de tmps à autre pour les fins d'une élection générale ou autre devant prochainement avoir lieu, les dernières listes d'électeurs précédentes ainsi dressées, seront employées pour les fins de toute élection fédérale dans le territoire compris dans le district électoral provincial, ou cette division électorale, ou dans les parties de ce district ou de cette division pour lesquelles elles auront été dressées, si ces listes ont été dressées pas plus d'un an avant la date du bref pour cette élection fédérale.

Il est évident que la raison invoquée dans le rapport qui a servi de base à l'arrêté du conseil du 26 octobre, repose sur la prétention que l'article 9 de la loi du cens électoral s'applique à la préparation des listes dans les territoires non organisés d'Ontario. Eh ! bien, M. l'Orateur, quelle qu'ait été l'intention de ceux qui ont rédigé cet article, on ne saurait donner aux termes mêmes de cette stipulation, l'interprétation que nos adversaires veulent leur prêter. A mon sens, cet article s'applique seulement à la préparation des listes dans les cités et les villes de comté d'Ontario où, d'après une loi récente, tous les citoyens âgés de 21 ans ont le droit de voter aux élections provinciales. Si je ne me trompe, c'est là l'interprétation qu'on doit lui donner ; je considère que la raison invoquée par le gouvernement tombe d'elle-même, et que l'élection de l'honorable gentleman, qui représente ici le district de Nipissingue, est le résultat d'une intrigue évidente.

Je pourrais invoquer un grand nombre de motifs à l'appui de mon affirmation. En lisant l'arrêté du conseil, je constate qu'il y est question de la préparation des listes aux époques déterminées par le lieutenant-gouverneur en conseil et que, dans les cas où ce dernier doit, d'après la loi provinciale, déterminer ce temps, le Gouverneur général a le droit de faire préparer ces listes. La conclusion qui s'impose, est celle-ci : Le lieutenant-gouverneur en conseil donne l'existence réelle aux listes, dans les districts d'Ontario où il n'y a pas d'organisation municipale; on doit donc supposer qu'on peut trouver une stipulation à cet effet dans la troisième partie de la loi concernant les listes des électeurs. Cependant, tel n'est pas le cas ; le lieutenant-gouverneur d'Ontario n'a rien à voir à la préparation des listes que fait, chaque année, durant le mois de juin, dans les districts non organisés, le shérif ou le magistrat de police du comté où se trouvent ces districts. Donc, la raison invoquée par l'honorable Solliciteur général est futile et tombe d'elle-même. Je cite ce fait pour démontrer que, et c'est là la conclusion à laquelle, d'après moi, la Chambre devrait en arriver, l'article 9 de la loi fédérale concernant le cens électoral ne se rapporte pas à la préparation des listes dans les territoires non organisés, mais seulement aux listes faites dans les cités et les villes où tous les citoyens âgés de 21 ans ont le droit de voter aux élections provinciales.

Il ressort de plus, si nous examinons certains paragraphes de l'arrêté du conseil, que le gouvernement, en réalité, n'espérait pas que les nouvelles listes seraient terminées, dans les districts non organisés, à temps pour servir à l'élection fixée par ce second bref. Le rapport du conseil démontre qu'on a voulu faire cette élection, sans avoir les listes ou une partie des listes de ce comté ; on a voulu éluder les stipulations de la loi électorale d'Ontario, quant à la préparation de ces listes, en n'accordant pas le temps nécessaire pour faire ce travail. Le télégramme dont j'ai parlé et qui porte la date du 26 octobre, après avoir fait mention de l'envoi d'un second bref, se termine comme suit : " Elles remplaceront les listes de 1899 partout où on en a préparé de plus récentes." On peut donc conclure par là que partout où ce travail n'avait pas été fait, on pouvait se servir des listes actuelles, sans tenir compte de celles qui viendraient en vigueur en 1900. Nous trouvons ce qui suit dans l'arrêté du conseil :

Vu, cependant, le peu de temps qui reste pour faire ce travail——

C'est-à-dire pour préparer les listes de 1900 dans les territoires en question.

—dans la préparation et la revision des nou- par la troisième partie——

Il s'agit de la loi concernant le cens électoral d'Ontario.

—dans la préparation et la révision des nouvelles listes.

Je viens de le dire : non seulement le gouvernement était prêt à passer outre, sans s'occuper de préparer de nouvelles listes, mais encore à faire fi de la loi électorale d'Ontario, sur ce point. Le rapport se termine comme suit :

Le ministre croit que le travail fait jusqu'ici sous la surveillance des autorités provinciales, pourra servir aux fins de l'élection prochaine. Il suggère à Votre Excellence d'avertir tous les intéressés que, dans les circonstances, on n'exigera plus qu'un avis de 10 jours pour l'audition de tels appels.

Cela prouve surabondamment mon affirmation de tout à l'heure ; le gouvernement ne s'est pas occupé de savoir s'il observait la loi ; il ne désirait que remettre à plus tard la date de cette élection. Les termes mêmes de l'article 9 de la loi du cens électoral prouvent que j'ai raison de prétendre que cette stipulation s'applique aux listes des cités et des villes de comté et non à celles des territoires non organisés. Celles-ci sont faites à des époques régulières ; on ne peut donc soutenir qu'elles tombent dans la catégorie des listes préparées à certains intervalles que peut fixer, suivant son bon plaisir, le lieutenant-gouverneur en conseil. Celui-ci n'a rien à voir à la préparation des listes de ces territoires. Ces dernières ne tombent pas non plus dans la catégorie des autres listes dont parle l'article 9, c'est-à-dire des listes faites de temps à autre en vue des élections générales ou autres, alors qu'il s'agit d'inscrire les noms des citoyens de 21 ans qui ont le droit de voter ; ce ne sont pas des listes faites tous les ans. Je prétends donc, M. l'Orateur, que mon argument est bien fondé, si l'on s'en tient aux termes mêmes de l'article 9.

M. ALCORN.

Remarquons en outre que la loi du cens électoral qui contient cet article 9, a été signée le 13 juin 1898, tandis que la loi 62 Victoria qui, d'après l'arrêté du conseil, ne reconnait plus l'existence des listes des électeurs des districts non organisés, et se trouve par conséquent, à donner au Gouverneur en conseil le pouvoir de faire de nouvelles listes pour ces territoires, ce qui nécessite un nouveau bref et une élection partielle, n'a été sanctionnée que le 1er avril 1899. Il est certain qu'on ne prévoyait pas ce cas, lorsque la loi de 1898 a été adoptée.

S'il me fallait, M. l'Orateur, un témoignage direct à l'appui de ma prétention, je répéterais à la Chambre les paroles du très honorable premier ministre, rapportées au second volume des Débats de 1898, page 4959. La Chambre discutait en comité général l'article 9 de la loi du cens électoral ; il s'agissait d'un amendement proposé par l'honorable représentant de Toronto-ouest (M. Clarke). Ce dernier demandait que les listes fussent préparées tous les six mois. Voici ce que disait à ce propos l'honorable chef de la Chambre :

L'amendement en question est censé s'appliquer aux comtés d'Ontario où le système d'inscription est en vigueur, et, dans ce cas, le bill statue que si l'inscription a eu lieu plus de douze mois avant l'époque d'une élection fédérale, alors, il faudra confectionner d'autres listes; s'il y a moins d'un an, on se servira de l'ancienne liste. Voilà le bill dans sa teneur actuelle. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) demande, si je ne me trompe, de réduire à six mois la période d'inscription, et j'ai consenti à la chose, de l'avis de mon honorable ami, le Solliciteur général.

Puisqu'ils ont pris part à ce débat, ces deux honorables messieurs doivent connaître ce qu'eux-mêmes et la Chambre avaient alors en vue, et si je me trompe en affirmant que l'article 9 n'a pas d'autre portée que celle que je lui ai donnée. A tout événement, voilà la déclaration formelle du premier ministre et nous devons y ajouter foi. Il me semble que l'honorable secrétaire d'Etat, si j'interprète bien la loi, ne s'est pas trompé lorsqu'il a, bien à contretemps, sans doute, donné au président de l'élection le conseil de se servir des listes de 1898. Il a commis une erreur en modifiant son opinion, ainsi que l'atteste le rapport du conseil en date du 25 octobre ; mais il fallait atteindre le but dont j'ai parlé. Je prétends, en outre, à l'appui de mon affirmation, que les ministres ont le pouvoir de fixer la date des élections. C'est un privilège dont ils ont usé l'an dernier ; mais, ici, le conseil des ministres n'a pas rempli son devoir et il a fait preuve d'une négligence impardonnable—car il doit connaître la loi 62 Victoria et ses ef-

fets sur la loi du cens électoral—en fixant l'appel nominal et le rapport du bref à une date où, d'après lo loi d'Ontario, il devait le savoir, les listes des électeurs des districts non organisés n'étaient plus en vigueur et ne pouvaient servir. J'ajouterai, à ce propos, que sa propre erreur empêche le gouvernement de se retrancher derrière l'exercice de ce privilège, pour s'excuser d'avoir publié un nouveau bref. Cette prétention repose sur ce principe de droit : Nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude. Si cela est vrai, le gouvernement, alors même qu'il jouirait de ce privilège, ne devait pas, dans le cas qui nous occupe, exercer cette prérogative.

On ne saurait prétendre que la loi accordait aux ministres le droit de retarder cette élection. Je dirai de plus, en dépit des remarques de l'honorable Solliciteur général, qu'on pourrait à peine soutenir la prétention que la loi donnait ce pouvoir au président de l'élection. Dans deux cas, celui-ci aurait eu le droit d'agir comme il l'a fait, et ces cas sont prévus par la loi dont ils font l'objet de deux articles, que nous a cités le Solliciteur général. Je n'ai pas l'intention d'occuper trop longtemps l'attention de la Chambre en discutant les articles de la loi qui se rapportent à la question que nous sommes à examiner. Les articles 27, 28, 29, 30, 39 et 50 de la loi des élections fédérales déterminent les pouvoirs et les devoirs du président de l'élection.

Voyons la portée de ces stipulations : l'article 27 dit que le Gouverneur général, par son bref, et cela lui est particulier, fixe la date de l'appel nominal :

A chaque élection générale, il fixera un seul et même jour pour la présentation des candidats dans tous les districts électoraux——

Avec certaines exceptions qui ne s'appliquent pas au district de Nipissingue. Lisons l'article 28 :

Le jour ainsi fixé par le Gouverneur général sera indiqué dans les brefs d'élection.

Dans certains districts autres que celui de Nipissingue c'est le président de l'élection qui détermine la date de l'appel nominal.

L'article 30 permet au président de l'élection, dans certains cas indiqués, mais différents de celui qui nous occupe, de fixer un autre jour pour l'appel nominal. A mon sens, on ne saurait invoquer cette stipulation ici. Il y a aussi le cas où l'un des candidats meurt ; l'honorable Solliciteur général dira, avec moi, que nous n'avons pas à nous occuper de cela aujourd'hui. Je veux appeler l'attention de la Chambre sur l'article 50 qui se lit comme suit :

Sauf ainsi qu'il est ci-dessus prescrit, le jour auquel se fera la votation sera le 7e jour après l'expiration du jour fixé pour la présentation des candidats——

Il n'y a exception que pour les 4 districts dont les présidents de l'élection doivent fixer la date de l'appel nominal.

Ce sont là les stipulations expresses de la loi. On ne saurait prétendre, et on ne prétendra pas non plus, qu'elles donnaient au gouvernement ou au président de l'élection, dans le cas qui nous occupe, le pouvoir de remettre à plus tard l'appel nominal et de faire une élection partielle, en vertu du bref du 10 novembre dernier.

Quant à l'autre partie de l'amendement, je veux faire remarquer qu'on y trouve la preuve du zèle qu'un partisan politique a déployé, le président de l'élection. J'ai déjà parlé des circonstances de sa visite à Ottawa, en compagnie du candidat du gouvernement, le 15 octobre, quelques jours avant l'appel nominal. D'après la preuve faite à l'enquête, le président de l'élection a averti, par lettre, le candidat libéral que le gouvernement l'autorisait à se servir des listes de 1900. Comme il était matériellement impossible d'avoir celles-ci à temps, le candidat ministériel dut comprendre immédiatement que le gouvernement avait l'intention de remettre à plus tard cette élection. Cela est indigne. On a prouvé aussi que M. Klock, et son agent, M. McNamara, ont insisté en vain auprès de cet officier pour qu'il leur fasse voir l'arrêté du conseil qu'il affirmait avoir reçu et posséder encore. Tout ce que purent voir M. Klock et son agent, M. McNamara, ce fut la copie d'une prétendue lettre que ce fonctionnaire disait avoir écrite au secrétaire d'Etat pour lui demander de lui indiquer les listes qu'on devait employer dans cette élection. C'était là un détail insignifiant, en tant que le président de l'élection ne leur montrait pas la réponse du ministre et l'arrêté du conseil qu'il s'empressait, pourtant, de faire lire au candidat du gouvernement.

Il y a de plus le fait que le président de l'élection n'a annoncé la remise de cette dernière que le 31 octobre, la veille de l'appel nominal. Dans une affaire aussi importante où des intérêts considérables étaient en jeu, ce fonctionnaire du gouvernement, car celui-ci considérait le président de l'élection comme fonctionnaire, aurait dû avertir de ce retard les intéressés immédiatement après avoir reçu l'ordre de remettre à plus tard l'appel nominal. Mais la preuve démontre que ce n'est que la veille du 31 octobre, qu'on a affiché, dans le bureau du shérif, un avis par écrit annonçant ce retard.

On a prouvé encore, et on a rappelé ce fait à maintes reprises, que le président de l'élection et son secrétaire se sont tenus cachés durant toute la journée de l'appel nominal et la nuit suivante, afin d'empêcher la mise en nomination des candidats, ce jour-là. La preuve démontre qu'en cela le secrétaire a agi d'après les ordres de son supérieur et que M. Klock et son agent se sont rendus au bureau du shérif, pour y déposer le montant requis et les papiers de la mise en nomination. Il appert, en outre, que bien que caché dans sa maison avec son secrétaire, ainsi qu'il l'avoue lui-même, le

président de l'élection apprit, cependant, par un employé du shérif, que M. McNamara avait rempli, au nom de M. Klock, toutes les conditions de la loi et que les documents avaient été déposés au bureau du shérif. Le président de l'élection déclare qu'après avoir connu ces faits, il se rendit dans la nuit à son bureau dont il condamna les portes et les fenêtres, ce qui démontre qu'il éprouvait des craintes au sujet de cet argent et de ces documents déposés légalement. Il prétend qu'il n'a pas voulu les déplacer, mais pourtant, il a pris le moyen de les laisser en sûreté. Quant au fait de ne pas annoncer à M. Klock la remise de l'élection à plus tard, tous les détails en étaient bien connus de certaines personnes de North-Bay, amies du président de l'élection. Nous avons le témoignage d'un nommé Robinson qui, au cours de l'enquête, a juré que M. Pierre Proulx, assistant du shérif, celui-ci était le président de l'élection, lui avait, le 27 octobre, à North-Bay même, parlé du tour qu'on allait jouer et lui avait dit que l'appel nominal serait renvoyé à plus tard, qu'il y aurait une élection partielle, qui se terminerait par la victoire certaine du candidat libéral. On n'a pas demandé à M. Pierre Proulx, qui se trouvait présent en cour et à portée d'entendre Robinson, de contredire le témoignage de ce dernier.

Mais, M. l'Orateur, voici un détail plus significatif : le président de l'élection, d'après les conseils de certaines personnes qui lui représentaient qu'il devait obtenir une opinion indépendante sur cette question, s'est adressé dans ce but à un avocat de North-Bay. Qui choisit-il? Un fonctionnaire local du gouvernement d'Ontario, un homme qui est en même temps greffier de la paix et procureur de la Couronne dans ce district—une personne qui n'a obtenu ces positions qu'en récompense du zèle qui l'anime pour la cause libérale. Chose étrange, en réalité, ce monsieur dans une lettre en date du 27 octobre, déclare au président de l'élection que celui-ci peut légalement remettre à plus tard cette élection. Cette lettre fait maintenant partie du dossier, car elle a été produite à l'enquête. Le 27 octobre, date que porte cette lettre, il est certain que le président de l'élection se rendait à Ottawa par chemin de fer, parce qu'il reconnaît lui-même qu'il est arrivé ici, le dimanche matin, 28 octobre. Dans ce cas, il n'a pu recevoir cette lettre que le 30 octobre, veille de l'appel nominal. Avant cette date, si nous considérons le fait que l'arrêté du conseil du 25 octobre lui avait été communiqué, le président de l'élection connaissait manifestement l'intention du gouvernement de remettre à plus tard cette élection. Je prétends donc avoir raison sur ces deux points, en disant qu'alors même que le gouvernement a le droit d'exercer, d'une manière générale, la prérogative dont j'ai parlé, il y a un instant, dans l'espèce, il n'a pas agi suivant la loi en se prévalant de ce pouvoir, si ce dernier existe, ce que je ne puis admettre.

Tout cela me porte à dire, M. l'Orateur, que le gouvernement libéral veut essayer d'administrer les affaires du pays par des arrêtés du conseil. L'arrêté du 25 octobre a servi de prétexte au gouvernement pour émettre un second bref d'élection ; d'autres faits semblables nous démontrent que nous vivons sous le régime des arrêtés du conseil. C'est ainsi que nous avons vu les ministres faire fi d'un arrêté du conseil en vigueur, qui limite au montant de $5,000, le droit de chaque ministre de dépenser les deniers publics, sans avoir obtenu l'approbation du parlement, nous avons vu, dis-je, le gouvernement se présenter devant nous et nous soumettre des transactions comme celles du Yukon, du Drummond, de Clergue, qui ne date que d'hier. Il s'agit pourtant, dans toutes ces affaires, de sommes considérables et toutes ces transactions ont pour bases des arrêtés du conseil. Dans la question qui nous occupe, le gouvernement a été plus loin ; il a créé des listes d'électeurs pour cette élection, contrairement à la procédure stipulée par la loi du cens électoral qu'il a proposée lui-même. Il ne s'est pas occupé du fait que cette loi était en vigueur. Nous avons eu un exemple encore plus frappant de ce système d'administration, de la part du gouvernement d'Ontario. L'honorable premier ministre a dit que ce dernier gouvernement était son bras droit ; eh bien ! ce gouvernement, à une session récente de la législation, a entrepris de faire adopter une loi dont on n'avait pas entendu parler jusqu'alors, et au moyen de laquelle il se moquait de la constitution du pays, dans le but de prolonger l'existence de la législature, et, par là même, celle du gouvernement. Des actes semblables à ceux que nous discutons maintenant et qui sont tout à fait contraires à l'esprit et à la lettre de la constitution méritent la condamnation de la Chambre. Dans le cas qui fait l'objet de cette discussion, les ministres en votant cet arrêté du conseil, ont voulu s'en servir comme d'un moyen d'augmenter leur majorité. C'est pour cela que nous ne saurions approuver leur conduite. Je crois que, dans le but de conserver dans leur intégrité les lois de ce pays et le libre exercice du droit de vote, la Chambre devrait adopter l'amendement de l'honorable député (M. Northrup).

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : Je ne possède pas les connaissances nécessaires pour discuter le point légal de cette question. Je veux simplement signaler à l'attention de la Chambre un précédent qui s'est présenté dans le comté de Huntingdon, il y a dix ans, sous la bonne vieille administration conservatrice. Les élections générales devaient avoir lieu le 5 mars 1891 ; un bon matin, les braves électeurs d'Huntingdon, qui avaient toujours appuyé M. Scriver —ce dernier a représenté ce comté pendant trente ans—apprenaient à leur réveil que

l'élection n'aurait pas lieu dans leur comté au jour fixé pour les élections dans toutes les autres parties de la confédération. Nous n'avons jamais connu exactement la raison de ce délai. On a dit, dans le temps, que le président de l'élection était malade et qu'il refusait de remplir ses fonctions. Toujours est-il que l'élection dans Huntingdon fut remise à une quinzaine de jours. On soupçonnait fortement les conservateurs de se servir de ce truc pour défaire M. Scriver par tous les moyens possibles, car ils savaient bien qu'ils ne pouvaient le vaincre dans une élection générale. M. Scriver, cependant, a tenu une autre attitude que celle prise par M. Klock, dans Nipissingue. En effet, il y avait quinze jours que le peuple s'était prononcé, encore une fois, en faveur des conservateurs, mais cela n'empêcha pas M. Scriver de soutenir la lutte jusqu'au bout comme un brave, comme un homme de caractère, et, en dépit des efforts réunis du parti tory conduit par feu M. Chapleau et par sir Charles Hibbert Tupper, M. Scriver obtenait une majorité d'au delà de trois cents voix. Dans le cas d'Huntingdon, toutefois, on avait nommé un autre président d'élection. Les deux cas se ressemblent, à mon sens ; à tout événement, on peut dire qu'il y a des précédents dans ces délais d'élections. Je me rappelle très bien cette lutte dans Huntingdon ; je dirai à mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) que j'ai eu, avec d'autres libéraux, le plaisir de parler, le jour de l'appel nominal, en faveur de l'un des nobles treize qui fut élu par une très forte majorité.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : On a discuté cette question sous tous ses aspects ; c'est pourquoi je ne veux pas prendre inutilement le temps de la Chambre. Cependant, je crois de mon devoir de faire connaître le principe qui m'engage à appuyer l'amendement qui nous est soumis. Je dirai immédiatement que l'honorable représentant de Bonaventure (M. Marcil) n'a pas touché à ce que je considère un point très important dans cette question. Le cas d'Huntingdon diffère, sous plusieurs rapports, de celui de Nipissingue. Dans le premier, l'honorable député ne peut prétendre que la Couronne a exercé sa prérogative de rappeler le bref, pour en publier un nouveau. La loi était alors différente de celle que nous avons maintenant, et c'est le président de l'élection qui a pris sur lui de remettre à plus tard cette élection. Cela constitue une différence essentielle entre les deux cas.

Ceux qui ont écouté cette discussion, diront avec moi qu'un grand nombre de députés sont convaincus d'avoir, en réalité, d'immenses garanties de liberté, puisque, lorsqu'une question d'une aussi grande importance se soulève en Chambre, si peu de députés, je parle surtout des membres de la droite, semblent s'en occuper.

M. FRASER : Regardez derrière vous.

M. MONK : Ma remarque s'applique à tous ceux qui ne veulent pas suivre une discussion aussi intéressante, dirais-je, avec l'honorable Solliciteur général. Quant à moi, la raison qui m'engage à voter en faveur de l'amendment, c'est que le gouvernement, dans la cause qui nous occupe, établit un précédent qui constitue une attaque contre les privilèges de cette Chambre. En rappelant le premier bref et en en publiant un second, le gouvernement a reculé d'un pas, il a méconnu la prérogative de cette Chambre, prérogative que nous avons obtenue de l'Angleterre, au prix de tant d'années de lutte. L'honorable député d'Hastings-est et mon honorable ami (M. Alcorn) ont parlé des privilèges de la Couronne. Ceux qui ont étudié l'histoire constitutionnelle de l'Angleterre savent que, durant des siècles, la Couronne a consacré, en outre de la prérogative de réunir, proroger et dissoudre le parlement, très souvent selon son caprice, celle de publier des brefs, de les rappeler, de les changer et de créer de nouvelles divisions électorales. Voilà ce que constatent tous ceux qui ont étudié l'histoire de la constitution britannique. Je regrette d'avoir à déclarer que je n'ai pas eu le temps d'étudier longuement, à ce point de vue, cette question importante ; pourtant, quiconque voudrait consulter l'ouvrage de Stubbs " Histoire constitutionnelle de l'Angleterre," trouverait des exemples nombreux de ce que je viens d'avancer: il constaterait les efforts qu'a faits, durant plus de trois siècles, la Chambre des communes anglaises, pour obtenir le droit de déterminer où doivent se faire les élections des membres du parlement, et la manière de les faire. Quiconque jettera les yeux sur l'ouvrage du comte Franqueville, qui s'est rendu en Angleterre, où a passé plusieurs années, avant d'écrire trois volumes admirables sur la constitution britannique, trouvera dans le deuxième volume, je crois, des faits nombreux qui démontrent que la Chambre des communes anglaise a revendiqué ce même droit qu'on a méconnu, à mon avis, dans le cas qui nous occupe.

Si les honorables députés consultent la loi sur ce point—je ne veux pas lire tous les articles, parce qu'on l'a déjà fait—s'ils examinent les articles se rapportant à la publication du bref, c'est-à-dire les articles 27, 28, 29 et 30, ils constateront, par les termes mêmes de ces articles, que la Chambre des communes exprime clairement son intention d'enlever à la Couronne le droit de publier un bref d'élection, excepté dans des cas bien définis. La raison de cet état de choses se trouve dans le fait qu'on a trop abusé, dans le passé, de ce droit que le gouvernement s'est arrogé dans la circonstance dont nous parlons. Que la Chambre considère jusqu'où peut nous conduire la sanction de cette attitude du gouvernement qui pourra agir, même contre ses partisans, dans certains cas. N'est-il pas facile en effet de prévoir toutes les circonstances où la Couronne pourrait se prévaloir du droit

de rappeler un bref et d'en publier un second. Supposons que toutes les listes aient été détruites, la Couronne ayant le droit de rappeler le bref, et la Chambre ayant consacré ce droit, le gouvernement pourra retarder tant qu'il voudra la publication d'un nouveau bref. Supposons que le président de l'élection quitte le pays ou soit décédé, ces cas ne sont pas prévus par la loi, la Couronne aurait le droit de rappeler le bref et de retarder aussi longtemps qu'elle le voudra la publication d'un nouveau bref. Ce principe est très sérieux et bien grave dans ses conséquences. Du moment que vous accordez la moindre latitude à la Couronne, en dehors des termes exprès de la loi, vous ouvrez la porte à des abus énormes et dont l'Angleterre ne s'est débarrassée qu'après une lutte de plusieurs siècles. Voilà la raison qui m'engage à renvoyer cette cause au comité des privilèges et élections.

C'est un principe dont nous devrions être tellement jaloux que, alors même que les faits ne seraient pas aussi sérieux qu'ils le sont dans le cas actuel, du moment qu'un député affirme des faits qui peuvent nous porter à croire qu'on s'attaque à nos privilèges, nous devrions être prêts à envoyer cette question à ce comité qui, dans cette circonstance, n'est pas hostile au gouvernement. Il y a plus encore ; il y a la conduite du président de l'élection. Ce dernier a sollicité la préparation de nouvelles listes. Mais, et je ne partage pas sur ce point l'opinion du Solliciteur général, nous n'avons pas devant nous une preuve suffisante pour établir que l'affirmation de cet amendement à l'effet que les élections se sont réellement faites sur les vieilles listes, affirmation qu'on n'a pas voulu admettre, n'est pas bien fondée. Dans la preuve dont a parlé le Solliciteur général, je vois qu'on a posé la question suivante au président de l'élection :

Question 456 : Ainsi, vous n'aviez aucune liste même lorsque M. McCool a été mis en nomination, le 28 novembre ?—R. Non.

Le jour de l'appel nominal, il n'avait pas ces listes et il pouvait se trouver des gens pour mettre en nomination un candidat, alors qu'ils n'étaient pas eux-mêmes électeurs. Cet amendement contient d'autres considérants qui nécessitent, d'après moi, une enquête devant le comité. Je ne crois pas que le Solliciteur général ait raison de dire que la cour avait décidé la question du rapport du bref et de la publication d'un nouveau bref. Si je ne me trompe, les juges ont déclaré qu'ils ne pouvaient s'occuper de ce bref et que c'était à la Chambre de décider cette question.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce n'est pas là la question que les juges ont décidée. Si j'ai dit le contraire, je me suis trompé. Les avocats ont posé cette question aux juges et ils se préparaient à la discuter, quand les juges leur ont dit qu'il ne leur appartenait pas de discuter cette objection.

M. MONK.

M. MONK : Je crois que le Solliciteur général se trompe en disant que le seul but que nous avons en vue, en renvoyant cette question au comité, est simplement de nous procurer des preuves contre certaines gens. Des questions semblables ont été soumises à maintes reprises au comité, non seulement pour faire entendre des témoins et rapporter les faits à la Chambre, mais aussi dans l'intention d'élucider des questions de droit. Je crois qu'il existe des précédents. Il n'est pas juste de dire, ainsi que l'a fait mon savant ami, qu'il s'agit ici de M. Klock. Celui-ci n'est pas avocat, mais il semble avoir consulté un homme de loi; et il a considéré qu'il avait fait tout ce que la loi exigeait de lui, comme candidat, le jour du premier appel nominal, et qu'il n'était pas obligé de faire de nouvelles procédures, lors du second appel nominal ; cette attitude, la Chambre la sanctionnera, si on démontre que le second bref ne valait rien en loi. Le Solliciteur général a tort de dire que si la Chambre adoptait cet amendement, cela serait un pas de fait pour priver le district en question d'un représentant ici. Nous avons délégué nos pouvoirs aux tribunaux pour décider certaines questions, dans les cas de poursuite où l'on demande l'annulation d'une élection ; nous avons pris beaucoup de précautions en agissant ainsi. Il ne s'agit certainement pas de questions qu'ont à décider les cours de justice où s'instruisent les causes en annulation d'élection. Mais la Chambre d'un représentant ici. Nous avons délé- pouvons toujours nous occuper de cette question ; supposons qu'après avoir renvoyé cette question au comité des privilèges et élections, et nous être convaincus que les faits mentionnés dans cet amendement sont exacts ; supposons qu'on cite des précédents à la Chambre, cette dernière décide que l'élection a été mal faite et que la publication du second bref d'élection constitue une violation des privilèges de cette Chambre, le Solliciteur général ne pourra nier à la Chambre le pouvoir de déclarer ce siège vacant et d'ordonner une nouvelle élection.

Nous ne pouvons citer des autorités qui ont traité spécialement cette question. Je désire, toutefois, appeler l'attention de la Chambre sur un passage d'un chapitre où Hearn, dans son ouvrage sur le "Gouvernement anglais", parle de l'indépendance de la Chambre des communes. A la page 518, je trouve ce qui suit :

Lord Coke fait remarquer que la substance des brefs de sommation devrait ne pas être changée ni altérée, si ce n'est par une loi du parlement car, si les plus simples premiers brefs de droit commun ne peuvent être changés sans une loi du parlement, à plus forte raison, les brefs d'assignation des plus hautes cours du gouvernement ne peuvent être modifiés ou changés par une loi du parlement. Ce principe a été émis dans la dernière partie du règne d'Edouard III, alors que le développement des prérogatives et des droits de la Chambre des communes s'accentua sensiblement.

Quant à moi, sans m'occuper d'acune autre considération, je demanderais que cette

question fût renvoyée au comité des privilèges et élections, parce que je considère que si nous laissons s'établir des procédures semblables, sans examiner si on a droit de les faire, comme résultat final, la Chambre perdra ces prérogatives précieuses que nous a acquises le peuple anglais, après des luttes séculaires, droits dont, je le crains, nous ne comprenons pas toute l'importance.

M. LEIGHTON McCARTHY (Simcoe-nord) : Si nous considérons ce qu'a dit mon honorable ami, en terminant ces remarques, il me semble que la question qui résume le sujet que nous discutons est celle-ci : Comprenons-nous bien la responsabilité qui nous incombe comme membres de cette Chambre, lorsqu'il s'agit des élections des députés ? En 1873, la Chambre des communes a cru bien faire en se départissant de l'autorité qu'elle avait sur certaines questions. C'est ainsi qu'elle a délégué ses pouvoirs à certaines cours de justice qui décident maintenant les causes en annulation d'élection. Mais quels sont ces pouvoirs ? Je les trouve indiqués dans l'article 5 du chapitre 9 des Statuts revisés du Canada, qui se lit comme suit :

> Une requête où l'on se plaint du rapport irrégulier ou de l'élection irrégulière d'un député, ou de l'absence de rapport ou d'un double rapport, ou de quelque acte illégal commis par un candidat non élu, par suite duquel il est allégué qu'il est devenu inhabile à siéger à la Chambre des communes, à toute élection, peut être présentée à la cour par l'une ou plusieurs des personnes suivantes——

C'est ce qui créa la juridiction que nos cours possèdent. Les termes du statut sont-ils assez clairs pour permettre aux cours de décider la présente question? Pour y arriver nous devons mettre de côté les faits qui sont controversés, et analyser cette résolution afin de déterminer quels sont les points dont nous aurons à nous occuper. Il me semble qu'il n'y a que deux points. Le premier est celui-ci : le bref émis le 10 novembre était-il valide ou ne l'était-il pas? Si ce bref était valide il n'y a aucun doute que l'honorable député qui siège en cette Chambre comme représentant du district de Nipissingue a été régulièrement élu.

L'autre point est celui-ci : Si le bref n'était pas valide, où aller pour trouver le remède? Qui a le droit d'appliquer ce remède? Je prétends qu'en vertu de l'article 5 du statut que j'ai cité, les cours ont, sans conteste, juridiction en la matière et ont le droit d'appliquer le remède. Si le bref n'est pas valide, alors le rapport de l'élection de M. McCool ne vaut rien et on pouvait en demander l'invalidation devant les cours en vertu de l'article que j'ai cité dans la loi des élections contestées. On ne l'a pas fait, et son élection par acclamation est admise, du moins devant les cours d'Ontario. Dans ces circonstances allons-nous adopter le principe que chaque élection, au sujet de laquelle on soulèvera une objection pour quelque vice de forme, devra faire l'objet d'une enquête devant le comité des privilèges et élections. Si nous adoptons ce principe, mon honorable ami, le député de Hastings a raison ; mais si nous ne l'adoptons pas, alors nous devons nous ranger à l'avis de l'honorable Solliciteur général. Si nous devons nous constituer en comité ou en forum pour examiner les causes d'élection, bien que ces causes soient clairement de la juridiction de nos cours de justice, alors mon honorable ami a raison. Mais en agissant ainsi, nous agirions clairement en opposition à notre propre législation. Nous avons donné juridiction aux cours en ces matières. Nous l'avons fait à dessein, et en cela nous avons suivi la politique adoptée en Angleterre, politique qui a donné satisfaction dans les deux pays. Tel étant le cas et les adversaires de M. McCool n'ayant pas porté l'affaire devant les cours ni demandé l'invalidation de l'élection de M. McCool, ils ne peuvent plus s'adresser à cette Chambre pour lui faire ouvrir une enquête. Si le président de l'élection qui est sous le contrôle de cette Chambre, avait commis une irrégularité apparente, ce serait alors une question que nous aurions le droit de discuter—et j'examinerai ce point dans quelques instants—mais les juges nous déclarent qu'ils ont refusé de s'occuper de la question qui leur a été soumise, parce que cette question tombait sous la juridiction de la Chambre des communes et non sous celle des cours de justice. Quelle était donc cette question, et de quoi la cour a-t-elle refusé de s'occuper? C'était une enquête de M. Klock contre le président de l'élection, le shérif Varin. Les juges ont fait observer que la poursuite demandait que le siège fût donné à M. Klock et ils se dirent : "Mais si nous accordons cette demande, où M. Klock va-t-il s'asseoir? Sur les genoux de M. McCool? Car tant que le siège de M. McCool ne sera pas vacant, M. Klock ne peut l'avoir." Cela semble raisonnable et telle a été la décision donnée par le savant chancelier d'Ontario. Je donne cette décision comme digne en tous cas de la plus sérieuse attention. C'est la décision des deux juges qui constituent cette cour. La méthode à suivre aurait été une demande d'invalidation de l'élection de M. McCool, basée sur le fait que le rapport qui lui a donné le siège qu'il occupe présentement n'était pas valide. Si ma prétention est juste, la prétention de l'honorable député de Hastings-est est absolument insoutenable. Mais la cour ne pouvait sur la pétition qui lui a été présentée, rien décider contre le député élu, parce qu'on ne l'avait pas mis en cause ; on ne l'a pas assigné, et il n'était pas nommé dans la requête. Si on l'avait nommé et si on avait suivi la procédure qu'il fallait suivre, peut-être ces juges auraient-ils déclaré le siège de M. McCool vacant.

Mais les requérants n'ont pas voulu procéder de cette façon, et ils se sont dit : Nous ne nous occuperons pas de cela ; nous aurions pu demander le siège dans les quarante jours après l'election de M. McCool par acclamation, mais nous préférons une autre procédure, que l'expérience a prouvé être inefficace parce qu'elle n'a pas été bien instituée tout d'abord. Les requérants ont choisi ce moyen dans l'espérance d'obtenir le siège pour M. Klock, par acclamation, et non dans un juste combat. Il n'y a aucun doute, et de fait je crois que l'honorable député de Hastings-est l'a déclaré au commencement de son discours, que le 31 octobre, date de l'appel nominal en vertu du présent bref, M. McCool était à North-Bay, avec son dépôt et ses papiers de présentation. M. Klock y était aussi avec son argent et ses papiers. Pour la prétendue raison que le président de l'élection était caché dans sa maison, l'appel nominal n'a pu être fait comme il devait l'être. Les cours ont décidé que ni M. Klock ni M. McCool n'ont été déclarés candidats, ce jour-là. Voyons maintenant ce qui a suivi. Le président d'élection renvoie le bref à Ottawa, et un nouveau bref est émis. Les proclamations sont affichées et l'appel nominal a lieu. M. Klock n'aurait pas affaibli sa position s'il s'était présenté à l'appel nominal fixé par le second bref et s'il avait fait la lutte contre M. McCool, comme M. Scriver dans l'élection de Huntingdon dont on a parlé. Mais il a préféré suivre une procédure qui a avorté et qui aurait pu lui donner le siège par acclamation si elle avait été régulière. Les juges ont décidé qu'ils ne pouvaient donner un siège à M. Klock tant que celui occupé par M. McCool ne serait pas vacant. Que veut-on maintenant ? On ne peut vouloir qu'une chose, savoir : que la Chambre déclare le deuxième bref nul, et par le fait, le siège vacant. Y a-t-il un honorable député dans cette Chambre qui osât prétendre que l'article 5 du chapitre 9 des Statuts revisés ne donne pas aux cours juridiction pour décider cette question ? Et si les cours ont cette juridiction, est-ce que l'on ne nous demande pas de faire quelque chose que nous ne devons pas faire, savoir : exercer un pouvoir dont nous nous sommes dépossédés et dont nous avons délégué l'exercice aux cours ? Lorsque je dis que nous nous sommes dépossédés de ce pouvoir, je ne veux pas dire que la Chambre n'a pas juridiction, car je prétends que nous l'avons. Ce parlement est tout puissant en ces matières. Mais si après chaque élection générale, cette Chambre renvoyait devant le comité des privilèges et élections toutes les élections au sujet desquelles un député s'aviserait de faire une motion, nous passerions tout notre temps à décider des procès d'élection. Il n'y a pas de dépôt à faire devant le comité ; il n'y a pas nécessité de faire toutes les procédures requises par la loi des élections. Vous n'aurez pas de dépenses à faire pour aller devant ce comité, c'est pourquoi le parlement, dans sa sagesse, a cru devoir mettre une restriction aux requêtes en invalidation d'élections. Je dis dans sa sagesse—si la loi n'est pas sage, qu'on la modifie—la Chambre a décidé qu'un dépôt devait accompagner chaque demande en invalidation devant les cours de justice, afin de protéger les députés élus contre ce que l'on pourrait appeler une persécution de la part de personnes qui, pour des motifs particuliers, voudraient les poursuivre jusque dans cette Chambre. L'honorable député veut aller devant le comité des privilèges et élections pour avoir une enquête judiciaire. Si jamais cette cause va jusque devant le comité des privilèges et élections, j'ai confiance que l'enquête y sera conduite suivant les règles judiciaires. Mais nous avons eu, devant des comités de cette Chambre des enquêtes où les témoignages n'ont pas été donnés suivant ces règles. On nous a dit qu'il fallait accepter tous les témoignages qui se présentaient, sans s'occuper des règles ordinaires de la preuve devant les cours de justice.

Si l'on devait adopter cette manière de procéder devant le comité des privilèges et élections, y aurait-il un député qui aimerait voir son élection décidée d'après ces règles ? Le député ne pourrait-il pas répondre : Votre remède, c'est d'aller devant les cours, vous auriez dû présenter votre requête dans les quarante jours et faire votre dépôt, et alors vous auriez eu à vous conformer aux règles ordinaires de la preuve. Telles sont les restrictions que le parlement a mises au droit de demander l'invalidation d'une élection ?

M. MONK : Mon honorable ami (M. McCarthy) est-il d'avis que les cours avaient juridiction pour rechercher si la Couronne a le droit de déclarer le bref non avenu ?

M. McCARTHY : Elles ont droit en vertu de l'article 5 du chapitre 9 des Statuts revisés du Canada de rechercher si le bref, en vertu duquel une élection a été faite était valide ou ne l'était pas. S'il n'est pas valide, l'élection est nulle ou peut être déclarée nulle de la manière ordinaire. En ce cas les cours ont certainement juridiction, et nous ne devrions pas empiéter sur leurs droits, si nous ne voulons pas ouvrir la porte à une pratique dangereuse. Mais mon honorable ami (M. Northrup) dira peut-être : Nous voulons que vous examiniez la conduite du président de l'élection. Ce président est un fonctionnaire soumis à la Chambre—les cours d'Ontario ont établi ce point sans conteste dans les causes dont a parlé mon honorable ami : élection de Wellington-centre, jugement publié je crois, dans les rapports judiciaires 44 U.C. ; et McLeod vs Noble, cause dans laquelle il a été décidé que la cour n'avait pas le droit d'empêcher le président de l'élection de renvoyer les bulletins au greffier de la Couronne en chancellerie. Mais que nous demande-t-on de faire ici ? On n'allègue pas que le prési-

dent d'élection a commis un acte malhonnête ; on ne nous demande pas de déclarer qu'il a fait un rapport faux, qu'il a mal compté les bulletins ni rien fait de tel, mais on dit seulement que la procédure qu'il a suivie à l'égard du bref était irrégulière ou mauvaise. Ce n'est rien autre chose qu'une question de droit que l'on peut décider sans que l'on ait besoin d'entendre de témoins. Ou le bref était valide, et alors le président de l'élection a procédé régulièrement, ou il ne l'était pas. C'est une question de droit, et la preuve faite devant le chancelier Boyd et le juge MacMahon, preuve qui nous a été transmise et que nous avons devant nous, est suffisante pour nous aider à la décider. Pourquoi nous demanderait-on d'aller au delà ? Nous avons le remède dans ce cas-ci comme nous l'avons chaque fois qu'un président d'élection ne remplit pas tout son devoir ou outrepasse ses pouvoirs—ou pour m'exprimer plus distinctement, lèse quelqu'un. L'article 19, de la loi des élections fédérales, 63 et 64 Vic., chap. 12, vous donne le remède en ces termes :

Tout officier et secrétaire ou greffier qui se rend coupable de quelque infraction volontaire, ou de quelque acte ou omission volontaire ou en contravention au présent acte, est passible envers toute personne lésée par cette infraction, cet acte ou cette omission, en sus du montant de tous dommages réellement causés à cette personne, d'une amende n'excédant pas cinq cents piastres.

Maintenant si une personne par suite de l'acte d'un président d'élection comme dans le présent cas a souffert des dommages, elle peut en appeler aux cours compétentes d'Ontario, et recouvrer les dommages, plus une amende de $500.

M. LaRIVIERE : L'honorable député parle de privilèges accordés à la province d'Ontario. Ces privilèges sont-ils limités à cette province.

M. McCARTHY : Je n'ai pas parlé de privilèges accordés à la province d'Ontario. J'ai dit que ce parlement avait stipulé qu'une amende de $500 et tous les dommages réels pouvaient être recouvrés devant les cours compétentes, et comme le prétendu dommage dont nous nous occupons a été causé dans la province d'Ontario, votre recours doit s'exercer devant les tribunaux d'Ontario. Je croyais que l'honorable député avait assez d'esprit pour comprendre cela.

M. LaRIVIERE. Merci du compliment.

M. McCARTHY : Or, si tout électeur ou toute personne qui a souffert un dommage, a un remède dans cet article de la loi, et peut recouvrer en sus de tout dommage réel qu'il aura souffert, $500 d'amende, pourquoi ouvririons-nous une enquête ? Si l'on veut s'assurer si le bref a été légalement ou illégalement émis, nous n'avons pas besoin d'enquête pour cela. Les faits sont devant nous ; ils ne sont pas controversés, et il est admis qu'un bref a été émis pour une élection qui devait avoir lieu le 7 novembre ; que le président de l'élection n'a pas exécuté ce bref, mais a fait un rapport spécial, et plus tard un autre bref a été émis, une proclamation a été affichée, l'appel nominal a eu lieu, et l'élection a été faite par acclamation. Il n'est pas nécessaire de faire d'enquête pour décider cette question de droit. Comme ce sont les deux seuls points qui sont soumis à la Chambre, je suis forcé de venir à la conclusion que c'est le devoir de tout député de voter contre la résolution. J'ai été porté de venir à cette conclusion surtout par le fait que si l'honorable député qui représente dans cette Chambre la circonscription de Nipissingue (M. McCool) ne représentait pas les véritables sentiments de ses électeurs, pourquoi ceux-ci n'auraient-ils pas fait une pétition demandant invalidation de son élection ? Mais pas un électeur n'a fait de démarches de ce genre. Conséquemment les électeurs n'ont souffert aucuns dommages, et l'honorable gentleman doit être considéré comme représentant le sentiment véritable de ce comté. Et s'il ne représente pas régulièrement et légalement ce comté, le candidat défait, celui qui a déposé la requête, et qui a dépensé son argent, avait encore, en vertu de la loi, le droit de demander l'invalidation de l'élection, mais il ne l'a pas fait. Maintenant on nous demande dans cette résolution de tenir une enquête afin de protéger ces droits de la Chambre des communes. Il me semble que nous protégerions beaucoup plus effectivement nos droits en disant à ce requérant : nous avons délégué aux cours le droit et le pouvoir de juger des causes de ce genre, allez demander à ces cours le remède auquel vous avez droit et qui, à mon humble avis, ne peut être obtenu d'aucune autre manière.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La Chambre en comité sur le bill (n° 26)—M. Fortin.

M. DAVIS : M. le Président, avant que nous adoptions le préambule de ce bill, je veux faire remarquer que quelques membres de cette Chambre n'ont pas assisté ce matin, à l'assemblée du comité des chemins de fer à laquelle ce bill a été adopté à cause d'un changement dans l'heure de convocation du comité, je crois. En conséquence nous n'avons pu faire entendre nos raisons lorsque le bill a été discuté ; n'était cette circonstance, nous respecterions la coutume éta-

blie, et ne soulèverions pas la question devant le comité de toute la Chambre. Plusieurs fois nous avons demandé que le bill fût remis à plus tard afin de nous permettre de proposer un amendement. On m'a appris que ceux qui proposent le bill ont consenti aux conditions que nous avons demandé d'y insérer, et avant que nous allions plus loin je voudrais demander à l'honorable député (M. Fortin) s'il ne connaîtrait pas quelque chose de l'affaire.

M. FORTIN : Je ne sais pas exactement ce dont l'honorable député veut parler. Si c'est de l'amendement qui a été proposé et adopté au comité des chemins de fer à la demande de l'honorable ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), je puis dire que cet amendement fait partie du bill qui est maintenant soumis à la Chambre. Je serai heureux de pouvoir donner à l'honorable député toutes autres explications dont il pourra avoir besoin.

M. DAVIS : Il avait été généralement compris que nous devions ajouter au bill un autre amendement. Cet amendement devait se lire comme suit :

Et aura aussi construit et mis en opération à partir de sa ligne principale à ou près de Moosomin, ou depuis le terminus ouest actuel du tronc principal du chemin de fer Grand-Nord-Ouest Central, soixante milles de chemin dans la direction du Fort-Qu'Appelle.

Bien que cet amendement puisse paraître un peu étranger au sujet que nous discutons, je puis dire que le principe en a été adopté l'autre jour au comité des chemins de fer lorsque ce comité a décidé de tenir la dragée haute au chemin de fer du Sud du Nid-de-Corbeau. On discutait une charte que la Compagnie du Pacifique demandait pour construire un embranchement à Sifton's Landing. Il n'y a pas de colons à cet endroit ou s'il y en a, ils sont très peu nombreux. Les députés du Nord-Ouest sont beaucoup intéressés dans ce bill, et ils croient que lorsque la Compagnie du Pacifique demande de nouvelles chartes, c'est alors le bon moment pour eux, d'essayer de venir au secours des colons en obligeant le Pacifique à construire les chemins pour lesquels il a déjà des chartes. Au comité des chemins de fer l'autre jour quelques ministres et députés ont posé et fait adopter le principe que lorsqu'une compagnie demandait des privilèges au parlement, c'était alors le temps de lui tenir la dragée haute afin de l'obliger à redresser les griefs que l'on a contre elle. Nous ne faisons aujourd'hui qu'apprécier le principe qui a été posé par le comité. Prenons le cas du bill du Nid-de-Corbeau que le comité des chemins de fer a adopté l'autre jour. Il n'y avait rien de commun entre la Compagnie du chemin de fer du Sud du Nid-de-Corbeau, et la Compagnie de charbon du Nid-de-Corbeau. La compagnie du chemin de fer demandait la permission de construire un chemin de fer depuis les terrains houillers du Nid-de-Corbeau jusqu'à la frontière.

La compagnie de charbon est une compagnie commerciale qui vend du charbon comme chacun peut vendre un autre article d'utilité, mais lorsque ce bill est venu devant le comité, on a posé le principe que vu que ceux qui demandaient cette charte étaient intéressés à la fois dans la compagnie de chemin de fer et dans la compagnie de charbon, c'était le moment de les contraindre à signer un arrangement en vertu duquel les deux compagnies s'engageraient à ne vendre ni transporter du charbon aux Etats-Unis à des conditions plus favorables que celles faites aux consommateurs de la Colombie Anglaise. Or, je prétends que puisque la Compagnie du Pacifique demande une charte dont elle n'a pas un besoin immédiat, parce que son but n'est pas de construire un chemin à Sifton's Landing, mais d'empêcher d'autres personnes d'en construire un à cet endroit, il faut saisir cette occasion d'en obtenir des concessions. La Compagnie du Pacifique Canadien n'a demandé cette charte que pour empêcher une autre compagnie de mettre ses obligations sur le marché. C'est un fait connu que lorsqu'une compagnie est déjà en possesion d'une charte couvrant un certain territoire une deuxième compagnie qui veut construire un chemin sur le même territoire, ne peut réussir à mettre ses obligations sur le marché ; elle se heurtera à l'objection que la Compagnie du Pacifique Canadien a déjà une charte pour un chemin à cet endroit, et elle ne pourra vendre ses obligations. Je prétends que c'est le seul but de la charte que demande la Compagnie du Pacifique Canadien, car elle ne veut pas construire ce chemin, qui n'est pas nécessaire dans le moment. Sifton's Landing est situé sur la ligne directe du grand chemin transcontinental que construisent MM. Mackenzie et Mann, et la route suivie par cet embranchement est virtuellement leur route. Or, puisque la Compagnie du Pacifique Canadien a demandé cette charte, elle devrait être prête à donner un chemin à un endroit où les colons en ont besoin et pour lequel elle a déjà une charte. Nous lui demandons donc de construire soixante milles du Grand Nord-Ouest Central. Nous ne lui demandons rien de déraisonnable. Lorsque le comité lui a accordé un amendement à sa charte, l'autre jour, la compagnie s'est engagée à construire vingt milles de ce chemin par année, pendant cinq ans, mais nous demandons plus que cela ; nous voulons qu'elle construise les soixante milles qui restent à faire afin de secourir les colons immédiatement. Je tiens à la main une pétition qui m'a été envoyée par les colons qui habitent à la tête de ce chemin. Ces colons demandent aux députés de l'ouest de voir s'ils ne peuvent pas obtenir de la Compagnie du Pacifique Canadien qu'elle prolonge ce chemin. La compagnie est venue demander au parlement et a obtenu un renouvellement de sa charte, que je crois exister depuis dix-huit ou dix-neuf ans. Cette charte du Grand Nord-Ouest Central a passé en plusieurs

mains. M. Charlebois en a été le premier possesseur. Il a construit cinquante milles du chemin et ensuite les procès ont commencé à pleuvoir. Des colons s'étaient déjà portés bien plus loin que les cinquante milles construits. Plusieurs sont allés s'établir à 150 milles du terminus actuel, dans l'espérance que le chemin atteindrait bientôt leurs terres, car une clause de la charte obligeait la compagnie à construire au moins vingt milles du chemin par année. Ces colons attendent depuis des années la construction de ce chemin. Le syndicat ou compagnie Charlebois a, dans l'intervalle, obtenu du parlement une prolongation de sa charte, et les colons ont pendant quelque temps entretenu l'espoir que le chemin serait construit. Mais le Compagnie du Pacifique Canadien est survenue alors ; elle a acheté la charte Charlebois et a mis en pratique dans ce cas-ci la politique qu'elle a suivie partout ailleurs dans l'ouest, politique d'accaparement de toutes les chartes de chemin de fer du pays, non pour construire les chemins, mais pour empêcher d'autres personnes de les construire. Lorsque la Compagnie du Pacifique a fait l'acquisition de ce chemin, elle n'avait aucun droit de penser que le parlement était dans l'obligation de prolonger cette charte de nouveau, mais c'est ce qu'elle avait en vue et elle l'a obtenu. Elle revient de nouveau à la charge, aujourd'hui, et demande de nouveaux délais. Il y a plusieurs années déjà qu'elle possède cette charte, et elle n'a construit encore que vingt milles de chemin, et nous avons dû lui arracher ces vingt milles comme nous avons toujours été obligés de faire, d'ailleurs.

Quelques honorables membres de cette Chambre se souviennent qu'à l'occasion d'un certain projet de loi, les représentants de l'ouest prirent une attitude très tranchée. C'était vers la fin de la session, et nous dûmes prendre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la gorge en lui disant que nous ferions tomber le projet si nous n'obtenions pas la législation nécessaire pour la forcer à construire vingt milles du chemin. Elle construisit vingt milles, mais depuis ce temps elle aurait dû construire les soixante milles qui restent, afin de venir en aide aux colons.

Si la Compagnie du Pacifique n'est pas prête à commencer et à construire ces soixante milles, elle n'a pas droit de venir ici demander une charte avant de faire quelque chose avec les chartes qu'elle a obtenues. C'est un fait bien connu que le chemin de fer Canadien du Pacifique, non seulement dans le Manitoba, mais encore dans les Territoires du Nord-Ouest ainsi que dans la Colombie Anglaise, a des chartes pour des milliers de milles de chemins couvrant tout le pays, ou, comme nous appelons cela dans l'ouest, des chartes d'exclusion (blanket charters). L'année dernière elle a obtenu du Manitoba une de ces chartes couvrant en réalité toute cette province. Cette année elle vient nous demander une prolongation de temps pour la construction de quelques-uns de ses chemins dans la Colombie Anglaise. Elle vient constamment nous demander des délais, et elle ne construit pas les chemins. Assurément, ce n'est pas être déraisonnable et nous ne pouvons être accusés d'antipathie à l'égard du chemin de fer Canadien du Pacifique si, dans l'intérêt des colons de l'ouest qui ouvrent, développent et colonisent ce pays, nous demandons qu'une compagnie qui possède toutes ces chartes couvrant le pays entier, fasse quelque chose pour donner au peuple un chemin absolument nécessaire.

J'ai reçu une pétition qui, je crois, a été adressée à d'autres représentants du Nord-Ouest, nous demandant de faire tous nos efforts pour que cinquante ou soixante milles de ce chemin soient terminés cette année. Je n'aime pas à abuser du temps de la Chambre en lisant cette pétition.

M. HEYD : Donnez-en la substance.

M. DAVIS : Non, je vais en faire la lecture, afin que vous puissiez mieux juger. La voici :

La pétition des soussignés expose humblement ce qui suit :

En différents temps, dans le cours des quinze dernières années, nous avons demandé de l'aide au gouvernement sous forme de chemins de fer.

Aucunement découragés par nos premiers insuccès, nous venons encore à vous dans le même but, comme suit :

Les colons des districts de Saltoun, Balcarres, Abernethy, Kenlin, Chickney, Lorlie, Pheasant Forks et de plusieurs autres districts ont de quinze à trente-cinq milles à parcourir pour porter leur blé et leurs autres produits au marché.

Il y aura dix-neuf ans le printemps prochain que quelques-uns des vieux colons endurent des misères qui ne peuvent être comprises que par ceux qui se trouvent dans la même situation.

Nous leur avons fait face jusqu'ici dans l'espoir que bientôt notre sort serait amélioré par l'établissement de chemins de fer.

Plusieurs cultivateurs de ce district ont annuellement une moyenne d'au moins 5,000 boisseaux de blé à envoyer au marché (voir les noms ci-joints) ; mettant à vingt milles la moyenne de la distance du marché et à cinquante boisseaux celle de la charge de blé, cela porte à 4,000 milles la distance totale que chaque cultivateur doit franchir chaque année pour transporter ses 5,000 boisseaux de blé au marché :

Voici des cultivateurs qui produisent 5,000 boisseaux de blé par année, qui se trouvent loin du chemin de fer ; et lorsqu'ils voient la compagnie demander de nouvelles chartes, ils ont raison de s'attendre à ce que la ligne soit continuée de façon à leur être utile.

A ce compte nous ferons individuellement le tour du monde en un peu plus de six ans ;

En dépit de ces entraves énormes nous prospérons passablement—preuves des splendides avantages naturels de cette région;

Remarquablement fertile, en effet, doit être une région où les habitants peuvent prospérer dans de telles conditions.

Nous voyons avec plaisir, par vos discours au parlement et ailleurs, que la politique de la présente administration est de continuer d'aider les lignes de chemins de fer qui ouvrent de nouvelles régions importantes et par là amènent les habitants de ces régions à une distance raisonnable des marchés du monde et à portée d'une multitude d'autres avantages sociaux et commerciaux.

Nous comptons sur le prolongement de l'ancien chemin de fer Nord-Ouest Central (ou d'une ligne semblable) pour nous aider.

Nous vieillissons, et parfois nous nous décourageons dans la vaine attente d'un chemin de fer.

C'est pourquoi nous vous demandons respectueusement de faire valoir nos réclamations plus haut énumérées ; et, avec nos espérances relevées par l'énoncé de votre politique de chemin de fer, nous vous prions, nous vous conjurons même de ne pas les détruire à jamais par de nouveaux retards et renvois.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Cette requête est signée par un grand nombre, par près de mille noms de cultivateurs et de colons de bonne foi ; avec indication de l'époque où chacun d'eux s'est établi dans le pays—quelques-uns même depuis 1875—de la localité où il est fixé et de la quantité de grain qu'il a produite cette année : production collective évaluée à un demi-million de boisseaux. Les signataires de la pétition sont au nombre de mille, et ce n'est pas faire preuve d'une trop grande exigence que de demander au chemin de fer Canadien du Pacifique de se rendre à leur désir. Ils demeurent en dehors de ma circonscription électorale ; mais ils se souviennent, je crois, que j'ai demandé il y a quelques années le prolongement de vingt milles, et ils m'ont adressé cette pétition, ainsi qu'à quelques autres députés.

Cependant, cette propostion m'intéresse directement, pour la raison qu'elle s'applique au district de la Saskatchewan jusqu'à Battleford, la première capitale des Territoires du Nord-Ouest, et le pays qui entoure Battleford a été établi dans les 70. Ces gens se font vieux : la charte originale fut octroyée il y a dix-huit ans, et ils ont toujours vécu depuis dans l'espoir d'avoir une communication par chemin de fer. Ils comptent naturellement que les représentants du Nord-Ouest protesteront contre l'octroi de nouvelles chartes ou de nouveaux délais, avant que le chemin de fer Canadien du Pacifique ait construit les lignes pour lesquelles il a reçu des chartes. Cette proposition n'est pas déraisonnable.

Il nous fait plaisir de voir le Pacifique Canadien construire des chemins, mais nous n'aimons pas le voir détenir des chartes dans l'unique but d'empêcher d'autres compagnies d'établir des voies ferrées. Au lieu de demander de nouvelles chartes, il devrait prolonger les chemins qui existent déjà. Il devrait exécuter le Manitoba and North-Western qui va de pair avec celui-ci. Au lieu de cela, il absorbe le Great North-west Central : il a affermé pour 999 ans, ce qui équivaut à un achat, le Manitoba and North-west. Ce chemin de fer est exactement dans la même situation que le Great North-west Central. Les habitants qui demeurent à soixante milles du chemin de fer attendent depuis des années que le Pacifique continue sa voie. Ils ne peuvent charroyer leurs produits au marché à cinquante milles de distance et cultiver avec profit.

Dans l'intérêt du pays on devrait exiger le prolongement des chemins existants, avant d'accorder de nouvelles chartes. Presque toutes les terres fertiles ont été prises, et il nous faut en ouvrir de nouvelles pour les colons.

Lorsque les nouveaux colons connaissent l'histoire des chemins de fer dans le Nord-Ouest ; lorsqu'ils voient que des immigrants, qui étaient allés s'établir en avant des chemins de fer dont les chartes devaient garantir le prolongement, attendent depuis vingt ans et souffrent parce que ces voies ne sont pas encore prolongées, ils résistent naturellement avant de s'exposer au même sort. Je prétends que, avant de renouveler des chartes pour cette compagnie ou toute autre compagnie, nous devrions insister sur l'exécution de celles qui existent déjà. Grand nombre de colons sont intéressés dans l'affaire, et ils ont demandé aux membres de la Chambre qu'ils supposent favorables à leur cause de s'en occuper. La compagnie peut bien dire qu'il lui faut du temps pour exécuter l'entreprise suivant ses finances ; mais lorsque déjà deux, trois et même quatre délais lui ont été accordés, je crois que, dans l'intérêt général du pays, il est temps d'en finir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle ne demande pas de délais.

M. DAVIS : Pour le profit de l'honorable ministre des Travaux publics, je tiens à dire que si le principe énoncé l'autre matin devant le comité des chemins de fer—à l'effet de forcer la main à une compagnie—doit être poussé à sa conclusion logique, ou ne doit pas faire d'exception pour la Compagnie du Pacifique. La Compagnie de houille du Nid-de-Corbeau n'avait pas plus de rapport avec la Compagnie du chemin du Sud de la Colombie que la nuit n'en a avec le jour ; et s'il était juste dans ce cas, de ne pas accorder la charte à cette compagnie jusqu'à ce que des concessions fussent obtenues de la Compagnie de houille du Nid-de-Corbeau, assurément il est aussi juste pour nous de ne pas accorder ce bill au chemin de fer Canadien du Pacifique pour le moment dans l'intérêt de plus de mille colons qui ont signé cette pétition et qui demandent que la Compagnie du Pacifique leur construise leur chemin avant d'obtenir d'autres chartes. Il y a des colons établis, non seulement à cinquante milles de chemin, mais à deux cents milles

au delà de Battleford, qui attendent anxieusement ce chemin depuis vingt ans, et nous devons voir à ce qu'une partie au moins soit maintenant construite. La compagnie a déjà convenu de construire vingt milles du chemin en trois ans ; c'est compris, je crois, dans la charte qui a été adoptée l'autre jour. Tout ce que nous demandons de faire maintenant, c'est de l'obliger à en construire soixante milles en un an, comme justice à rendre à ces colons. Cette proposition n'est pas déraisonnable.

Assurément, une puissante corporation financière comme la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, si elle est bien disposée à l'égard des colons, n'aura pas de difficulté à trouver l'argent nécessaire pour construire cette partie du chemin. Dans le projet de loi elle demande de grands pouvoirs d'hypothéquer. Elle a déjà des pouvoirs d'hypothéquer considérables et d'importantes concessions de terres pour d'autres chemins. Je crois qu'une partie de la concession de terres du Nord-Ouest Central a été annulée ; mais elle a acquis le Manitoba and North Western par bail, et, par suite, je crois, la concession de terres de ce chemin. Au lieu de faire désigner l'emplacement des terrains, elle a obtenu des titres généraux qui lui ont permis d'englober toute la région, en sorte que l'actif sous forme de terrains, avec lequel nous comptions construire des chemins de fer plus tard, lui a été transporté.

Si la compagnie veut s'engager à construire les soixante milles cette année, nous ne nous opposerons pas à l'adoption du bill actuel ; mais nous nous opposerons énergiquement à ce qu'elle reçoive cette charte avant qu'elle ait fait quelque chose pour les habitants de cette région.

Lorsque le projet de loi est venu pour la première fois devant le comité, le ministre des Chemins de fer a proposé une modification très sage, dans l'intérêt des colons, à l'effet que la compagnie n'exercât pas le droit conféré par cette charte avant quelle eût construit un chemin de fer allant à Gimli, et la modification est aujourd'hui contenue dans le bill. Il fut expliqué que grand nombre d'Islandais s'étaient établis depuis plusieurs années aux alentours de Gimli, qu'il n'y avait là aucun chemin de fer, et qu'ils n'avaient aucun moyen de transporter leurs produits au marché.

L'honorable député (M. McCreary) qui représente ce district, a fortement soutenu les intérêts des colons, et le ministre des Chemins de fer a proposé cet amendement afin que la compagnie vienne en aide à ces colons avant d'entreprendre l'embranchement de Sifton's Landing, dont on n'a pas plus besoin que d'un chemin de fer à la lune, parce qu'il n'y a pas de colons de ce côté-là et que la terre est marécageuse. Comme le ministre des Chemins de fer et Canaux a prêté son aide pour secourir les Islandais autour de Gimli, j'espère qu'il agira de la même manière pour les gens en faveur desquels je parle. J'avais compris que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait convenu de signer un engagement pour la construction de soixante milles de ce chemin cette année, au lieu de répartir l'ouvrage sur trois années ; mais lorsque nous arrivons ici ce soir, nous découvrons qu'aucun engagement semblable n'a été signé. Nous nous défions naturellement de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, comme le ministre des Travaux publics s'est défié de la Compagnie houillère du Nid-de-Corbeau l'autre jour, et je crois que nous sommes parfaitement justifiables de suspendre ce bill jusqu'à ce qu'on ait signé un arrangement à cet effet. Je voudrais demander au député chargé de ce bill s'il peut nous dire si la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a fait connaître son consentement à accepter cette proposition.

M. FORTIN : L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis) et quelques autres députés du Nord-Ouest ont combattu ce bill devant le comité des chemins de fer. Des suggestions et des demandes ont été faites, et finalement, après force discussion, l'amendement proposé par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et appuyé par l'honorable ministre des Travaux publics, fut accepté et est incorporé dans le bill. Sans admettre un seul instant qu'il n'y ait aucune réponse et une bonne réponse à faire à tout ce qu'a dit l'honorable député qui vient de parler, je pourrais dire qu'il y a raison de croire que les parties intéressées pourraient en arriver à un arrangement. Par conséquent, me réservant l'occasion de répondre à ce qu'a dit l'honorable député, je proposerai simplement que le comité lève la séance, rende compte de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avant que la question soit mise aux voix, je veux dire un mot. Ce bill a subi devant le comité le feu d'une longue discussion. Mon honorable collègue, le ministre des Chemins de fer, a proposé un amendement que j'ai approuvé. Le préambule du bill a été adopté. Les représentants du Nord-Ouest, mon honorable ami de Selkirk (M. McCreary) et d'autres, bien que le préambule du bill eût été adopté, ont persisté à demander dans le comité que le chemin de fer Canadien du Pacifique construisît une certaine ligne de chemin de fer. Bien que ce fût un procédé sans précédent, il fut accepté et le bill fut adopté avec cet amendement. Maintenant nous avons à faire face à un autre amendement demandant que le chemin de fer Canadien du Pacifique construise un autre chemin de fer dans une autre direction cette année—soixante milles, rien de moins. Je ne sais pas si le chemin de fer Canadien du Pacifique y a consenti et je ne tiens pas particulièrement à le savoir, mais je dois rappeler à mes honorables amis du Nord-Ouest qu'ils nous de-

mandent d'adopter une procédure que ce parlement n'a jamais adoptée auparavant. Je leur parle de le manière la plus amicale, mais ils ne doivent pas oublier qu'il nous est impossible de mettre de côté toutes les règles que ce parlement a suivies jusqu'à présent. Le Nord-Ouest est une très grande partie du pays vraiment, mais il y a d'autres parties du pays qui ont tout intérêt possible à maintenir quelques règles et quelques lois. Ils nous demandent de mettre de côté notre règle invariable. Je siège dans cette Chambre depuis longtemps, et jusqu'à présent je n'ai jamais rien vu de semblable. Mes honorables amis sont très jaloux des intérêts des colons, et je n'y trouve pas à redire ; mais lorsqu'un bill a été adopté et passé par le comité des chemins de fer, nous avons l'habitude ici de le laisser passer sans plus de discussion. Que font nos amis ? Ils essayent simplement d'annuler le verdict rendu par le comité des chemins de fer. Ils demandent au chemin de fer Canadien du Pacifique de construire, non seulement l'embranchement convenu dans le comité des chemins de fer, mais un autre chemin de fer, avant de pouvoir faire passer ce bill. Que le chemin de fer Canadien du Pacifique y consente ou non, je n'en sais rien, mais nos amis du Nord-Ouest vont vraiment très loin. Mon honorable ami a prononcé certaines paroles que je dois relever et relever tout de suite. Il a accusé ceux d'entre nous qui ont demandé avec instance que la Compagnie de la Passe du Nid-de-Corbeau signât avant d'obtenir sa charte, un engagement portant qu'elle ne ferait pas de distinction en faveur des Américains, dans la vente de son charbon, de prendre cette compagnie à la gorge. Je suis un de ceux qui ont insisté avec une certaine énergie sur ce point, mais je n'ai encore jamais pris personne à la gorge, et ceux qui partagent mon opinion—c'est-à-dire le grande majorité de la Chambre—ne sont pas non plus des hommes à agir de cette façon. Nous remplissons notre devoir au meilleur de notre connaissance, et dans le présent cas, je ne sache pas que nous ayons pris personne à la gorge, et je n'accuse pas non plus mes honorables amis de vouloir se servir de ce moyen à l'égard de la Compagnie du Pacifique ; ils font ce qu'ils croient être leur devoir, mais ils ne doivent pas oublier qu'il y a des règles qu'on ne peut enfreindre, même lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique est en cause. Je ne peux pas comprendre pourquoi nos honorables amis du Nord-Ouest sont toujours hostiles au chemin de fer Canadien du Pacifique. C'est une grande corporation que la nation canadienne a établie en très grande mesure pour l'avantage de nos amis du Nord-Ouest. Nous nous sommes imposés de grands sacrifices dans le passé, pour cette compagnie et je ne demande pour elle aujourd'hui aucuns privilèges spéciaux, mais il n'est certainement pas d'intérêt public, il n'est pas de l'intérêt de la nation canadienne, que le seul grand chemin de fer transcontinental que nous ayons, soit toujours accusé et décrié comme il l'est dans ce parlement.

Pour en revenir au bill, je crois que le député de Laval (M. Fortin) a consenti à ce qu'il demeure en suspens. Il a sans doute été autorisé à le faire ; mais pour mon propre compte, je l'avoue, je regrette qu'il ait consenti à la chose ; car, enfin, il est temps de savoir s'il est convenable que la Chambre rejette une mesure adoptée par le comité des chemins de fer.

M. DAVIS : Le ministre nous accuse d'avoir pris une attitude insolite au sujet de ce bill ; or, c'est précisément celle qu'à adoptée, l'autre jour, le comité des chemins de fer. Quant à savoir s'il est, oui ou non, sage de critiquer et de censurer la transaction relative au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, c'est là un point sur lequel je n'ai pas à me prononcer. Je serais plutôt porté à approuver cette critique et à tout événement, je n'ai fait que suivre le précédent établi dans cette circonstance. Quand la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique vient nous demander des faveurs, il n'est que juste d'exiger, en retour, qu'elle fasse quelque chose pour protéger les colons. Le ministre se plaint des attaques dirigées contre cette compagnie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais formulé pareil grief.

M. DAVIS : Le ministre l'a virtuellement fait. Je n'ai point d'animosité contre cette compagnie ; mais je ne saurais me taire, en présence de ces souffrances endurées par les colons de l'Ouest depuis nombre d'années. Au dire du ministre, c'est au bénéfice des populations de l'Ouest que l'on a construit ce chemin de fer. Or, on ne l'ignore point, on a établi cette voie ferrée pour relier la Colombie Anglaise aux anciennes provinces et cela, en vertu d'une stipulation du pacte fédéral ; et pour aider la compagnie à construire son chemin, on lui a cédé une grande partie de nos terres, qu'on a exemptées de taxes. Ses gares termini, son matériel d'exploitation et le reste, tout cela est exempt de l'impôt à perpétuité ; tandis que, par suite de cette sage convention intervenue entre cette Compagnie et le gouvernement, nous sommes taillables et corvéables à merci, elle peut établir les tarifs qu'elle veut pour le transport du trafic. Elle établit des tarifs trois fois plus élevés que de droit, et parce que nous élevons la voix pour nous plaindre de ces abus, on nous accuse de calomnier la compagnie. Non, nous ne calomnions nullement la compagnie; nous ne faisons que notre devoir en signalant ici ces droits différentiels et ces surcharges relativement au prix de transport du trafic, et en établissant que le tarif de la compagnie à l'ouest du lac Supérieur est le double de celui qu'elle maintient en vigueur dans les provinces de l'est.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les tarifs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique au Canada sont moins élevés que ceux des compagnies rivales aux Etats-Unis. J'affirme la chose sans crainte de démenti, car elle est conforme à la vérité des faits.

M. DAVIS : J'ai déjà établi que les tarifs de la compagnie au Canada sont deux fois plus élevés que ceux qu'elle impose aux Etats-Unis. Il est possible qu'ils soient plus élevés dans certains endroits des Etats-Unis ; mais si elle commet des injustices de l'autre côté de la frontière, cela ne l'autorise nullement à le faire ici. La chose est hors de doute, elle a établi des droits différentiels sur le transport du trafic, au détriment des populations de l'ouest ; et en pareilles circonstances, nous sommes en lieu d'élever la voix et de protester contre pareille injustice, sans qu'on nous accuse de calomnier la compagnie. Et quels sont donc ces insignes faveurs qu'elle a conférées aux populations de l'ouest, en retour de tout ce que nous avons fait pour elle ? Nous lui avons donné $110,000,000 en belles espèces sonnantes et en terres pour la construction d'une voie ferrée estimée à $92,000,000, et en outre, le pouvoir de taxer les populations de l'ouest à merci. Il est facile de créer de puissantes corporations, en leur faisant des dons si princiers. Je n'impute pas la chose à crime au gouvernement actuel ; car ce n'est pas lui qui a fait cette convention. Que nos amis de la gauche se consolent dans la pensée que, si cette convention est véreuse, c'est leur parti qui en porte la responsabilité.

Le comité rend compte de ses travaux.

DELIBERATIONS DU COMITE

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 22) acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest.—(M. Morrison.)

Bill (n° 87) tendant à fusionner la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba, la Compagnie du chemin de fer de Transfert de Winnipeg (à responsabilité limitée), la Compagnie du chemin de fer du Portage et du Nord-Ouest, et la Compagnie du chemin de fer de Waskada et du Nord-Est sous le nom de Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba.—(M. McCreary.)

Bill (n° 73) concernant la Compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster, Northern and Yukon.—(M. Morrison.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SIMILKAMEEN ET DE KEREMEOS.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Similkameen et de Keremeos.

M. SPROULE : Il est fâcheux qu'on n'ait pas choisi un nom plus euphonique et moins difficile à prononcer.

Le comité rend compte de ses travaux relativement au bill, qui subit sa troisième lecture et est adopté.

SUBSIDES—L'ELECTION DE NIPISSINGUE.

La Chambre reprend le débat sur la motion du ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) portant que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : J'ai prêté une religieuse attention au discours prononcé par le député de Simcoe-nord (M. McCarthy) avant la suspension de la séance. Comme la plupart des questions qu'il a abordées ont déjà été débattues à fond par de précédents orateurs, je m'abstiendrai de suivre son exemple à cet égard. Quant à la question de droit qu'il a discutée, une réponse fort brève suffira. Le parlement, affirme-t-il, s'est dépouillé de sa juridiction relativement à ces questions ; et il nous a fait cette affirmation avec un aplomb étonnant de la part d'un avocat, dans la discussion d'une aussi grave question. Le Solliciteur général, malheureusement, ne se range nullement à son avis ; et il affirme carrément que la Chambre ne s'est pas dépouillée de sa juridiction dans l'espèce. Après nous avoir maintes et maintes fois répété que le parlement s'est dépouillé de cette juridiction, l'honorable député (M. McCarthy) a toutefois admis qu'il s'est réservé le droit d'en délibérer. Je l'avoue, je ne saisis pas parfaitement ici la pensée de mon honorable ami. Si la Chambre s'est dépouillée de sa juridiction dans l'espèce, je ne vois pas comment elle aurait pu se réserver le droit d'en délibérer. Je laisse à mon honorable ami le soin de débrouiller cette affaire et de concilier cette divergence d'opinion avec le Solliciteur général. A mon avis, voici à quoi se résume toute la question : le deuxième bref émis est-il, oui ou non, valide ? J'abonde absolument dans le sens de l'honorable député, quand il affirme que la Chambre a indubitablement le droit de faire enquête sur la conduite du président d'élection, à titre de fonctionnaire fédéral ; mais pareille enquête, à mon avis, n'embrasserait pas la question principale, en discussion ici ce soir ; et la question qui se pose devant nous en ce moment est celle-ci : la Chambre a-t-elle le droit de faire enquête sur la validité du deuxième bref?

L'honorable député (M. McCarthy) s'est prononcé fort catégoriquement sur ce point comme sur le premier. Il nous a mis au défi de révoquer en doute la légitimité de sa proposition portant que, sous l'empire de l'article 5 du statut, dont il a donné lecture, les tribunaux ont le pouvoir de se prononcer sur la question, abstraction faite de la validité du bref. Il nous a donné lecture

de cette disposition législative à deux ou trois reprises différentes, nous mettant au défi de révoquer en doute la juridiction des tribunaux relativement à cette question et au redressement des griefs existants. Il s'est prononcé avec tant d'aplomb que vraiment j'aurais hésité à m'inscrire en faux contre sa proposition. Or, je me permettrai de citer à la Chambre l'opinion d'un personnage que le député de Simcoe-nord, j'en suis convaincu, tient en haute estime ; et ces quelques lignes, je les emprunte au jugement prononcé par le chancelier de l'Ontario, qui présidait le tribunal chargé d'instruire l'affaire de l'élection de Nipissingue. Le chancelier résume brièvement le jugement du tribunal sur la question même que l'honorable député a décidée avec tant d'aplomb. Lisons :

Il n'entre point dans nos attributions, d'après la teneur du statut, de faire enquête ou de nous prononcer sur le droit constitituionnel de l'exécutif d'ordonner l'émission d'un nouveau bref, en pareilles circonstances. Quant à savoir si l'exécutif a excédé ses pouvoirs et ses prérogatives en décidant sommairement de la validité du rapport du premier bref, c'est là une question qui n'est pas du ressort des tribunaux chargés de juger les contestations d'élections, mais de celui de la Chambre des communes, envers lesquels les ministres sont responsables.

Inutile d'insister sur ce point, et c'est là une réponse suffisante aux prétentions du député de Simcoe-nord (M. McCarthy). Le fait que le député de Simcoe-nord diffère d'avis non seulement avec le Solliciteur général mais encore avec l'un des plus éminents magistrats du pays comporte un enseignement qui, aux yeux de la Chambre, devra rejeter bien loin dans l'ombre la simple question de savoir si l'honorable député a raison ou tort. Le Solliciteur général nous dit : Nous avons tous les faits par devers nous, et nous avons juridiction en l'espèce. Que prétend le député de Simcoe-nord, lui qui s'est prononcé si carrément et si témérairement sur le point en litige ? Serait-il d'avis qu'on escamote le vote de la Chambre, sans autre enquête ? N'est-il pas d'avis qu'il serait plus sage de renvoyer la question au comité des privilèges et élections, afin de lui permettre d'étudier les précédents et de délibérer la chose à fond, avec toute la calme réflexion qu'on ne saurait apporter aux débats de cette Chambre ? A coup sûr, réflexion faite, l'honorable député, comprendra qu'il a fait preuve de témérité; il conviendra que le renvoi de l'affaire au comité est le parti le plus sage, et plus tard, j'en suis convaincu, il finira par se ranger à notre avis et par voter dans le même sens.

Il y a, dans cette Chambre, nombre de députés étrangers au barreau, qui ont mission de se prononcer sur une fort grave question. Ils ont prêté l'oreille aux observations des jurisconsultes de la Chambre et constaté qu'il existe parmi ces luminaires du parlement une grande divergence d'opinion. Nous avons entendu un avocat déclarer, sans broncher, avec le plus grand aplomb, qu'il n'existe pas ici de question de droit, et infligeant ainsi un démenti à la solennelle décision d'un des plus hauts tribunaux du pays. Eh bien ! les profanes, ceux qui ne sont pas initiés aux secrets de la loi, et qui cependant veulent exprimer un avis consciencieux, sont-ils prêts, à un moment d'avis, à se prononcer sur pareille question ? Le député de Jacques-Cartier (M. Monk), dans un discours qui a dû porter la conviction dans l'esprit de tous les députés, a démontré que la question en discussion est de la plus haute gravité. En effet, elle n'intéresse pas seulement les députés ; il ne s'agit pas seulement de savoir si M. McCool détient légitimement son mandat ; il s'agit des droits et privilèges du parlement et du peuple canadien. Il s'agit de savoir si le gouvernement actuel a droit d'émettre un bref d'élection et de fixer la date d'une élection complémentaire, dans un collège électoral, sans tenir compte des dispositions générales de la loi. Il s'agit aussi de savoir si un cabinet n'ayant qu'une faible majorité de gouvernement et sachant que son existence dépend d'une douzaine de collèges électoraux dont la fidélité est douteuse, aura droit de révoquer des brefs d'élection ou de ne pas en émettre, puis de fixer, plus tard, les élections complémentaires, ce qui lui permettrait de gouverner illégitimement le pays. Il ne faut pas l'oublier, ce qui arrive sous le régime actuel peut se répéter sous un autre régime, et il importe donc de ne pas envisager la question au simple point de vue du mandat d'un député, mais à celui de l'avenir de nos institutions parlementaires. Le comité des privilèges et élections a pour mission d'étudier ces questions, et si jamais il y a eu lieu de lui soumettre une affaire, c'est bien celle-ci.

Non, le parlement ne s'est pas dépouillé de sa juridiction dans l'espèce. Le comité des privilèges et élections est créé, chaque session, précisément dans le but de délibérer ces questions ; or, du moment qu'il surgit semblable litige et qu'il se produit une si grave divergence d'opinion au sein de la députation, et qu'un de nos collègues révoque en doute la décision d'un de nos plus hauts tribunaux, c'est bien alors qu'au lieu de chercher à escamoter un vote de la Chambre, il importe de soumettre toute l'affaire au comité en question, afin qu'il puisse étudier les précédents cités et après mûre et ample délibération, rendre compte de ses travaux à la Chambre, qui sera alors en mesure d'étudier soigneusement la chose et de donner des avis bien motivés sur un sujet aussi important.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, la question dont le député de Hastings (M. Northrup) a saisi la Chambre mérite un meilleur accueil que celui qu'elle a reçu du gouvernement. Disons d'abord que ce n'est pas à proprement parler, une question politique. Il s'agit, en effet, des relations devant exister

entre la Chambre des Communes et l'exécutif. Il s'agit de savoir si l'exécutif a usurpé les pouvoirs légitimement attribués à la Chambre des Communes. Le chef du cabinet (sir W. Laurier) en conviendra, une question de pareille importance s'impose d'elle-même a l'attention de la Chambre et veut être mûrement délibérée. On a cherché à prouver qu'il ne faut pas soumettre pareille question au comité des privilèges et élections. D'abord, le Solliciteur général (l'honorable M. Fitzpatrick) affirme que la Chambre a par devers elle tous les faits. A coup sûr, si le Solliciteur général était présent en ce moment, il ne soutiendrait pas qu'il est inutile de renvoyer pareilles questions au comité des privilèges et élections, afin de faire décider quelles sont les attributions respectives du parlement et de l'exécutif.

Dans l'affaire de l'élection de Queen (N.-B.) qui a été citée au cours de ce débat, un député, membre du parti qui occupe aujourd'hui les banquettes du trésor, ayant proposé que la Chambre amendât un rapport relatif à un bref d'élection, sans qu'on le soumît au comité des privilèges et élections, feu sir John Thompson, chef du cabinet à cette époque, proposa un sous-amendement portant que la Chambre, au lieu de suivre cette procédure, devrait soumettre le rapport relatif au bref d'élection au comité des privilèges et élections, et cela dans le but même pour lequel le député d'Hastings propose aujourd'hui de renvoyer au même comité l'affaire en discussion. Je ferai observer au député de Simcoe-nord (M. McCarthy) qu'un ancien député, avocat fort éminent, dont les opinions, en matière de droit aux yeux de l'honorable député comme aux nôtres, ont la plus haute valeur, feu Dalton McCarthy, appuya cette motion. M. McCarthy faisait partie du comité des privilèges et élections et à ses yeux, il était légitime de soumettre cette question à ce comité ; en outre, il fit partie du sous-comité auquel fut confiée la tâche de faire des recherches sur les précédents relatifs à cette question et de rendre compte de ses travaux à ce sujet au comité principal et je constate que l'opinion exprimée par cet éminent avocat, est diamétralement opposée à l'avis exprimé aujourd'hui par le député de Simcoe-nord. J'en suis convaincu, si l'honorable député avait parcouru le compte rendu des délibérations de ce comité, il aurait modifié l'avis qu'il a exprimé avec tant de confiance, quand il a déclaré qu'il ne convient pas de soumettre cette question au comité des privilèges et élections. La Chambre n'est pas en mesure de se prononcer sur cette question avec autant d'autorité que le pourraient faire les jurisconsultes formant partie de ce comité. Le sous-comité en question s'acquitta fort habilement de l'importante tâche qu'on lui avait confiée et ses délibérations sont consignées dans le rapport que j'ai sous les yeux. J'y constate que le chef du cabinet actuel (sir Wilfrid Laurier) était d'avis, à cette époque, qu'il fallait accorder au parlement ou au comité chargé de cette mission, une bien plus grande latitude que le Solliciteur général et le député de Simcoe-nord ne sont disposés à le faire aujourd'hui.

Le PREMIER MINISTRE : De quelle affaire s'agit-il ici ?

M. BORDEN (Halifax) : Je m'explique. Le député de Simcoe-nord (M. McCarthy) a affirmé fort catégoriquement que les tribunaux du pays ont indubitablement le droit de se prononcer sur la validité d'un bref d'élection émis par l'exécutif et de le casser. Voilà, si je ne me trompe, à quoi se résume son argumentation. Pour mon compte, je l'avoue, j'aurais hésité à outrer à ce point l'interprétation du statut ; et réflexion faite, mon honorable ami lui-même se rangera sans doute à cet avis. Je le répète, autrefois, lorsque la Chambre fut saisie d'une question qui était indubitablement du ressort des tribunaux, le premier ministre déclara qu'elle avait le droit et le devoir d'en délibérer, bien que le délai fixé pour le recours aux tribunaux fût expiré. Il faut en convenir, cet avis ne l'emporta ni à la Chambre ni au sein du comité ; car la connaissance de cette affaire appartenait si clairement aux tribunaux, sous l'empire de la loi des élections contestées, que le parlement jugea qu'il devait s'abstenir, parce qu'elle ne rentrait pas dans la catégorie des cas où il doit exercer sa juridiction. La catégorie des cas où le parlement doit faire exercice de sa juridiction est bien connue des députés qui ont étudié cette question. Quand celui qui a été élu n'a pas droit au mandat qu'il détient, et n'a pas qualité pour siéger au parlement, alors le parlement intervient et déclare le mandat nul. Mais, sauf ce cas, le parlement s'abstient d'intervenir quand les tribunaux ont juridiction. Or, les tribunaux ont-ils juridiction dans l'espèce ? Je n'ai pas trouvé une seule autorité établissant que les tribunaux ont juridiction pour s'enquérir de la validité d'un bref d'élection, et si les députés en ont trouvé, je les prierais de nous le faire connaître. La thèse de mon honorable ami (M. McCarthy) aboutirait à de singuliers résultats et le Solliciteur général n'est pas allé aussi loin que lui dans ce sens. Supposons qu'il ait été émis un bref d'élection sous l'empire d'une résolution de la Chambre des Communes, le député de Simcoe prétend-il que les tribunaux auraient droit de s'enquérir si pareille résolution a réellement été adoptée par la Chambre des communes ? Prétend-il que les tribunaux auraient droit de s'enquérir si le président de la Chambre a bien fait le recensement des votes ? Où s'arrêterait-il ? On n'a jamais saisi les tribunaux de pareilles questions.

D'après les autorités, les tribunaux peuvent s'enquérir de la procédure relative à un bref d'élection, mais non pas de la validité de l'exercice fait de ses pouvoirs par l'exécutif relativement à l'émission d'un bref, et c'est précisément dans ce sens que s'est pro-

noncé monsieur le chancelier Boyd. Ee cet avis est également partagé par le juge MacMahon, un autre éminent magistrat siégeant au même tribunal ; car, le jugement cité par le député de Simcoe (M. McCarthy) n'est pas l'œuvre du premier seul mais de ces deux juges. Nous tenons sans doute en haute estime l'opinion de l'honorable député de Simcoe-nord, qui est une des lumières du barreau ; mais, en présence des autorités que j'ai citées, en présence de l'avis exprimé par deux éminents magistrats siégeant aux tribunaux de l'Ontario, prétendra-t-il qu'il nous faille mettre au rancart toutes ces autorités pour nous incliner sans réserve devant son opinion, nous abstenant de renvoyer l'affaire au tribunal créé expressément dans le but de décider toutes ces questions ? Ecoutons parler Todd, page 354 de son ouvrage : " Parliamentary Government ".

Sauf, lorsqu'il s'agit de l'instruction des pétitions d'élection révoquant en doute la validité des rapports relatifs aux brefs d'élection——

Qu'on le remarque, il s'agit ici de la validité des rapports relatifs aux brefs d'élection et non pas des brefs mêmes.

—qui sont maintenant du ressort des tribunaux sous l'empire de la loi de 1868, la Chambre conserve toujours son ancienne juridiction relativement à toutes les questions touchant les mandats des députés, questions qui ne découlent point des élections contestées.

Il y a indubitablement ici quelque question qui pourrait légitimement être soumise aux tribunaux et je ne sache point qu'il y ait d'autre tribunal compétent hors du comité des privilèges et élections. La thèse contraire se résume à ceci : la question des droits et privilèges respectifs de le Chambre des communes et de l'exécutif doit être abandonnée à la décision, non pas de la Chambre des communes, toujours jalouse des droits à cet égard, mais à celle des tribunaux. Se trouve-t-il dans la loi des élections contestées un seul mot tendant à établir que la Chambre s'est dépouillée du droit de s'enquérir si l'exécutif a usurpé ses pouvoirs et abdiqué son devoir à cet égard ? Si quelque député peut me renseigner à ce sujet, j'en serai bien aise ; car, pour mon propre compte, je l'avoue, il m'a été impossible de trouver dans la loi un seul mot dans ce sens. Il y a d'autres circonstances fort singulières qui se rattachent à la question en discussion. Ainsi, comme l'a fait observer le député de Hastings (M. Northrup) le parlement a établi certaines dispositions législatives sous l'empire desquelles les brefs d'élection peuvent s'émettre. Mon honorable ami a démontré, dans le cours de son argumentation, que sauf dans les circonstances en question, c'est le parlement qui doit ordonner l'émission du bref. A tout événement, abstraction faite de la question de savoir si l'honorable député a réussi, oui ou non, à bien établir cette thèse, il n'en a pas moins prouvé qu'il y a lieu d'aller aux renseignements à ce sujet.

Il est, toutefois, un autre point auquel l'honorable député (M. Northrup) n'a point touché et le voici : en vertu de quelle autorité, l'exécutif a-t-il décidé d'émettre un nouveau bref d'élection avant d'avoir reçu la rapport relatif au premier bref ? En vertu de quel principe peut-il exister simultanément deux brefs d'élection ? C'est pourtant ce qui s'est fait. On adressa au shérif une dépêche portant qu'il devait transmettre le rapport relatif au premer bref le 10 novembre, et avant que ce rapport eût été reçu, un nouveau bref fut émis et transmis au shérif. Je tiendrais à connaître comment on peut justifier pareille chose. Il nous faudrait aussi savoir de quel droit l'exécutif a émis un nouveau bref, bien que le rapport relatif au premier bref fût entaché d'irrégularité, comme la chose a été établie par le député de Hastings, sans que ni le Solliciteur général ni le député de Simcoe-nord aient cherché à la révoquer en doute. Voilà des questions qu'il importe de soumettre au comité des privilèges et élections.

Il est une autre question qu'on a à peine effleurée au cours du débat, et c'est celle de la conduite du président d'élection. Dans l'affaire de l'élection de Queen (N.-B.) la conduite du président d'élection vint sur le tapis, et que fit alors la Chambre ? Voici ce qui se passa : toute l'affaire fut renvoyée au comité des privilèges et élections, qui étudia les précédents et rendit compte à la Chambre de ses recherches à cet égard. Puis, en raison même de ces précédents, le comité, dans son rapport, déclara qu'il importait de faire enquête sur la conduite du président d'élection et de le citer à la barre de la Chambre. Ce fonctionnaire comparut donc devant le Chambre, qui fit enquête sur sa conduite, et si je ne me trompe, il fut censuré.

Or, relativement à l'affaire en discussion, en quoi la conduite du président d'élection est-elle coupable ? Je reviendrai dans un instant sur ce point ; mais auparavant je tiens à appeler l'attention du premier ministre sur le fait que voici : en 1887, il fut établi ici même par d'éminents députés, sans que la chose fût revoquée en doute par les jurisconsultes qui faisaient alors partie de la Chambre, que, relativement au président d'élection, il y a trois lignes de conduite qu'on peut adopter, ou si l'on veut, trois modes de procédure à suivre pour le punir de sa conduite coupable. En premier lieu, on peut le traduire devant les tribunaux de juridiction criminelle, si la faute dont il s'est rendu coupable est prévue par le code criminel ; puis, on peut lui intenter des poursuites, sous l'empire de la loi des élections qui statue sur la peine et l'amende dont il est passible ; enfin, à titre de fonctionnaire fédéral, il peut être cité au tribunal de cette Chambre, qui fait enquête sur sa conduite et le punit en conséquence.

M. BORDEN (Halifax).

Relativement au fonctionnaire en question ici, est-il quelque chose dans sa conduite qui autorise la Chambre à faire enquête à ce sujet ? Si je ne me trompe, le chef de cabinet conviendra qu'il y a lieu de faire pareille enquête ici ; car, enfin, il ne s'agit pas seulement d'un simple mandat de député. Peu importe, en effet, au point de vue des partis politiques, la question de savoir qui détiendra ici ce mandat, à titre de représentant de Nipissingue. Le gouvernement actuel jouit d'une forte majorité, et peu lui importe une voix ou deux de plus dans la Chambre. La question qui prime tout le reste la voici : quelles conséquences pourrait-il découler de la conduite du président d'élection ? Voyons ce qui en est. Le 31 octobre 1900, il s'est absenté, de son plein gré, de son poste, dans le but d'empêcher la présentation des candidats de se faire. Le Solliciteur général est d'avis que la chose est de peu de conséquence.

Je ne le pense pas ainsi. Voyons, faisons une supposition : voilà qu'à l'avenir un gouvernement fixe une élection générale, et quelques meneurs ou chefs de file, colludant avec le gouvernement et à son instigation, ou bien agissant de leur propre mouvement, conspirent avec les présidents d'élection dans une douzaine de comtés où le résultat de l'élection est douteux, et ceux-ci s'absentent le jour de la désignation des candidats, de sorte que leur présentation devient impossible. Le premier ministre voit-il les conséquences que cela peut entraîner ? N'est-il pas d'avis qu'il importe de faire enquête sur la conduite d'un président d'élection, conduite d'où peuvent découler de telles conséquences ? Le Solliciteur général a traité la chose fort légèrement : Imposez-lui, dit-il, une amende de $500. Que serait l'amende de $500 imposée au président d'élection dans chacun de ces comtés, relativement aux résultats qui pourraient découler de pareil abus ? Or, dans le cas actuel, le président d'élection ne s'est pas contenté de s'absenter ; il est allé encore plus loin que cela. Et, à l'appui de tout ce que j'avance, j'ai par devers moi ici même la preuve reposant sur sa propre déposition, attestée sous la foi du serment. Il est prouvé qu'il a délibérément proposé au greffier d'élection de s'absenter ce jour-là et que celui-ci, en conséquence, s'est dérobé de son poste. Le président d'élection l'amena dans sa propre demeure, car il aurait pu se faire qu'en son absence le greffier d'élection fît la présentation des candidats. Ainsi donc, de l'aveu même du président d'élection, ces deux illustres compères se dérobèrent de leur poste, dans le but d'empêcher la présentation des candidats de se faire le 31 octobre. Est-ce que la Chambre n'a pas le devoir de faire enquête sur pareil abus ? Tolèrera-t-on qu'un fonctionnaire de cette Chambre, sans motif valable, autant qu'il est possible d'en juger, se moque ainsi de ses devoirs ? Si la Chambre consent à passer l'éponge sur pareille conduite, et si le cabinet refuse de soumettre la chose à l'enquête du comité des privilèges et élections, alors les conséquences pour l'avenir seront peut-être bien plus sérieuses que ces messieurs de la droite ne le soupçonnent.

De son propre aveu, le président d'élection s'est rendu coupable d'autres irrégularités. Que veut dire cette consultation que, de concert avec le candidat libéral, M. McCool, il obtient du secrétaire d'Etat, au sujet de cette élection ? Que veut dire ce refus de laisser M. Klock prendre connaissance de l'arrêté ministériel, tandis qu'il consent volontiers à le communiquer à M. McCool ? Il est parfaitement évident que, du commencement à la fin, il s'est tenu en étroite communication avec M. McCool ; et il est également hors de tout doute que, dès le début, il était décidé, dans un but quelconque, à empêcher la présentation des candidats d'avoir lieu le 31 octobre.

On nous dit—et c'est le Solliciteur général lui-même qui a formulé cette objection—que si la présentation des candidats avait eu lieu le 31 octobre, il en serait résulté une injustice. Voilà une assez singulière observation dans la bouche du jurisconsulte de la Couronne ; car, en dernière analyse, cela se résume à dire que le président d'élection n'est pas tenu d'obéir à l'ordre que l'exécutif lui transmet par le bref d'élection, mais qu'il peut se tenir ce langage-ci : " Quand je reçois un ordre de l'exécutif dans un bref qui m'est transmis, il m'appartient de décider s'il est, oui ou non, expédient que je fasse mon devoir, car, après tout, c'est à moi à juger de la moralité ou de l'immoralité des actes que je dois accomplir."

M. l'Orateur, il est toutefois un autre fait sur lequel on ne nous a pas donné d'éclaircissements. Pourquoi donc le gouvernement qui a jugé bon d'établir une loi du cens électoral contenant certaines dispositions que je signalerai plus tard, a-t-il oublié son devoir au point de ne pas faire dresser les listes à temps ? Le Solliciteur général nous dit que ces listes étaient prêtes pour la date de l'élection qui a eu lieu. Si mon honorable ami était ici, je lui demanderais pour quelle époque il faut dresser ces listes, sous l'empire de l'article 9 de la loi du cens électoral, loi qu'il a lui-même élaborée et fait adopter par la Chambre ? Il n'est pas stipulé la date précise dans l'article 9, et j'ignore si le Solliciteur général serait d'avis qu'il faut interpréter l'article 9 simultanément avec l'article 5, paragraphe c. Le premier ministre serait peut-être en mesure de nous faire connaître l'avis des jurisconsultes de la Couronne sur ce point ; car, l'on ne saurait s'attendre à ce qu'il se tienne au courant de cette multiplicité de détails.

Le PREMIER MINISTRE : Ce renseignement me manque, pour le moment.

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre déclare ne pas avoir de renseignements à ce sujet. Eh bien! il importerait pourtant

que le cabinet fût renseigné à cet égard : car, si tous ces embarras ont surgi, cela tient précisément à ce que le cabinet a manqué de renseignements sur ce point, et au fait que le ministre, chargé de veiller à l'application de l'article 9, n'a pas fait son devoir. Pourquoi les listes qui, sous l'empire de l'article 9, doivent être confectionnées pour les usages de l'élection, n'ont-elles pas été dressées à temps pour l'élection de Nipissingue? N'était-ce pas le devoir du secrétaire d'Etat de veiller à la chose? S'il faut en juger d'après la conduite de ce ministre relativement à la confection de ces listes, il incombait au cabinet de s'occuper de ces choses. Le secrétaire d'Etat n'était pas écrasé de besogne au point d'être dans l'impuissance de s'acquitter de ce devoir ; mais, à tout événement, nous avons droit de savoir pourquoi le cabinet a fixé la date de l'élection générale, sans prendre les mesures prévues par l'article 9, afin de faire dresser ces listes, de façon à assurer l'application de l'article 27 de la loi des élections. Cet article est très explicite dans ses stipulations, et cela, à bon droit sans doute. Il stipule que l'exécutif fixera une seule et même date pour la présentation des candidats dans tous les collèges électoraux, sauf dans certains comtés dont celui de Nipissingue ne fait pas partie. L'article 9 de la loi du cens électoral de 1898 décrète que dans tout collège électoral où ces listes ne sont point dressées sous l'empire de la législation provinciale, c'est le devoir du gouvernement de dresser ces listes. Jusqu'ici, on n'a pas encore apporté un seul éclaircissement de nature à exonérer les gouvernements de tout blâme à cet égard. Si le gouvernement n'avait pas manqué à son devoir, tous ces embarras n'auraient point surgi ; le président d'élection n'aurait point cédé à la tentation de forfaire à ses obligations, et l'élection aurait eu lieu le 7 novembre dans ce district, tout comme le chose a eu lieu dans les autres comtés. Nous sommes donc en lieu de demander au premier ministre pourquoi le cabinet fait preuve de pareille négligence dans la confection de ces listes.

Dans les circonstances signalées à notre attention par le député de Hastings (M. Northrup) rien ne s'oppose à ce que la Chambre soumette cette question au comité des privilèges et élections. Il est possible que le comité déclare, dans son rapport, que l'initiative prise par l'exécutif est conforme aux usages parlementares et à la loi applicable à la distribution des pouvoirs entre le parlement et l'exécutif à cet égard ; mais ce que je maintiens, c'est qu'il y a lieu de faire enquête. Voilà à quoi se borne ma prétention. S'il n'y a pas lieu de soumettre l'affaire en discussion à ce comité, je me demande dans quelles circonstances il serait permis d'y renvoyer les questions affectant le mandat des députés ? A quoi sert ce comité, s'il n'y a pas lieu de lui soumettre pareille question ? En 1887, la Chambre eut recours aux services de ce comité, dans l'affaire que j'ai signalée, et elle eut lieu de se féliciter des résultats de cette enquête. Tout ce que nous demandons c'est qu'on soumette au comité des privilèges et élections toutes les questions dont on a saisi la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je n'ai absolument rien à redire au ton des observations du député de Hastings (M. Northrup) qui a saisi la Chambre de cette question. En toute sincérité, je dois lui déclarer que l'impartialité et la loyauté dont il a fait preuve dans l'exposé de sa thèse méritent les plus grands éloges. En effet, il s'est abstenu de tout appel aux passions et aux préjugés se contentant de signaler à la Chambre les faits qui, à son avis, portent atteinte aux libertés du peuple et du parlement.

En pareilles circonstances, nous a-t-il répété, il s'attendrait à ce qu'un cabinet libéral, encore plus qu'un gouvernement conservateur, se constituât le champion des libertés et des privilèges du parlement. Je me range entièrement à cet avis, et si j'étais convaincu qu'il a été porté atteinte aux privilèges du parlement, je ne m'opposerais nullement à la motion en discussion. Que mon honorable ami me permette de lui faire observer, dès le début, qu'après tout la question qu'il a signalée à la Chambre n'est que pure affaire de procédure. On a souvent signalé à la Chambre des griefs portant sur une procédure irrégulière et illégitime relativement aux élections ; mais la différence entre cette affaire et toutes celles dont le parlement a été saisie par le passé, consiste dans le fait que, dans l'affaire en litige ici, il n'a été commis ni tort ni injustice envers qui que ce soit. En outre, je dois déclarer à mon honorable ami que j'abonde entièrement dans son sens, quand il affirme que le parlement, en adoptant la loi concernant les élections contestées, ne s'est nullement dépouillé de sa souveraine juridiction sur toutes les questions relatives aux élections. Le député de Simcoe-nord (M. McCarthy) n'a nullement révoqué en doute cette affirmation ; et j'ajoute que le député de Hamilton (M. Barker) n'a pas parfaitement saisi le sens de son argumentation sur ce point. Bien loin d'affirmer que le parlement s'est dépouillé de sa souveraine juridiction relativement aux enquêtes portant sur les élections, le député de Simcoe-nord a expressément déclaré que le parlement a conservé ce pouvoir. Cependant, tout en admettant que le parlement possède encore pleine et entière juridiction à cet égard, l'honorable député (M. McCarthy) ajoute qu'il ne serait ni judicieux ni sage de la part du cabinet d'exercer ce pouvoir dans tous les cas où il a pu se commettre quelque irrégularité au cours des élections.

Rappelons-nous un précédent fort connu, qui a servi de base à la loi des élections contestées non seulement au Canada mais encore en Angleterre.

Supposons qu'il soit presenté au tribunal de la Chambre une pétition portant qu'un

député doit son élection à des manœuvres frauduleuses. Or, bien que le parlement ait le pouvoir d'évoquer l'affaire à son tribunal et de casser cette élection, jamais il ne songerait à se servir de ce pouvoir, sous l'empire de la loi que nous avons établie. A cet égard le sens de la loi est parfaitement clair et précis et la pratique l'est également. Le parlement renverrait l'affaire aux tribunaux. Il dirait au plaignant : adressez-vous aux tribunaux et demandez-leur le redressement de votre grief ; et si vous ne voulez pas avoir recours à ce remède, nous n'avons que faire de venir à votre secours.

Mon honorable ami nous a cité le cas de sir Sydney Waterlow ; mais il n'existe aucune parité entre cette affaire et celle débattue en ce moment. L'accusation formulée contre sir Sydney Waterlow portait qu'il était entrepreneur public. S'il était entrepreneur public à l'époque de son élection, son mandat aurait pu être cassé de ce chef ; mais s'il était demeuré entrepreneur, après son élection alors le parlement aurait pu se saisir du fait au premier moment. Ici il ne s'agit pas de savoir s'il a été établi un grief dont les tribunaux puissent s'enquérir, mais si le parlement est en lieu d'évoquer l'affaire à son tribunal, bien quelle soit du ressort des tribunaux.

Il y a deux choses à examiner ici, au dire du député d'Hastings et du chef de l'opposition. D'abord, la conduite du président d'élection, et ensuite la validité du bref d'élection ; voyons sur quoi porterait l'enquête. A l'époque de l'élection générale, l'on émit un bref, adressé à M. Varin, qui reçut instructions de remplir la charge de président d'élection à l'élection dans le comté de Nipissingue. M. Varin consentit à exercer ces fonctions. M. Varin n'appliqua les instructions du bref que dans une certaine mesure. Il accepta le bref, et si je ne me trompe, fit l'affichage des avis, sans aller plus loin.

Quoi qu'on puisse dire de la conduite de M. Varin, qui refusa d'aller plus loin et, en fin de compte, renvoya le bref au greffier de la Couronne en chancellerie, ou de la légalité de son attitude, il n'y a pas lieu d'attaquer la légitimité de ses intentions. Il n'a pas agi sous l'empire de considérations déplacées, déshonorantes ou frauduleuses, ni dans le but de favoriser l'un des adversaires, au détriment de l'autre. Il a suivi cette ligne de conduite, parce qu'il avait constaté que, si l'élection avait lieu au temps fixé par le premier bref, environ un quart des électeurs seraient privés de leur droit de suffrage. Il en informa le gouvernement.

Venons-en maintenant à une question que m'a posée mon honorable ami, le chef de l'oppositon, dans l'espérance d'obtenir une réponse. Comment, dit-il, le gouvernement a-t-il émis ce bref, avant d'avoir pris les mesures de précaution nécessaires et exercé la prérogative que lui confère l'acte du cens électoral ? Comment a-t-il émis les brefs sans s'assurer que les nouvelles listes électorales étaient prêtes ? Je dois dire que l'honorable député ne peut espérer, et que personne ne peut espérer raisonnablement, que le gouvernement, avant d'émettre les brefs lors d'une élection générale, ait le loisir d'examiner les 213 collèges électoraux dans lesquels sont répartis les électeurs canadiens, et de s'assurer que les listes sont prêtes dans chaque circonscription électorale.

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez ! écoutez !

Le PREMIER MINISTRE : Cette explicatio ne semble pas contenter mon honorable ami (l'honorable M. Haggart). S'il peut démontrer que le gouvernement a le moyen de savoir que toutes les listes sont prêtes dans chacun des 213 collèges électoraux du Canada, il apprendra au gouvernement ce que celui-ci n'a pas été en mesure de faire, et ce que, lui-même, j'en suis certain, ne pourrait pas faire, s'il occupait encore le poste qu'il remplissait autrefois et auquel nous l'avons remplacé. Par qui devons-nous être renseignés? Par les fonctionnaires d'élection de la localité. Le président de l'élection apprit au gouvernement, à cette époque, que les listes n'étaient pas prêtes dans tous les districts non organisés du collège électoral de Nipissingue. Ce dernier, nous ne l'ignorons pas, comprend une partie du pays nouvellement colonisée. Une partie du territoire est organisée, l'autre ne l'est pas. Celle-ci renferme soixante-un arrondissements de votation et 2,000 électeurs, ou à peu près. Si l'élection avait eu lieu le 7 novembre, ces électeurs auraient été privés de leur droit de suffrage, car les listes n'étaient pas prêtes. Le gouvernement en fut informé.

L'honorable M. HAGGART : N'est-ce pas seulement ceux qui, dans les districts non organisés, étaient devenus électeurs depuis 1898, qui auraient été privés de leur droit de suffrage?

Le PREMIER MINISTRE : Il y en aurait eu 2,000—un quart environ des électeurs. J'ai ce renseignement sous la main. Nous apprîmes alors qu'on préparait les listes électorales, et un arrêté du conseil fut adopté pour accélérer la confection de ces listes. Sur ce, le président de l'élection ne permit pas que celle-ci eût lieu mais renvoya le bref. Mon honorable ami déclare qu'il ne renvoya le bref que le 10 novembre, le président de l'élection ne suivit pas les instructions qu'il contenait, mais le renvoya. Je répète ce que j'ai dit il y a un instant, il n'a pas agi sous l'empire de considérations déplacées—tout le monde l'admet. A-t-il agi légalement ou illégalement? Le candidat conservateur, la personne la plus intéressée, cita immédiatement devant le tribunal le président de l'élection, croyant que la conduite de celui-ci avait été irrégulière et illégale. Il le poursuivit de la manière prescrite par la loi, et le

cita devant les cours de justice du pays. Celles-ci s'enquirent de la conduite du président de l'élection. Avant d'aller plus loin, permettez-moi de citer un exemple. Dans l'hypothèse où une instance serait pendante devant les tribunaux, le chef de l'opposition nous conseillerait, je n'en doute pas, de ne pas faire le procès, de ne pas nous enquérir de la conduite du président de l'élection, vu les circonstances. Il nous dirait, je crois : Les cours de justice étant saisies de cette affaire, il ne serait ni convenable, ni juste de notre part de demander à un autre tribunal de rechercher la conduite de ce fonctionnaire. En 1875, M. Blake prit la parole dans une affaire semblable. On lui avait demandé de présenter une pétition contre le président de l'élection du comté de Victoria. Il le fit parce qu'on l'en avait chargé, et dit :

Il serait très fâché de croire que la Chambre eut été privée par l'acte des élections contestées de son pouvoir à l'égard des officiers-rapporteurs et sous-officiers rapporteurs, de s'enquérir de plaintes faites contre eux et de les punir pour malversation. Mais lorsque le parlement transféra le procès des pétitions d'élection aux juges et statua qu'on pourrait se plaindre de la conduite des officiers rapporteurs, et qu'ils pourraient être obligés de répondre aux pétitions, il exprima par là un choix de ce mode d'enquête, ou dans tous les cas un pétitionnaire pouvait adopter ce moyen. Dans ces circonstances il ne pensait pas qu'il serait convenable de demander à la Chambre de faire une enquête sur la conduite de cet officier rapporteur pendant le procès de l'élection.

Or, il y a une différence entre l'affaire qui nous occupe et celle dont parlait M. Blake. En 1875, l'instance était pendante ; en 1901, la cause a été entendue et le président de l'élection, exonéré de tout blâme. Et, maintenant que le procès a eu lieu, que le tribunal s'est prononcé et qu'il a disculpé le fonctionnaire d'élection, peut-on raisonnablement prétendre que nous devrions soumettre cette affaire au comité des privilèges et élections ? Dans quel but le ferions-nous ? Pour recommencer le procès qui a eu lieu devant le tribunal ? Celui-ci a rendu un arrêt, et on pourrait peut-être obtenir du comité une décision contraire. Le parlement ayant délégué ses pouvoirs à un tribunal, et, ce dernier ayant exercé les fonctions dont il avait été investi, il serait inconvenant de notre part de dire : Nous ne tiendrons pas compte de ce qui a eu lieu, mais nous demanderons au parlement d'annuler l'arrêt du tribunal, et, celui-ci ayant entièrement disculpé le président de l'élection, l'ayant exonéré de tout blâme, nous demanderons au parlement de rechercher la conduite de ce fonctionnaire. Dans quel but ? Afin de le déclarer coupable, alors que le tribunal a proclamé son innocence. Quel sentiment de justice peut nous pousser à demander une nouvelle enquête touchant la conduite du président de l'élection, dans ces circonstances ? Ce n'est pas commettre une injustice que de refuser une nouvelle enquête, parce que le tribunal que le parlement a chargé de connaître de ces causes, s'est lui-même prononcé. Je soumets en toute confiance, à l'impartialité, à l'esprit de justice et d'équité de chacun des membres de la Chambre, aux députés de la gauche comme à ceux de la droite, que, les cours de justice ayant recherché la conduite du président de l'élection, rien ne serait plus injuste que de charger un autre tribunal de rouvrir l'enquête.

Sir WILFRID LAURIER.

M. BORDEN (Halifax) : Le très hon. gentleman (sir Wilfrid Laurier) aurait-il l'obligeance de lire le dispositif du jugement qui disculpe le président de l'élection. J'avoue que je croyais que les juges s'étaient basés sur la nullité de la présentation des candidats, qui provient du fait que le président de l'élection s'était caché pour ne pas recevoir les bulletins de présentation.

Le PREMIER MINISTRE (lisant) :

Il ne nous incombe pas, en vertu du statut, de nous enquérir ou de décider du droit qu'avait l'exécutif, de par la constitution, d'ordonner l'émission d'un nouveau bref, dans les circonstances. Ce n'est pas aux juges chargés de connaître des procès relatifs aux élections, mais à la Chambre des communes, à laquelle les ministres sont responsables, de dire si le Gouverneur général n'avait pas plein pouvoir de prendre des mesures sommaires lors du rapport du premier bref.

Il nous semble inutile de continuer le procès afin de découvrir quelque conspiration mal définie à laquelle il est fait allusion, car l'existence d'une conspiration ne modifierait pas la situation des parties, telle qu'elle est maintenant établie.

On ne nous demande pas aujourd'hui de continuer, mais de recommencer le procès afin de " découvrir quelque conspiration mal définie " à laquelle il est fait allusion. Le tribunal n'y a pas consenti, parce qu'il ne servait de rien de tenter de découvrir cette conspiration. L'honorable député nous demande de faire ce que le tribunal a refusé de faire dans les circonstances. Rien ne justifiait le tribunal de croire qu'une injustice avait été commise ou que le président de l'élection était en faute.

Examinons maintenant le second argument invoqué par le représentant d'Hastings et le chef de l'opposition. Le premier a prétendu que le second bref était radicalement nul. Très bien ! Admettons que ce bref fût radicalement nul, et tirons nos conclusions, examinons le remède qu'il faut apporter. Si j'ai bien saisi son raisonnement, l'honorable député a prétendu que le bref d'élection n'est plus une prérogative de la couronne, qu'il est désormais une création de la loi, qu'il n'existe qu'en vertu de celle-ci et que, par conséquent, on ne peut s'en servir que de la manière prescrite par la loi. Je répondrai à cela que, si la loi a été violée, si ses stipulations n'ont pas été observées, c'est le cas, ou jamais, de soumettre l'affaire aux cours de justice, et non au parlement. Rien de plus clair. La nullité provient de la violation de la loi. Souffrez que j'attire votre

attention sur l'acte des élections contestées. L'article 5, que mon honorable ami de Simcoe vient de citer, porte :

Une requête où l'on se plaint du rapport irrégulier ou de l'élection irrégulière.

Mon honorable ami a dit qu'il n'a jamais entendu parler d'une cause dans laquelle la validité d'un bref eût été mise en doute, lors de la présentation d'une requête en invalidation d'une élection ; moi non plus. Mais de ce que jusqu'ici, la validité d'une élection n'a jamais été contestée sur le principe de la nullité du bref, s'ensuit-il que cette nullité ne donne pas lieu à une requête en invalidation de l'élection ? Y a-t-il quelque chose de plus clair que, si la nullité du bref est une violation de la loi, cette nullité invalide l'élection, d'après les termes mêmes de la loi ? Aussi, si jamais quelque chose a donné lieu d'invalider une élection, c'est bien la présente allégation de la nullité du bref. Je crois avoir assez insisté sur ce point.

J'examinerai maintenant l'argument auquel le chef de l'opposition a semblé attacher le plus grand poids ; celui qu'il tire du jugement rendu par le tribunal. Le lord chancelier, an prononçant son arrêt, aurait tenu le langage suivant :

Il ne nous incombe pas de nous enquérir ou de décider du droit qu'avait l'exécutif en vertu de la constitution d'ordonner l'émission d'un nouveau bref dans les circonstances. Cette question n'est pas du ressort des juges chargés de connaître des procès relatifs aux élections, mais du ressort de la Chambre des communes.

Quel recours a-t-on, alors ? Le gouvernement croit avoir agi dans la limite de ses attributions, tandis que les députés de la gauche prétendent que nous avons outrepassé nos pouvoirs. S'ils sont d'avis que nous avons négligé les devoirs que la loi nous imposait, nous sommes prêts à souffrir la censure de la Chambre, s'ils peuvent établir que nous la méritons. Nous déclarons à la Chambre : Si vous nous croyez en faute, vous avez votre recours, censurez-nous. Mais nous ne reconnaissons pas que nous sommes en faute, nous croyons avoir agi conformément à la loi et dans la limite de nos attributions. C'est pourquoi, parlant au nom du gouvernement, je n'admets pas qu'il y ait lieu à une enquête devant le comité des privilèges et élections. Si nous avons failli à notre devoir, nous sommes prêts à en subir les conséquences, c'est-à-dire à nous exposer à une motion de censure. Mais, comme, à notre avis, nous avons fait tous nos efforts pour que l'élection eût lieu honnêtement et sans contrainte, pour que chaque électeur de ce collège électoral pût déposer son bulletin dans l'urne, nous ne reconnaissons pas avoir failli à notre devoir et nous prétendons, par conséquent, qu'il n'y a pas lieu à une enquête devant le comité des privilèges et élections.

L'honorable **JOHN HAGGART** (Lanark-sud) : Qu'on me permettre de faire quelques observations touchant cette intéressante affaire. Le Solliciteur général et le premier ministre ont prétendu que nous ne nous étions pas départis du droit de faire une enquête à ce sujet. J'ai entendu, à plusieurs reprises, au cours du débat, employer le verbe " se départir ".

Je n'ai pas encore appris que le parlement pût se départir d'aucune des prérogatives que lui a accordées l'acte de l'Amérique britannique du nord ; et le mot " se départir " ne s'applique pas en l'espèce. Toutefois, le Solliciteur général, après avoir employé le verbe " se départir ", a encore fait usage du verbe " délégué ", qui est le mot propre.

Nous avons délégué aux tribunaux, pour plus grande commodité, le soin de connaître des procès en invalidation d'élection, et, pour des raisons connues, nous n'interviendrons pas, si les cours de justice n'ont pas outrepassé les pouvoirs que nous leur avons conférés. Cette délégation de pouvoirs, outre quelle a eu lieu pour plus grande commodité, a été motivée par une foule d'autres raisons que le premier ministre doit comprendre. Nous nous sommes écartés de cette ligne de conduite une couple de fois, quand les intéressés auraient pu s'adresser aux cours de justice, en vertu de l'article 5. Dans les affaires de Brockville et de Huron, entre autres, le parlement s'est chargé lui-même de tenir une enquête. Personne dans cette enceinte ne niera que la Chambre ait le pouvoir de faire une enquête, mais le Solliciteur général et le premier ministre ont prétendu que, sous l'empire de l'article 5 de la loi, ce pouvoir a été délégué aux cours de justice et que nous ne devrions pas nous immiscer dans ces causes particulières. Avec le Solliciteur général et le premier ministre, j'admets qu'il n'est pas sage de la part de la Chambre, qu'il n'est pas de l'intérêt de celle-ci de connaître des cas particuliers. Mais la présente affaire tombe-t-elle sous le coup de l'article 5 de la loi ? J'ai remarqué que le premier ministre n'avait fait qu'effleurer ce point ; il opinait dans l'affirmative. Il n'a pas dû étudier les considérants des juges. Veut-il dire que sous l'empire de l'article 5 de la loi électorale, nous avons conféré aux tribunaux le droit de rechercher si une prérogative a été exercée régulièrement. Je ne crois pas que le premier ministre soutienne cette thèse. Mais, si nous n'avons pas délégué aux cours de justice le droit de rechercher si une prérogative s'est exercée régulièrement, à qui demanderons-nous d'ajuster les griefs résultant de l'exercice irrégulier de cette prérogative ?

Nous ne pouvons le demander aux cours de justice. Cette Chambre est l'unique tribunal auquel nous puissions nous adresser. C'est l'un des pouvoirs que nous avons réservés au parlement, que celui de s'enquérir de ces affaires quand elles surgissent, que le pouvoir d'examiner si une prérogative a été régulièrement exercée dans ces cas-là. Je ne me donne pas pour avocat, bien que j'aie étudié les questions constitution-

nelles ; mais je déclare qu'il n'y a pas dans cette enceinte une personne faisant autorité dans ces questions qui osât élever la voix et risquer sa réputation de légiste ou d'avocat, en prétendant que le soin de vider la présente cause a été délégué aux cours de justice par le parlement, en défendant la thèse que ce dernier n'a pas le pouvoir de tenir une enquête. En pareille instance, le parlement est notre unique tribunal. Ce n'est pas mon opinion que j'énonce, mais l'opinion des juges qui ont entendu la cause. Pouvaient-ils parler plus clairement, surtout si l'on considère que le premier ministre déclare que les juges ont recherché la conduite du président de l'élection ? L'honorable gentleman veut-il dire que les juges ont disculpé celui-ci, et qu'il n'était aucunement blâmable ? Les juges ont déclaré que l'exécutif avait déchargé ce fonctionnaire de toute responsabilité, et, dans les circonstances, ils se demandent s'ils ont droit d'examiner l'affaire, car, dit le chancelier :

La poursuite intentée contre le président de l'élection, comme défendeur unique, ne peut avoir une heureuse issue, même si (et j'en doute) nous étions compétents à connaître de cette requête.

M. McCARTHY : C'était parce que M. McCool n'était pas présent.

L'honorable M. HAGGART : Si M. McCool n'était pas présent, ils n'avaient aucun droit. Ils se demandaient même s'ils avaient droit de connaître de la requête. L'arrêt dit ensuite :

Il ne nous incombe pas, en vertu du statut—

Ce langage est on ne peut plus clair.

—de nous enquérir ou de décider du droit qu'avait l'exécutif, de par la constitution, d'ordonner l'émission d'un nouveau bref dans les circonstances. Ce n'est pas aux juges chargés de connaître des procès relatifs aux élections, mais à la Chambre des communes, à laquelle les ministres sont responsables, de dire si le Gouverneur général n'avait pas plein pouvoir de prendre des mesures sommaires, lors du rapport du premier bref.

Nous nous conformons aux instructions du tribunal.

M. McCARTHY : L'honorable député (M. Haggart) me permet-il de l'interrompre ? Il constatera que la requête de M. Klock ne se plaignait pas de la conduite du shérif, relativement au premier bref, mais au sujet du second. Or, le temps accordé pour attaquer le second bref étant écoulé, les circonstances ne permettaient pas aux juges d'en prendre connaissance. Par conséquent, s'il doit y avoir une enquête, le devoir de la tenir incombe au parlement qui, comme je le disais cette après-midi, est tout-puissant.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Si le Gouverneur général n'avait pas plein pouvoir de prendre des mesures sommaires, lors du rapport du premier bref.

L'honorable député prétend que le bref véritable était le second bref. Nous le nions; les juges eux-mêmes sont de cet avis, car ils disent qu'il ne leur incombe pas de s'enquérir si le rapport du premier bref était régulier ou si l'exécutif a eu raison d'émettre le second bref. Voilà toute la question telle qu'elle a été soumise à la Chambre dans la motion du représentant d'Hastings-est. Nous prétendons n'avoir pas de recours devant les tribunaux. Il ne nous est pas donné de nous enquérir, d'après l'arrêt du tribunal, si le président de l'élection est responsable de ce qui a été fait, parce que, déclarent les juges, nous nous demandons si nous sommes compétents, la conduite de ce fonctionnaire ayant été approuvée par l'exécutif, et que nous n'avons nullement le pouvoir de nous enquérir de l'approbation donnée à l'émission du second bref. Alors, en vérité, s'il en est ainsi, il doit y avoir un recours. Tout ce que nous demandons, c'est l'adoption dans cette affaire de la ligne de conduite qui a été suivie à mainte et mainte reprise par la Chambre. Selon nous, la question est assez importante pour que nous permettions au comité des privilèges et élections de l'examiner, puis d'aviser la Chambre, afin que celle-ci puisse empêcher l'exécutif de violer ses droits et ses privilèges. Le jugement expose l'affaire sous son véritable jour :

Cette question n'est pas du ressort des juges chargés de connaître des procès relatifs aux élections, mais du ressort de la Chambre des communes, à laquelle les ministres sont responsables.

Rien de plus clair, et cette remarque des juges n'a pas été faite en passant mais elle forme partie de l'arrêt lui-même qui déclare que c'est à la Chambre des communes à s'enquérir si ses prérogatives ont été violées. Je m'inscris en faux contre la thèse du représentant de Simcoe-nord et contre le discours du leader du gouvernement. Je me range en partie à l'avis du Solliciteur général, qui a admis, dans ses observations préliminaires, que la conduite du président de l'élection était inexcusable et qui n'a fait qu'effleurer la question de savoir si l'émission du second bref était légale. Laissant ce point de côté, il s'est attaché à examiner si les électeurs de la circonscription avaient été victimes d'une injustice. Eut-il été juste, demandait-il, de tenir une élection quand le quart des électeurs étaient privés de leur droit de suffrage ? Pourquoi l'étaient-il ? Le premier ministre dit : Devons-nous rechercher si dans cent cinquante cas différents la loi a été appliquée, si les listes ont été régulièrement préparées ? C'est assurément le devoir de l'exécutif. Autrement, la moitié des électeurs, des cités et des villes de la province d'Ontario seraient privés de leur droit de vote. L'inscription de tous les électeurs âgés de vingt et un ans, dans les cités et les villes d'Ontario, quand la confection des listes date de plus

d'une année, dépend du soin que l'exécutif apporte à faire préparer des listes régulières et à nommer des fonctionnaires pour s'acquitter de cette tâche. Pourtant, le premier ministre déclare que l'exécutif n'est aucunement responsable dans cette affaire. C'est à lui à faire observer la loi, à s'assurer que ceux qui ont droit de suffrage dans les diverses provinces sont inscrits sur les listes, non seulement dans les cités et les villes, mais aussi dans les territoires non organisés du pays, puis d'émettre les brefs.

Cette remarque n'a peut-être pas d'application ici, mais je n'ai pas besoin de dire qu'il est impossible de mettre en vigueur d'une manière satisfaisante une loi électorale en se servant des listes provinciales. Je demandais l'autre jour au Solliciteur général si le parlement fédéral pouvait déléguer aux provinces le pouvoir d'établir quel serait le cens électoral fédéral. Non, a-t-il répondu, ce n'est pas ce que nous faisons. Je lui fis observer qu'en adoptant les listes provinciales nous déléguions aux différentes provinces le pouvoir de décréter quels seraient les électeurs fédéraux. Le cens électoral peut être modifié du jour au lendemain au caprice des autorités provinciales. Le premier ministre et ses collègues se sont-ils jamais rendu compte qu'au Manitoba la loi enlève le droit de suffrage à celui qui, bien que sujet anglais de naissance et domicilié depuis trente ans dans la province, ne sait ni lire ni écrire ? Cette personne ne peut pas voter lors d'une élection fédérale. N'est-ce pas là déléguer aux différentes provinces le pouvoir de décréter quel sera le cens électoral fédéral ?

Dans la présente affaire, la gauche a raison, sans contredit. On ne peut révoquer en doute que le parlement est le seul tribunal auquel nous puissions demander de réparer une injustice commise par le président de l'élection et par l'exécutif, qui a émis un second bref avant que le premier fût caduc, que le parlement a, seul, le pouvoir de remédier au mal. Que nous ayons tort ou raison, cette question est assez importante pour donner lieu à une enquête devant le comité des privilèges et élections.

M. W. M. GERMAN (Welland) : Je désire ajouter quelques mots afin d'élucider un ou deux points au sujet desquels les députés de la gauche semblent être dans les ténèbres les plus épaisses. D'abord, on a dit que notre honorable ami de Simcoe (M. McCarthy) avait laissé entendre que le parlement s'était départi de sa prérogative de connaître de ces causes, par suite de l'adoption de l'Acte des élections contestées. Le discours du premier ministre a dû convaincre la Chambre que l'honorable député (M. McCarthy) n'a pas énoncé cette thèse, tant s'en faut.

Le parlement a indubitablement le droit de tenir une enquête quand bon lui semble sur toute question qui lui est soumise concernant l'élection d'un député. Personne n'osera soutenir le contraire. Le champ de la discussion, il me semble, est restreint dans des limites très étroites. En présence de ce fait, le second bref émis en vertu des prérogatives de la Couronne était-il valide, en ce sens qu'il autorisait la tenue d'une élection ? S'il n'était pas valide, quel recours a celui qui a lieu de se plaindre de l'émission d'un bref nul par la Couronne ? L'Acte des élections contestées stipule que tous ces griefs seront soumis aux cours de justice. La gauche a voulu convaincre la Chambre que les tribunaux avaient jugé qu'ils n'avaient pas juridiction pour connaître de la validité du second bref. Eh bien ! en ceci, la gauche commet une grave erreur et n'interprète pas comme il faut l'arrêt du tribunal qui déclare formellement :

> Il ne nous incombe pas, en vertu du statut, de nous enquérir ou de décider du droit qu'avait l'exécutif, de par la constitution, d'ordonner l'émission d'un nouveau bref, dans les circonstances.

Et quelles étaient ces circonstances ? Une requête avait été présentée devant le tribunal attaquant le président de l'élection, non parce qu'il avait émis le second bref dont il n'était pas question, mais en raison de sa conduite au sujet du premier bref. Tel était le litige que le tribunal avait à juger. Il n'a pas décidé—et je crois que nul tribunal ne déciderait—que la question de la validité d'un bref émis par la Couronne n'est pas de son ressort. Je me fais fort de dire que le chef de l'opposition ne voudrait pas risquer sa réputation d'avocat marquant dans sa province, et déclarer que les cours de justice du pays ne pouvaient pas décider de la validité d'un bref émis par la Couronne.

M. BORDEN (Halifax) : Je suis positivement d'avis que l'acte des élections contestées ne confère pas ce pouvoir aux tribunaux.

M. GERMAN : Telle n'est pas la question. Les tribunaux du pays n'ont-ils pas droit de décider si un acte du parlement est *intra vires* ? Le parlement n'a-t-il pas ses coudées franches en ce pays ? Son autorité n'est-elle pas suprême ?

M. NORTHRUP : Elle ne l'est pas apparemment depuis l'émission du second bref. C'est l'exécutif qui est tout-puissant.

M. GERMAN : C'est le tribunal. Je ne crains pas de dire que si le savant avocat chargé de la défense des intérêts du parti conservateur, avait cru pouvoir démontrer la nullité du second bref, il aurait mis M. McCool en cause et tenté de faire annuler le bref.

M. BORDEN (Halifax) : Que mon honorable ami me permette de lui dire que cela était impossible, parce que M. McCool avait été élu sous l'empire du second bref. Le shérif a été cité devant la cour en raison de sa conduite relativement au premier bref.

M. GERMAN : Je ne puis comprendre le raisonnement de mon savant ami (M. Borden, Halifax) dans cette affaire. Le président de l'élection a fait rapport d'un bref émis par la Couronne, et en vertu duquel une élection a eu lieu. Sous l'empire de l'acte des élections contestées, une requête en invalidation de l'élection de M. McCool, pouvait certainement être présentée, et toute l'affaire pouvait être examinée.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai jamais dit le contraire. Mon honorable ami ne me comprend pas, ou je ne le comprends pas. J'ai prétendu que, la requête se plaignant de la conduite du président de l'élection touchant le premier bref, on ne pouvait mettre en cause M. McCool qui n'avait été élu qu'en vertu du second bref émis par l'exécutif.

M. GERMAN : N'aurait-on pas pu intenter deux poursuites, présenter deux requêtes, si on l'avait voulu ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui, assurément.

M. GERMAN : La requête se plaignant de la conduite du président de l'élection concernant le premier bref ne constituait pas une fin de non-recevoir relativement à une requête en invalidation de l'élection de M. McCool, sous l'empire du second bref.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne désire pas interrompre l'honorable député, mais je crains que nous ne nous comprenions pas. M. McCool ne pouvait pas être mis en cause dans la requête incriminant la conduite du shérif relativement au premier bref. Je ne nie pas qu'on pouvait attaquer l'élection de M. McCool, élu sous l'empire du second bref.

M. GERMAN: L'honorable député peut m'avoir mal compris, et je veux bien l'admettre en le voyant acculé comme il l'est. Il est incontestable que les dispositions de l'acte des élections contestées permettaient de demander l'invalidation de l'élection de M. McCool, ce qui aurait permis aux juges de se prononcer sur la validité du second bref. Je ne crains pas d'affirmer qu'il n'y a pas un seul avocat au Canada qui soutiendrait que le tribunal ne pouvait pas se prononcer sur la légalité d'un bref d'élection émis comme celui-ci l'a été. Je suis loin d'admettre que ce bref était nul. Vu le rapport du président de l'élection, il s'agit de savoir si la Couronne pouvait émettre un nouveau bref ou si on aurait dû attendre la réunion des Chambres. C'est un point discutable ; je crois, cependant, que la jurisprudence est plutôt en faveur du droit qu'avait la Couronne d'émettre un nouveau bref, dans les circonstances qu'en faveur de la théorie qu'il fallait attendre la réunion des Chambres et une ordonnance du parlement. On ne saurait nier que les listes électorales dans ce district dataient de plus d'un an, et que la loi exige que les listes qui doivent servir lors d'une élection aient été préparées dans le cours des douze mois précédents.

La confection des listes avait alors lieu. La gauche soutient que le gouvernement aurait dû savoir que ces listes n'étaient pas prêtes et retarder les élections dans tout le pays, parce que dans un ou deux arrondissements de votation de ce vaste district de Nipissingue, de peu de conséquence sous le rapport de la population, les listes électorales n'avaient pas été préparées et transmises au président de l'élection. Elle veut soumettre toute cette affaire au comité des privilèges et élections pour qu'il examine si ce fonctionnaire a accompli son devoir. Le chef du gouvernement l'a dit, le tribunal s'est prononcé là-dessus, et il a jugé que la conduite du président de l'élection n'avait rien de répréhensible, puisqu'il a adjugé les frais contre le requérant. Ce n'est pas ce que la gauche désire. Elle s'inquiète moins de la conduite de ce fonctionnaire que du renvoi de l'affaire devant le comité des privilèges et élections, où pendant quatre ou cinq semaines peut-être, elle entasserait dépositions sur dépositions, ce qui lui permettrait de se présenter devant le public et de faire un esclandre, en alléguant que les grits ont commis une énormité. On y apporterait probablement des crampons destinés à faciliter l'ascension des poteaux comme on l'a fait devant d'autres comités de la Chambre. Sur quoi pourrait porter l'enquête devant le comité? Le tribunal a déclaré que le président de l'élection n'a pas eu tort, il est donc inutile de rouvrir le débat. Quant à la validité du second bref, nous connaissons tous les faits qui pourraient être établis devant le comité. Nous savons tous que le premier bref a été rapporté et pourquoi ; nous savons également qu'un second bref a été émis. Le chef de l'opposition a prétendu que le second bref avait été émis avant le rapport du premier. La loi n'attache aucune importance à cela. De quoi pourrions-nous nous enquérir que nous ne connaissons pas? Nous savons que le premier bref a été émis, qu'il n'a pas été exécuté mais rapporté, qu'un second bref a été lancé en vertu duquel l'élection eut lieu, que M. McCool fut élu comme représentant de Nipissingue, qu'il fait maintenant partie de la Chambre, ayant été élu par acclamation. Pourquoi ses adversaires ne sont-ils pas allés sur le terrain, et ne l'ont-ils pas combattu en braves ? Si le comité des privilèges et élections doit tenir une enquête chaque fois que les tribunaux peuvent être saisis d'un litige, n'eussent été les erreurs d'un avocat, ce comité sera surchargé d'ouvrage pendant le présent parlement et les parlements à venir. Nous connaissons tous les faits qu'une enquête pourrait révéler. Le bref était-il légal ? Voilà la question. Je prétends que les députés de la gauche n'ont pas cité d'autorités pour démontrer qu'il ne l'était pas. Je ne crois pas qu'ils puissent le faire. Ils auraient pu raisonner par induction ; à peine l'ont-ils fait. Le rapport de l'élection s'est fait, un représentant a été élu, et il demeurera élu, en tant que cela dépendra de moi. Je ne vois pas qu'il y ait lieu—et en

ceci la population entière du pays sera de mon avis, il me semble—je ne crois pas qu'il y ait lieu, dis-je, de douter que l'élection ait été légale et valide, que le second bref ait été légal et valide. Si les députés de la gauche avaient des griefs, ils pouvaient s'adresser aux cours de justice. Ne l'ayant pas fait, ils ne devraient pas venir ici soulever cette question. A ce sujet, je citerai l'opinion d'une haute autorité, du moins pour les députés de l'opposition, l'opinion de feu sir John Thompson, touchant l'instruction des élections contestées, par le comité des privilèges et élections. D'après les Débats, sir John Thompson disait, en 1887 :

J'ai fait voir, dans une occasion précédente, que nous avons adopté ce statut (l'acte des élections contestées) en 1874. Depuis cette date, comme je l'ai dit à la Chambre—et ce fait n'a pas été contredit—depuis le moment où le parlement de la Grande-Bretagne adopta le mode de confier aux tribunaux l'instruction des élections contestées, et depuis le moment où la même procédure a été adoptée au Canada, il n'y a pas un seul exemple qui nous fasse voir que le parlement de ces deux pays ait altéré un rapport d'élection, ou ait instruit une pétition d'élection.

Sir John Thompson déclarait catégoriquement que le parlement avait fourni un moyen légal de vider ces litiges. Bien qu'il ne se soit pas départi du droit de les examiner, ayant délégué ses pouvoirs aux cours de justice, il ne serait ni sage, ni judicieux, ni adroit de sa part de se soumettre dorénavant aux tracas et à la perte de temps qu'entraîne une enquête.

M. BORDEN (Halifax) : Je poserai une question à l'honorable député. Sir John Thompson n'a-t-il pas prononcé ce discours, à l'appui de sa motion pour renvoyer l'affaire devant le comité des privilèges et élections?

M. GERMAN : Non, le rapport du comité avait alors été communiqué à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Je croyais que ce discours avait été prononcé à l'appui de sa motion.

L'amendement de M. Northrup est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

Alcorn,
Barker,
Bell (Addington),
Bell (Pictou),
Bennett,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Broder,
Calvin,
Cargill,
Carscallen,
Clancy,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Culbert,
Kidd,
Lancaster,
Lavell,
Lefurgey,
Lennox,
MacLaren (Perth),
McGowan,
McLeod,
Monk,
Morin,
Northrup,
Osler,
Pope,
Prior,
Richardson (Grey),
Richardson (Lisgar),
Robinson (Elgin),
Earle,
Fowler,
Ganong,
Gilmour,
Hackett,
Henderson,
Johnston (Cardwell),
Kaulbach,
Kendry,
Roche (Marquette),
Sherritt,
Sproule,
Taylor,
Tolton,
Vrooman,
Wallace,
Wilson—51.

CONTRE :

Messieurs

Angers,
Belcourt,
Bernier,
Blair,
Borden (King, N.-E.),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bureau,
Calvert,
Carroll,
Copp,
Cowan,
Dèchene,
Delisle,
Demers (Lévis),
Demers (Saint-Jean),
Desmarais,
Dugas,
Erb,
Fielding,
Fisher,
Flint,
Fortier,
Fortin,
Fraser,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gibson,
Girard,
Gould,
Guthrie,
Heyd,
Horsey,
Hughes (King, I.P.-E.),
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
LeBlanc,
Legris,
Lewis,
Logan,
Lovell,
Loy.
Mackie,
MacLaren (Huntingdon)
McCarthy,
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McIsaac,
McKinnon,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bonaventure),
Marcil (Bagot),
Martineau,
Matheson,
Maxwell,
Meigs,
Mignault,
Monet,
Morrison,
Murray,
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Préfontaine,
Proulx,
Puttee,
Reid (Ristigouche),
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria),
Schell,
Scott,
Sifton,
Smith (Vancouver),
Stephens,
Sutherland (Essex),
Talbot,
Tarte,
Tobin,
Tolmie,
Tucker,
Turgeon—94.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Pour.	Contre.
Messieurs	
Sutherland (Oxford),	Haggart,
Britton,	Bruce,
Dobell,	Brock,
McCool,	Ward,
Mulock,	Seagram,
Cartwright (sir Richard)	Tupper (sir Charles Hibbert),
Dyment,	McCormick,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Thompson,	Ingram,
Fitzpatrick,	Casgrain,
Turcot,	Robinson (Northumberland, N.B.),
Wright,	Reid (Grenville),

Wade,	Gourley,
Emmerson,	Hughes (Victoria),
Davies (sir Louis),	Wilmot,
Edwards,	Kemp,
Bazinet,	Maclean,
Davis,	Boyd,
Christie,	LaRivière,
Charlton,	Tisdale,
Bickerdike,	Roddick,
Bruneau,	Ball,
Gallery,	McIntosh,
Russell,	Pringle,
Holmes,	Smith (Wentworth),
Macdonald,	Haliday,
Costigan,	Hale,
Douglas,	Rosamond,

M. TAYLOR : Les honorables députés de Provencher, de Grenville, de Cornwall et Stormont et de Lambton-est n'ont pas voté.

M. LaRIVIERE : L'honorable député d'Argenteuil (M. Christie) et moi sommes convenus de nous abstenir de voter.

M. REID (Grenville) : L'honorable député de Renfrew (M. Wright) et moi sommes convenus de nous abstenir de voter.

M. PRINGLE : L'honorable député de Hants (M. Russell) et moi sommes convenus de nous abstenir de voter.

M. SIMMONS : L'honorable député de Lambton-ouest (M. Johnston) et moi sommes convenus de nous abstenir de voter.

L'amendement est rejeté et la Chambre se forme en comité des subsides.

Rails d'acier et attaches, $500,000.

M. SPROULE : Le ministre a dit, hier soir, qu'une partie du chemin était déjà pourvue de nouveaux rails. Combien en a-t-on posé, et combien en reste-t-il à poser ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On m'a demandé, hier soir, quelle quantité de rails il faudrait pour renouveler ceux du chemin de fer Intercolonial. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a donné à entendre qu'il en faudrait une quantité beaucoup plus faible que celle que nous voulions acheter avec l'autorisation du parlement. Comme je l'ai dit hier soir, le gouvernement a l'intention de poser sur tout le chemin de fer Intercolonial des rails plus pesants. Il y a 1,315 milles en tout, mais nous nous proposons de mettre une voie double sur quelques milles. Ainsi, de la jonction de Windsor à Halifax, nous doublerons la voie de huit milles. Cette distance est de seize milles, mais en posant une double voie sur une partie de la ligne, où les travaux entraîneraient le moins de dépenses, nous croyons que cela répondrait pendant un grand nombre d'années au but que nous voulons atteindre. Entre Dorchester et Memramcook, nous avons l'intention de doubler la voie sur une distance de sept milles. Entre Sainte-Anne et le chemin Elgin, sur une distance de douze milles. Entre Rimouski et le Bic, sur une distance de dix milles. Il faudrait 125 tonnes de rails de 80 livres pour couvrir un mille. Nous avons déjà acheté 20,000 tonnes de rails que nous avons posés en tout ou en partie. Dans notre arrêté ministériel et dans notre contrat projeté avec la compagnie de force motrice du Lac Supérieur, nous avons stipulé que cette compagnie doit nous fournir 125,000 tonnes, soit, en tout, 145,000 tonnes, en comprenant les rails de 80 livres que nous avons déjà achetés. Le nombre de milles à couvrir par ces 145,000 tonnes sera de 1,160.

M. MONK : A-t-on déjà acheté des rails de la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Je dis que nous en avons acheté 20,000 tonnes, avant de faire notre arrangement avec la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur. Il faudra 145,000 tonnes de rails pour couvrir 1,160 milles. Nous avons posé des nouveaux rails de 70 livres sur une distance 43 milles et nous n'avons pas l'intention d'y toucher. J'ajoute ces 43 milles aux 1,160, de sorte que nous avons fait des dispositions pour 1,203 milles. Nous n'avons fait aucun arrangement pour couvrir la différence entre 1,203 et 1,352, en d'autres termes 149 milles.

M. WALLACE : L'honorable ministre devrait retrancher les 43 milles au lieu de les ajouter.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; pourquoi ?

M. WALLACE : Parce que l'honorable ministre dit qu'ils sont pourvus de rails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne m'a pas suivi attentivement. Les 1,160 milles à couvrir et les 43 milles sur lesquels on a posé des rails de 70 livres forment 1,203 milles, compris dans les arrangements existants, sur une totalité de 1,352 milles. Ainsi, sur les 1,352 milles, il reste encore 149 milles auxquels il nous faudra pourvoir plus tard. On m'a demandé où se trouvaient ces 160 milles déjà couverts par les 20,000 tonnes. Environ 80 milles, ou la moitié de la distance a été couverte au Cap-Breton, ainsi que 30 milles, à peu près, entre Moncton et Truro, et le reste des rails a été posé sur différentes divisions où il y a de fortes pentes.

On a dit, hier soir, que dans l'arrangement conclu avec la Compagnie de force motrice du lac Supérieur, il était question de 150,000 tonnes. Je puis voir que l'on a été mis sous une fausse impression. L'arrêté ministériel, par une erreur d'écriture ou de clavigraphie, parle de quatre ans dans un endroit et de cinq ans dans un autre.

L'honorable M. HAGGART : L'erreur se trouve dans le mémoire adressé au conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore. Il est possible qu'elle se trouve dans le mémoire ou qu'elle ait été faite dans la transmission de l'ar-

rêté ministériel. En tout cas, nous n'avions pas l'intention de passer le contrat pour plus de cinq ans, ni pour plus de 125,000 tonnes. Ces 125,000 tonnes et les 20,000 tonnes que nous avons achetées l'année dernière et l'année précédente, formeront un total de 145,000 tonnes de nouveaux rails, qui seront posés sur le chemin de fer Intercolonial. Lorsque cette quantité sera posée, il restera, comme je l'ai dit, 149 milles du chemin à couvrir de nouveaux rails.

M. CLANCY : Il m'est impossible de voir comment l'honorable ministre arrive à ce chiffre de 125,000 tonnes. Le contrat dit 50,000 tonnes pour la première année, et 25,000 tonnes par année pour les quatre années subséquentes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne prenons que 25,000 tonnes la première année.

M. TAYLOR : Et pendant les cinq années subséquentes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, ce n'est pas l'arrangement.

M. CLANCY : Le contrat renferme-t-il quelque autre disposition obligatoire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, les parties n'ont pas fait d'autres conventions. Nous ne songions pas à faire de contrat pour plus de cinq ans, ni pour plus de 125,000 tonnes.

L'honorable M. HAGGART : Avant que l'honorable ministre passe outre, je désire lui poser une question. Dans son rapport de l'ingénieur en chef de l'Intercolonial, l'inspecteur dit que la ligne mère a 1,315 milles, et que les embranchements construits pour le transport des marchandises et les quais représentent une longueur de 27¼ milles. Je ne suppose pas qu'il ait l'intention de poser des rails de 80 livres sur ces embranchements et sur les quais.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Alors, il resterait 840 milles sur la ligne mère de Montréal à Halifax ; 89 milles de Moncton à Saint-Jean ; 270 milles de Truro à Sydney, et l'embranchement de Sydney-nord, 5 milles. Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il a dit que l'on avait posé des rails sur 80 milles du chemin du Cap-Breton. Puis, l'on a posé des rails sur 30 milles de l'embranchement de Truro, soit un total de 110 milles. L'honorable ministre a-t-il l'intention de poser aussi des rails de 80 livres sur le chemin de fer du comté de Drummond ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas aux endroits où l'on a posé des rails de 70 livres.

L'honorable M. HAGGART : Sur combien de milles a-t-on posé des rails de 70 livres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur quarante-trois milles.

L'honorable M. HAGGART : Ainsi, il resterait encore 1,022 milles à couvrir de rails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'inclut pas la ligne courte où nous avons l'intention de poser des rails. Nous avons l'intention de poser des rails de Montréal à Halifax, de Moncton à Saint-Jean, de Truro à Sydney, de New-Glasgow à Pictou-Landing, de la Jonction de Pugwash à Pugwash, de la Jonction de Stellarton à la Jonction de Ferrona, de la Jonction d'Oxford à Pictou, de Sydney-nord à Sydney, y compris l'embranchement de Dartmouth et quelques autres divisions, soit, en tout, 1,315 milles. Nous nous proposons, en outre, de doubler la voie de 37 milles.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'avez rien à faire entre Montréal et Sainte-Rosalie?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons l'intention de poser des rails sur tout le chemin de fer du Comté de Drummond, à l'exception des 43 milles.

L'honorable M. HAGGART : C'est-à-dire de Sainte-Rosalie à la Pointe-Lévis?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député retranche des 840 milles, les 39 milles de Montréal à Sainte-Rosalie, il a le nombre réel. Cela ferait pour toute la ligne, 110 milles sur lesquels on n'aurait pas posé de rails.

L'honorable M. HAGGART : Existe-t-il d'autres lignes que celles que j'ai mentionnées? Il y a la ligne de Montréal à Halifax, 840 milles, à l'exclusion de l'embranchement de Sainte-Rosalie. De Moncton à Saint-Jean, 89 milles de Truro, 270 milles, de Sydney à Sydney-nord, 5 milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a pas inclus l'embranchement qui va de New-Glasgow à Pictou-Landing, il n'a pas inclus la ligne de la Jonction de Pugwash à Pugwash, de la Jonction de Stellarton à la Jonction de Ferrona, ni la ligne de la Jonction d'Oxford à Pictou, distance de 70 milles. Il y a quelques autres parties de la ligne sur lesquelles nous ne nous proposons pas de poser de nouveaux rails.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a l'intention de poser des rails de 80 livres sur l'embranchement de New-Glasgow et sur tous les embranchements du chemin de fer Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons l'intention de poser de nouveaux rails sur tous ceux que j'ai mentionnés.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi doubler la voie du chemin de fer Interco-

lonial avec des rails de 80 livres ? Les autres rails seraient suffisants pour l'embranchement de New-Glasgow, et des rails de 67 livres suffiraient pour les enbranchements qui vont aux différents petits centres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas l'intention de poser des rails sur ces parties de chemin en même temps que nous en poserons sur les parties que j'ai indiquées, mais nous avons l'intention d'en poser plus tard, après que nous aurons épuisé la quantité que nous voulons être autorisés à acheter. Mais il faut que toutes ces parties soient couvertes de nouveaux rails, pour mettre la ligne dans l'état où elle doit être, parce que l'on y transporte des marchandises pesantes ; de lourdes locomotives et des trains pesamment chargés passeront sur ces lignes, et il nous faudra les mettre dans une aussi bonne condition que les autres parties du chemin. Lorsque nous aurons fini cela, il restera encore 110 milles dont nous ne nous sommes pas occupés.

L'honorable député m'a demandé, hier, de soumettre au comité une copie du télégramme que le ministère a envoyé à M. Clergue, relativement au contrat qui lui avait été expédié. J'en ai ici une copie que je lirai, afin qu'elle soit publiée dans les Débats :

Ottawa, le 12 avril 1901.

F. H. Clergue,

Président de la Compagnie de force motrice du lac Supérieur, Sault-Sainte-Marie, Ont.

Veuillez renvoyer, par le courrier de ce soir, projet de contrat relativement à rails ; on vous l'a envoyé par inadvertance, sans que le ministre l'eût vu.

(Signé) L. K. JONES,
Secrétaire.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous reçu une réponse à ce télégramme ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mais, pendant mon absence, le ministère a reçu une réponse un peu différente de celle que nous espérions recevoir. Cette réponse était datée de Philadelphie, le 15 avril, et venait du président de la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur, qui nous renvoyait le contrat signé par la compagnie. Le contrat que l'on nous a renvoyé est le même document, à tous égards, que celui dont une copie a été déposée soit sur le bureau de la Chambre, soit entre les mains de l'honorable député au commencement du débat. Il porte la signature de la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur, mais non la mienne. Voici la lettre datée du 15 avril :

L. K. Jones, secrétaire, ministère des Chemins de fer et Canaux, Ottawa.

J'ai le plaisir de vous envoyer ci-inclus, dûment signé en double par le président et le vice-président de cette compagnie, le contrat passé entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur relativement à une fourniture de rails d'acier.

Votre tout dévoué,
E. V. DOUGLAS,
Président.

Il s'agit ici du projet du contrat où il était question d'une fourniture des rails pendant cinq ans, lequel projet a été déposé sur le bureau de la Chambre, et il n'est pas plus signé par le ministère qu'il ne l'était lorsque les pièces ont été remises l'autre soir à l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Et les propositions mentionnées dans la correspondance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai ici la première proposition de la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur, proposition dont j'ai parlé le premier jour de la discussion et qui porte la date du 8 juin 1900. C'est un document assez long, et je l'enverrai à l'honorable député. On peut le considérer comme déposé sur le bureau.

M. SPROULE : Qu'est-ce que le ministre se propose de faire de la convention signée par la compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je me propose de faire rédiger un contrat qui sera exactement calqué sur l'arrêté ministériel. J'ai l'intention de faire envoyer ce document à la compagnie pour qu'elle le signe. Je ne doute pas le moins du monde que le document ainsi rédigé ne soit signé. On ne l'a pas encore préparé, mais je ne doute pas que la compagnie ne l'approuve s'il est conforme à l'arrêté ministériel.

M. OSLER : Il n'y a aucun doute, en apparence, que le document signé par la compagnie soit absolument conforme à la convention que la compagnie entendait faire avec le gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER [illegible] : J'ignore ce qu'elle a pu entendre. Je sais qu'elle avait en sa possession une copie de l'arrêté ministériel. Cet arrêté, on le lui a envoyé dès que le conseil l'eût adopté, conformément à la demande que M. Clergue en avait faite. Evidemment, il n'était pas difficile au sujet du contrat. Il se contentait de savoir ce que le conseil était disposé à faire, et s'il s'était beaucoup intéressé au contrat, je suppose qu'il l'aurait demandé.

Hier soir, l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a parlé du prix que le gouvernement s'engageait à payer pour ces rails. J'ai exposé la question, et même maintenant, avec l'indulgence du comité, j'ai l'intention——

M. LENNOX : Avant que l'honorable ministre abandonne cette question, j'aimerais bien demander si le renvoi du contrat signé est la seule réponse que l'on ait faite au télégramme envoyé le 12 du courant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la seule réponse que j'aie vue, et mon sous-ministre me dit qu'il n'a reçu aucune lettre de la compagnie.

Je désire parler de la question du prix des rails, sur le marché, avant et après la date de la convention conclue avec M. Clergue.

L'honorable M. HAGGART : Avant qu'il aille plus loin, je dirai à l'honorable ministre qu'il a promis de déposer sur le bureau de la Chambre les renseignements que j'ai demandés, relativement à la manière dont les rails d'acier, enlevés du chemin, ont été crédités ; ont-ils été portés au compte du dépôt d'approvisionnements et crédits, au compte du revenu, enfin, comment ont-ils été crédités ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a rien que je puisse déposer sur le bureau de la Chambre à ce sujet, mais les nouveaux rails que nous avons achetés—je l'ai dit à l'honorable député—ont été portés au compte du capital, moins le montant auquel ont été estimés les vieux rails qui ont été portés au compte du dépôt d'approvisionnements. C'est la méthode que suit le ministère, et, si je comprends bien, c'est la méthode qu'il a suivie lorsque des rails ont été portés au compte du capital.

L'honorable M. HAGGART : Lorsqu'on les a portés au compte du dépôt d'approvisionnement, comment ont-ils été crédités ? C'est surtout ce que je voudrais savoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Désirez-vous savoir quel montant l'on a crédité ?

L'honorable M. HAGGART : Quel montant a-t-on crédité, et à quel compte les a-t-on portés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ont été portés au compte du capital. La différence entre la somme représentant la valeur des vieux rails et celle payée pour les nouveaux rails est le seul montant qui soit porté au compte du capital.

L'honorable M. HAGGART : A quel prix a-t-on porté les vieux rails au compte du capital lorsqu'on les a enlevés du chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les vieux rails que l'on porte aujourd'hui au compte du dépôt d'approvisionnement sont crédités au capital à $15. C'est sur ce chiffre de $15 que nous nous sommes basés pour faire nos estimations.

M. OSLER : Que fait-on des vieux rails ? Les laisse-t-on en magasin, ou les vend-on moyennant un certain prix ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien entendu, nous les vendrons.

M. OSLER : On ne les a pas vendus?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous les vendons de temps à autre. J'ai fait, l'autre jour, un énoncé très complet à ce sujet. Beaucoup des petits chemins, dont la construction est autorisée par le gouvernement achètent leurs rails de nous, lorsque nous en avons dont la qualité leur convient.

M. LENNOX : L'honorable ministre voudrait-il me permettre de parler de nouveau du contrat Clergue ? Si je comprends bien, l'honorable ministre a dit que M. Clergue n'avait pas fait d'autre réponse au télégramme qu'en renvoyant le contrat après l'avoir signé. Devons-nous comprendre, d'après ce que dit le ministre, qu'il est en mesure de déclarer que son ministère n'a reçu aucune réponse, si ce n'est qu'on lui a renvoyé le contrat signé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suis pas en état de le dire dans le moment. Si j'ai bien compris le sous-ministre, il est parfaitement sûr qu'il n'y a pas à ce sujet d'autres lettres que celle dont je viens de donner lecture, mais il s'assurera s'il y en a d'autres.

M. LENNOX : Alors, d'après ce que nous voyons dans le moment, nous devons comprendre que la compagnie de force motrice se propose d'obliger le gouvernement à s'en tenir au contrat qu'il lui a envoyé en lui demandant de le signer, c'est-à-dire le contrat des cinq années.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne suppose pas que la compagnie de force motrice soulève la moindre objection relativement au contrat qu'elle va conclure. Jen suis sûr, elle signera sans hésiter le contrat que nous rédigerons conformément à la teneur de l'arrêté ministériel. La compagnie n'a fait aucun énoncé, n'a envoyé aucune lettre qui me justifie de conclure qu'elle aura la moindre objection à signer le contrat basé sur l'arrêté ministériel.

L'honorable M. HAGGART : Depuis qu'il a reçu cet avis, l'honorable ministre a-t-il averti la compagnie qu'il n'acceptera pas le contrat ? Si je comprends bien, le 15, la compagnie l'a informé qu'elle avait signé le contrat, il y a neuf ou dix jours. L'honorable ministre lui a-t-il donné avis qu'il n'a pas l'intention d'accepter le contrat qu'elle a signé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas vu M. Clergue, mais j'espérais le voir personnellement. Je voulais lui écrire à ce sujet, mais, d'après ce que j'ai compris, il devait venir ici aujourd'hui, et je me proposais d'avoir un entretien avec lui. Le ministère n'a pas envoyé de lettre.

M. LENNOX : L'honorable ministre voudrait-il expliquer au comité, car, si je ne me trompe, la chose intéresserait probablement

ce dernier, l'honorable ministre, dis-je, voudrait-il expliquer au comité pourquoi, hier, lorsque cette question est venue ici sur le tapis, il n'a pas déclaré que la compagnie avait renvoyé le contrat après l'avoir signé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a reçu le contrat pendant mon absence et, en réalité, j'ignorais dans le moment que les messieurs l'eussent envoyé après l'avoir signé. Il est ici maintenant, et vous voyez jusqu'à quel point il est valide. Vous voyez que je ne l'ai pas signé et que je ne le signerai pas, tant qu'il ne sera pas conforme à l'arrêté ministériel que nous avons adopté.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a-t-il reçu de M. Clergue, à ce sujet, quelque autre avis que le renvoi du contrat? Quelque lettre accompagnait-elle ce contrat?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; je suis informé qu'il n'y en a pas d'autre que celle dont je viens de donner lecture.

L'honorable M. HAGGART : Simplement celle qui accompagnait le contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est l'original du document. Je vais le passer à l'honorable député, mais j'aimerais qu'il en prît soin.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que vous aviez dit avoir reçu de Philadelphie une lettre du président de la compagnie. C'est celle-ci?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

J'ai dit au comité, l'autre jour, que je n'étais allé que récemment aux sources d'informations pour savoir quels étaient les prix des rails aux Etats-Unis ou en Angleterre. J'ai chargé un des fonctionnaires de mon ministère de se renseigner avec beaucoup de soin, et je communiquerai au comité les renseignements que donnent les journaux. D'abord, qu'il me soit permis de parler du prix des rails aux Etats-Unis, car les honorables membres de la gauche ont dit quelque chose à ce sujet. En consultant le Monthly Summary of Commerce and Finance, des Etats-Unis, qui contient le cours du marché, pour chaque jour, l'on verra qu'aux Etats-Unis, le prix des rails d'acier, le 25 juillet 1900, était de $35. Ce prix de $35 a existé sans interruption jusqu'au 12 septembre, alors qu'il est tombé à $30, et ce dernier prix s'est maintenu jusqu'au 26 septembre, puis il est descendu à $26, et au 17 avril, date à laquelle j'ai eu mes dernières données, le prix était encore de $26. Le comité se rappellera, je suppose, que le gouvernement a conclu cet arrangement avec M. Clergue au mois d'août dernier. L'arrêté ministériel n'a été adopté que le 9 octobre, basé sur la recommandation que j'avais envoyée au conseil, le 26 septembre, mais l'arrangement avait été conclu au mois d'août. M. Clergue insistait pour que nous aprouvions, si nous étions disposé à les approuver, des conditions de nature à l'engager à établir cette industrie, et, au mois d'août, nous lui avons donné à entendre que notre décision était prise, et, se fiant à la conclusion à laquelle le conseil était arrivé non officiellement, il a alors été en mesure de faire les premiers préparatifs.

L'honorable M. HAGGART : Cela s'est-il fait par écrit ou verbalement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce dont je parle maintenant s'est fait verbalement, car le gentleman était ici lui-même pour voir ce que nous déciderions. Il nous a fallu alors venir à un arrangement avec lui, car il semblait important qu'il n'y eût pas de temps de perdu. J'ai pu lui assurer que l'arrêté ministériel serait adopté en son temps, conformément à l'arrangement. Nous avons arrêté le prix et les conditions dont nous conviendrions. Nous avons arrêté le contrat de la première année et les contrats annuels des quatre années subséquentes ; formant en tout, pour les cinq ans, 125,000 tonnes. A cette époque, vous noterez que le prix des rails, aux Etats-Unis, était de $35 la tonne, et qu'il en a été ainsi jusqu'au 12 du mois suivant.

M. OSLER : Quand le ministre a-t-il dit avoir fixé le prix avec M. Clergue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au mois d'août.

M. OSLER : Il est très étonnant que la seule offre de rails d'acier que l'Angleterre ait faite au Canada, elle l'ait faite le 29 septembre ; et, autant que je puis le découvrir, la seule fois que l'on ait demandé dans ce pays le prix des rails d'acier de 80 livres en Angleterre, c'est le 29 septembre. La réponse à ce télégramme a été : "Livrés à Montréal, $32.24."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas ce dont l'honorable député (M. Osler) veut parler, et j'ignore sur quoi il base son énoncé ; mais je ne vois pas exactement l'à-propos de son observation. L'arrangement, comme je le dis à l'honorable député, a été fait au mois d'août, et il en est aussi fait mention dans l'arrêté ministériel adopté le 9 octobre.

M. OSLER : Cet arrêté ministériel mentionne-t-il le prix des rails ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, monsieur.

M. OSLER : L'arrêté ministériel du 9 octobre le mentionne.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'arrêté ministériel du 9 octobre est le seul qui ait été réellement adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dis que l'arrêté ministériel renferme une déclaration que les mem-

bres du conseil individuellement et collectivement se rappellent ; la voici :

Cependant, vers la fin d'août 1900, le conseil la discuta non officiellement ; elle fut favorablement examinée, puis il fut entendu que le ministre des Chemins de fer et Cananux recommanderait de passer un contrat pour la fourniture de 25,000 tonnes en 1901, au prix de $32.60 la tonne (le prix alors payé par le ministre des Chemins de fer et Canaux en vertu de son contrat pour la fourniture des rails pendant l'année courante.)

M. CLANCY : A quelle époque du mois d'août cela s'est-il passé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vers la fin d'août. La date n'est pas indiquée. C'est à une des réunions du conseil qui ont eu lieu dans la dernière partie du mois d'août. Ce doit être vers le 22 ou le 23 d'août, car j'étais présent, et je ne suis revenu au Canada que le 20 ou le 21. Je me suis rendu immédiatement à Ottawa, de sorte que ce doit être presque aussitôt après mon arrivée. Il n'y a rien au conseil qui fasse voir à quelle date cela s'est passé, car c'était une discussion irrégulière au cours de laquelle nous avons fixé les conditions, et c'est en se basant sur cette discussion—je ne crois pas lui avoir écrit—qu'un de mes collègues lui a peut-être écrit. Mais la première fois que j'ai eu l'occasion de le voir après cette date, je sais avoir dit à M. Clergue que la question était réglée, qu'il ne s'agirait plus que de préparer les documents nécessaires et de recommander au conseil d'adopter un arrêté.

L'honorable M. HAGGART : Si je comprends bien le ministre, l'on a proposé au mois d'août un mémoire produit dans son ministère relativement à la convention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. On n'a préparé au ministère aucun mémoire avant septembre, et ce mémoire portait la date du 26 septembre.

L'honorable M. HAGGART : Je ne veux pas parler du mémoire soumis au conseil. Aucune note, aucun renseignement n'a été produit au ministère relativement à la convention verbale faite, au mois d'août, avec M. Clergue, et le premier avis que le ministère en a eu, c'est lorsqu'il a préparé le mémoire daté du 26 septembre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien entendu, j'en ai eu avis au mois d'août. J'ignore si, à cette époque, j'ai parlé de la question au sous-ministre ; mais ni au conseil, ni ailleurs, l'on ne trouverait de note à ce sujet. La demande de M. Clergue nous a été soumise comme cela se fait ordinairement dans une discussion. Nous avons alors décidé quelles conditions de M. Clergue nous accepterions ; et les conditions que nous avons acceptées ont été exposées dans l'arrêté définitivement adopté le 9 octobre, c'est-à-dire, que nous nous engagions à acheter de lui 25,000 tonnes de rails, pendant la première année, à $32.60 la tonne, et pendant les quatre années subséquentes, à un prix basé sur celui du marché anglais.

M. CLANCY : A quelle date M. Clergue a-t-il fait sa proposition, et en a-t-on pris note ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 8 juin.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Est-il entendu que la compagnie de force motrice recevra une prime sur les rails fabriqués, en sus du prix que vous lui payez ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas question de prime dans cet arrangement.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Reçoit-elle la prime que le gouvernement accorde sur les rails d'acier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a pas de prime sur les rails d'acier. Il y en a une sur le fer en gueuse et sur l'acier, et si la compagnie produit du fer en gueuse et de l'acier, elle recevra une prime.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Ce sera $7 de plus la tonne, ce qui portera le prix à $41 la tonne, environ. Nous ferions mieux de soumettre la question de cette manière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette manière n'est guère juste. En tout cas, la prime sur le fer et l'acier serait payée, même si le contrat n'existait pas. Il n'est pas déclaré en termes précis qu'il y aura une prime sur les rails d'acier. Il y en a une sur le fer et l'acier, et si cette compagnie fabrique du fer et de l'acier, elle recevra indubitablement une prime, indépendamment de ce contrat.

M. OSLER : Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit-il sérieusement à la Chambre que, le 9 août, il a passé avec une compagnie un contrat en vertu duquel il s'engage à acheter de cette dernière 25,000 tonnes de rails ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je n'ai pas dit cela.

M. OSLER : Je voudrais avoir la date à laquelle le ministre a fixé le prix qui devra être payé pour ces rails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans la dernière partie du mois d'août.

M. OSLER : Voulez-vous dire que ce gouvernement a fait avec la compagnie un contrat verbal pour 25,000 tonnes de rails, et cela, d'après le ministre lui-même, au prix d'un marché à la hausse?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que ce n'était pas le prix d'un marché à la baisse.

M. OSLER : Le ministre dit que ce n'était pas le prix d'un marché à la baisse et que

la majorité de la population pensait que c'était le prix d'un marché à la hausse. Le ministre veut-il dire qu'il a passé un contrat pour 25,000 tonnes, et qu'il n'a aucun écrit pour prouver avec qui il a conclu ce contrat, ni quel était le prix convenu? Il n'a que sa mémoire pour lui rappeler les faits, qui sont exposés dans un arrêté ministériel adopté environ six semaines plus tard, ou le 9 octobre. Vous ne pouvez pas faire croire à cette Chambre que le ministère des Chemins de fer et Canaux est administré de cette façon. C'est trop nous demander. Nous avons déjà accepté beaucoup de choses, mais, à mon avis, je ne puis pas croire qu'un ministre dise sérieusement qu'il a passé un contrat verbal, représentant virtuellement une dépense de $4,000,000, et qu'il a arrêté le prix pour $750,000 sans avoir conservé une seule note ni un mémoire de la discussion qui a eu lieu quant au prix. Il ne sait pas à quelle date cette conversation a eu lieu. Il ne connaît rien, sauf qu'il se rappelle qu'à une époque quelconque du mois d'août, l'on est convenu d'un prix pour l'achat. Je ne saurais croire que cela soit possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député le croit ou non, cela m'importe très peu. J'ai dit que dans la dernière partie du mois d'août, les membres du gouvernement, auxquels était soumise cette proposition de M. Clergue——

M. OSLER : Cette proposition est-elle par écrit?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. OSLER : Mentionnait-elle le prix à cette date-là?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsqu'il a fait sa proposition, en juin, le prix était de $32 la tonne. Plus tard, M. Clergue a demandé un peu plus ; mais nous sommes arrivés à la conclusion que nous lui accorderions tout au plus $32.60. C'était à peu près le prix auquel les rails se vendaient à cette époque. Nous avons discuté la question et décidé entre nous lesquelles des conditions que M. Clergue cherchait à imposer nous accepterions, et que l'honorable député le croit ou non, cela m'est parfaitement égal.

M. OSLER : Il est très évident que l'opinion de la gauche n'intéresse ni l'honorable ministre ni le gouvernement, mais cela n'est pas indifférent à la gauche. On a fixé le prix à $32.60 ; et, toutefois, M. Clergue n'a pas reçu du gouvernement de lettre fixant le prix en août ou en septembre. Si c'est ainsi que le gouvernement fait ses contrats, nous aimerions le savoir.

M. FOWLER : Si j'ai bien compris, le ministre a dit que, par sa proposition, M. Clergue demandait $32 la tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans sa première proposition, en juin.

M. FOWLER : Pourquoi a-t-on ajouté 60 cents par tonne?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a nombre de choses que M. Clergue nous a demandé d'accepter en ce qui se rattache à cette proposition. Il demandait, entre autres choses, de prendre 50,000 tonnes. Nous ne l'avons pas voulu ; nous avons consenti à prendre seulement 25,000 tonnes. Nous avons demandé que les rails fussent livrés non seulement à Montréal, mais à Lévis. Nous désirions imposer d'autres conditions, et nous avons consenti à lui donner $32.60 la tonne, vu qu'il était disposé à faire cet arrangement avec nous et à établir cette industrie.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi avez-vous donné plus qu'il n'a demandé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis à renseigner l'honorable député à ce sujet. Il a demandé plus que les $32 d'abord accordés. Il a fait observer que le prix des rails était aussi élevé qu'il l'avait été avant cette époque. Nous sommes convenus de donner $32.60 à la compagnie, prix que nous payions pour d'autres rails, et M. Clergue a consenti à faire un arrangement avec nous et à livrer les 25,000 tonnes à Lévis au lieu de les livrer à Montréal, ou tout comme à Montréal.

M. BARKER : Le prix du marché avait-il haussé entre juin et août?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le pense pas.

M. BARKER. Toutefois, il a fait une proposition par écrit en juin, et vous avez donné cette augmentation au mois d'août.

M. LENNOX : Devons-nous comprendre que l'on n'a gardé aucune note quelconque des conversations qui ont eu lieu entre le ministre des Chemins de fer et Canaux et M. Clergue relativement au prix des rails, conversations que le ministre prétend avoir eu lieu dans la dernière partie d'août, autre que la notre insérée dans l'arrêté ministériel adopté le 9 octobre? Est-ce cela?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, autant que je me le rappelle.

M. LENNOX : De sorte que nous avons un arrêté ministériel adopté le 9 octobre, le jour même de l'émission des brefs d'élection, lequel arrêté cite l'arrangement ou l'accord conclu au mois d'août précédent, et nous n'avons rien du tout pour établir ce dernier fait, si ce n'est cet arrêté ministériel qui, je le suppose, a été dicté par le ministre des Chemins de fer et Canaux le 9 octobre. En d'autres termes, le conseil a obtenu les données du ministre des Chemins de fer et Canaux, puis il a adopté un arrêté, en suppo-

sant que le ministre des Chemins de fer et Canaux eût conclu précédemment un arrangement verbal portant que la somme de $32.60 serait le prix que l'on paierait.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas du tout un exposé des faits.

M. LENNOX : Je serais bien aise que l'honorable ministre corrigeât cet énoncé. Si j'ai bien compris, il admet la première partie de ce que j'ai dit, savoir, qu'il n'existe aucune note de l'arrangement verbal, sauf ce que contient l'arrêté ministériel du 9 octobre, et que cet arrêté est aujourd'hui le seul document que nous ayons pour vérifier les faits. Et je désire dire que, comme résultat, il n'y a eu avant le 9 octobre aucun contrat qui liât le gouvernement, et qu'à cette époque——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A ce moment-là, nous n'étions liés par aucun contrat.

M. LENNOX : Le gouvernement ne s'est lié que le 9 octobre et il y a lieu de croire qu'il n'ignorait pas, le 12 septembre, que le prix des rails d'acier, de $35 qu'il était auparavant, avait baissé à $30 et que, au moment de passer ce contrat, la baisse s'étant accentuée, le prix des rails n'était que de $26, de sorte que tout indiquait que les rails d'acier étaient alors en baisse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis admettre avec mon honorable ami, qu'il n'y eût pas d'obligation morale avant la date du 9 octobre. Le ministre a déclaré, sans cependant pouvoir préciser la date, que le conseil avait discuté et approuvé cet arrangement dès la seconde quinzaine d'août. Les membres de la gauche qui ont déjà été ministres savent qu'il est d'usage que le conseil se prononce d'abord sur toute question qu'il est appelé à discuter, et que c'est au ministre que cette question concerne tout particulièrement qu'il incombe ensuite de préparer, d'après la conclusion à laquelle on en est arrivé, un rapport destiné à servir de base à l'arrete du conseil. Cet arrangement ayant été approuvé au mois d'août, le ministre des Chemins de fer devait préparer le rapport d'usage. Or, il appert que ce rapport n'a pas été déposé avant le mois de septembre, c'est-à-dire qu'il a dû être mis dans une boîte avec cinquante ou cent autres et qu'il y serait peut-être resté assez longtemps si l'on n'y avait attiré l'attention. Je n'étais pas ici en octobre, étant occupé ailleurs, mais je sais par expérience que ce rapport fait en septembre, de même que l'arrêté du conseil auquel il avait servi de base auraient été laissés de côté comme une foule d'autres si on n'y eût attiré l'attention. Mais nous étions inconstestablement liés par une obligation morale depuis le mois d'août puisque le ministre, comme il l'a déclaré, avait déjà conclu à cette époque une entente avec M. Clergue et fixé les prix et conditions.

M. OSLER : Nous voulons qu'on produise cette lettre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas eu de lettre. Le ministre des Chemins de fer dit qu'il s'est adressé à M. Clergue personnellement. Si l'arrangement a été conclu et si les prix ont été fixés en août, M. Clergue ne devrait pas avoir à souffrir du fait que le ministre a retardé de plusieurs semaines le dépôt de son rapport et qu'il s'est écoulé plusieurs semaines avant que ce dernier ait été approuvé par un arrêté du conseil. L'entente ayant été conclue au mois d'août, nous nous guidons sur le cours du marché à cette époque-là.

M. LENNOX : N'y a-t-il pas de procès-verbal de la séance où le conseil a discuté cet arrangement et l'a approuvé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'existe que le rapport préparé par le ministre d'après la décision prise par le conseil. L'arrêté du conseil a ensuite été rédigé conformément à la teneur de ce rapport. A part la correspondance échangée entre le ministre des Chemins de fer et M. Clergue, il n'y a pas d'autre document que ce rapport.

M. LENNOX : Ne pourra-t-on pas race rapport.

Le MINISTRE DES FINANCES : On en a fait la lecture. L'arrêté du conseil n'est qu'une simple répétition du rapport. Ces deux documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais que le ministre des Chemins de fer nous expliquât les paroles suivantes qu'il a prononcés dans cette Chambre le 23 avril :

Mais ce contrat n'a jamais été signé et ne m'a jamais été soumis.

Or, il paraît que le contrat, régulièrement signé, était rendu ici le 17 avril, c'est-à-dire six jours avant que le minstre fît cette déclaration.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas ce que je voulais laisser entendre, car je savais que le contrat pouvait avoir été signé. Je n'ai pas certainement fait de déclaration aussi gauche que celle-là. Le contrat n'était pas signé lorsque je suis parti d'ici, et jusqu'aux recherches récentes que j'ai faites, j'ignorais qu'on l'eût renvoyé. Je ne crois pas qu'on ait rapporté exactement ce que j'ai dit :

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a ajouté :

Mon sous-ministre a cru que le contrat était passé ; je supposais que je l'avais signé avec les nombreux documents que l'on m'avait présentés.

Ce fonctionnaire était assurément en état de renseigner le ministre parce que, six jours avant que celui-ci fît sa déclaration, il avait reçu le contrat signé de la main de M. Clergue lui-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député cite des paroles que j'ai prononcées au moment où j'expliquais une déclaration que j'avais faite antérieurement. Je m'efforçais de démontrer à la Chambre que le contrat ne nous liait pas précisément pour une période de cinq années, mais que l'entente intervenue, bien que ne comprenant qu'une année, nous avions convenu de la maintenir pendant quatre années. Cette déclaration, je l'ai faite d'après mes souvenirs et au meilleur de ma connaissance, mais j'étais en mesure de prouver qu'elle était conforme à la teneur de l'arrêté du conseil et corroborée par les faits. Par conséquent, puisque les paroles que vient de citer l'honorable député peuvent porter à croire que j'aurais dit que le contrat adressé à M. Clergue n'a pas été signé avant ce jour-là, je déclare que ce contrat ne nous a pas été renvoyé ; il m'est impossible de dire ce qu'en a fait M. Clergue ou la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur.

M. CLANCY : Le ministre a déjà déclaré, depuis l'origine de ce débat, que la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur ne lui a adressé ni lettre ni dépêche et qu'il n'a pas eu d'entrevue avec M. Clergue ; pourrait-il nous dire si, depuis qu'on a soulevé la discussion actuelle, il n'a pas rencontré certains membres de cette compagnie et ne s'est pas entretenu avec eux de la question qui nous occupe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rencontré personne qui, à ma connaissance, ait des intérêts dans cette compagnie-là ; je n'ai eu d'entretien avec aucun des membres de la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur. Je suis personnellement convaincu que M. Clergue a conclu un arrangement avantageux ; tous les membres du conseil savent qu'il s'estimait heureux d'avoir l'entreprise pour une année, pourvu que l'arrêté du conseil lui donnât l'assurance que le contrat serait continué d'année en année. Telle est l'entente qui a résulté des divers entretiens qu'il a eus avec tous les membres du conseil, car j'imagine qu'il n'est pas un seul membre de conseil qui n'ait eu avec lui un entretien à ce sujet. Il nous a rencontrés en comité, par groupes ou séparément, et ce n'est qu'à la suite de nombreuses, de très nombreuses entrevues que nous en sommes arrivés à une entente. La lettre du 8 juin fait voir que M. Clergue voulait nous imposer certaines conditions par rapport au tarif ; il nous a fallu parlementer assez longtemps avant de le convaincre qu'il nous était impossible de conclure aucun arrangement qui fût de nature à affecter le tarif. Les autres détails de cette proposition, nous les avons discutés entre nous—non pas entre M. Clergue et moi-même seulement, mais entre M. Clergue et chacun des membres, ou du moins chacun des membres actifs du conseil. Et lorsque le représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) vient prétendre qu'il n'existe aucun écrit concernant l'arrangement que nous avons conclu, peut-on faire mieux que de le renvoyer à l'arrêté du conseil ? Dans la seconde quinzaine d'août, le conseil s'est occupé de cette question et a décidé d'adjuger à M. Clergue l'entreprise de la fourniture des rails, pour une année, à raison de $32.60 la tonne, et c'est alors que nous nous sommes préparés à passer le contrat. D'autres membres du conseil ont bien pu renseigner M. Clergue tout comme je l'ai fait ; à tout événement, ce monsieur s'est déclaré fort enchanté. Quant à ce qui s'était passé à ce propos, il est facile de l'apprendre en lisant l'arrêté du conseil qui contient la déclaration des ministres. Peut-on désirer un rapport plus fidèle que celui-là ?

M. SPROULE : Si je ne me trompe, le ministre a dit que M. Clergue aurait obtenu ce renseignement d'un autre membre du conseil. Pourrait-il donner le nom du ministre qui a réglé les derniers détails ? J'ai cru comprendre que ce monsieur s'est renseigné auprès d'autres personnes——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est probable ; mais je ne suis pas disposé à me rendre au désir de mon honorable ami. Je suis assez sûr, cependant, que ce monsieur a dû être renseigné par d'autres membres du conseil.

M. BLAIN : Puis-je savoir de l'honorable ministre à quelle date la compagnie de force motrice a signé le contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais le dire : ce doit être tout récemment.

L'honorable M. HAGGART : Evidemment, ce doit être le 15 avril, jour de l'envoi de la lettre.

M. BLAIN : Elle a signé le contrat le jour même où le secrétaire lui écrivit de le renvoyer sans le signer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami sait qu'une dépêche télégraphique a été envoyée le 12.

M. BLAIN : Le ministre lui a demandé, par dépêche, de renvoyer le contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est le secrétaire du ministère qui l'a demandé, et il avait reçu des ordres à cet effet.

M. BLAIN : C'est le 15 que la compagnie a signé et renvoyé le contrat. Il paraît assez étrange qu'elle ne l'ait pas retourné sans le signer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Etrange ou non, voilà ce qui en est. Comme j'ai déjà fait connaître les prix du marché des Etats-Unis à ces dates-là, il me ferait plaisir de fournir de nouveaux renseignements——

M. CLANCY : Avant que le ministre les communique, je voudrais savoir s'il est bien vrai que l'arrangement conclu avec la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur repose sur les bases suivantes : l'entreprise serait pour une année, c'est-à-dire pour 1901, et comporterait la fourniture de 25,000 tonnes de rails à raison de $32.60 la tonne, et chacune des quatre années suivantes, la compagnie fournirait au gouvernement, en vertu d'une entente, 25,000 tonnes qu'on lui paierait au prix qui avait cours sur le marché anglais lorsqu'on a conclu l'arrangement, le dit arrangement pour les quatre années subséquentes ayant autant de valeur que le contrat passé pour une seule année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, absolument tout.

M. CLANCY : C'est-à-dire que l'honorable ministre s'est engagé sans la moindre réserve à acheter 125,000 tonnes de rails d'acier de la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur, durant une certaine période et la seule différence entre cela et ce qu'aurait été un contrat dans le temps, c'est que l'entreprise de quatre ans devait être divisée tel que convenu, et que les prix devaient être fixés aux diverses périodes. Puis le comité est en possession de ce fait, que l'honorable ministre était prêt à tenir parole et qu'il nous avait liés en tant que sa parole avait été donnée, et il ne manquait plus que la formalité de l'écriture pour lier la Confédération à un contrat pour 125,000 tonnes avec la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous nous serions concidérés comme moralement tenus——

M. OSLER : Inutile de parler de morale à propos de ce contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Osler) pourrait, je crois, s'abstenir de ses impertinentes interruptions. Sa remarque n'est guère convenable. Le gouvernement n'a aucun doute quant à la nature de ses obligations envers la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur, pourvu, toutefois, que celle-ci remplisse ses obligations. La compagnie a entrepris d'établir cette industrie sur la foi d'assurances qui lui ont été données et d'une entente avec nous, et nous nous considérons comme tenus de faire honneur à cette entente au risque de compromettre notre existence—il n'y a aucune espèce de doute à ce sujet. Or, je veux démontrer comment les prix du marché anglais peuvent être comparés aux prix des marchés des Etats-Unis à certaines dates de 1900 :

7 juillet 1900.—£7 10s. net aux usines.
14 juillet 1900.—£7 10s.
21 juillet 1900.—£7 10s. net aux usines.
28 juillet 1900.—Le même qu'auparavant.
4 août 1900.—£7 10s. net aux usines.
11 août 1900.—£7 5s. à £7 10s.
25 août 1900.—£7 5s.
8 septembre 1900.—£7 net aux usines.
15 septembre 1900.—£7 net aux usines.
22 septembre 1900.—£7 5s. net aux usines.
6 octobre 1900.—£7 net aux usines.
13 octobre 1900—£7 aux usines.
3 novembre 1900—£6 10s. à £7.
10 novembre 1900.—£6 10s.
17 novembre 1900.—£6 10s. net aux usines.
24 novembre 1900.—£6 10s.
1er décembre 1900.—£6 5s. à £6 10s.
8 décembre 1900.—£6 net aux usines.
15 décembre 1900.—£6 net aux usines.
29 décembre 1900.—£15 17s. 6d. net aux usines.

L'honorable M. HAGGART : En ce qui concerne les prix, l'honorable ministre voudra-t-il expliquer la lettre à lui adressée par M. Clergue, dans laquelle il est dit :

Les rails d'acier américains peuvent être achetés à $35 la tonne, livrés à bord. J'ai moi-même acheté durant la saison actuelle des rails de 85 livres au pied pour environ 100 milles de voie et il m'en faut une quantité supplémentaire. J'ai demandé des cotes aux principaux fabricants américains en faisant ressortir le fait que ces rails devaient être exportés en dehors des Etats-Unis. Vous remarquerez par la communication originale ci-incluse, de la part des usines de la Compagnie d'aciérie Carnegie——

Je désirerais que l'honorable ministre produisît ceci ; cela fixerait le prix des rails.

—que cette fabrique, la plus grande du monde entier, offre d'accepter notre commande, pour l'usage du Canada, à $32 la tonne.

L'honorable ministre avait ceci en sa possession. Il dit que la cote était de $37 la tonne en juin, tandis que ceux qui lui ont fait cette proposition les achetaient à $32.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Eh bien, j'ai dit et répété que, bien que les prix soient fermes aux Etats-Unis, comme ces cotes le démontrent, on y a toujours été disposé à faire une réduction afin de se procurer le marché canadien, et je présume que ce dont M. Clergue parle ici est précisément une réduction de ce genre, chose ordinaire dans le commerce, non-seulement des rails, mais dans tous les genres de commerce. Vous ne pouvez aller demander au commissaire de la douane si les marchandises que l'on a l'intention d'exporter au Canada n'ont pas été achetées par des gens dans le but de les passer en douane à un prix pour lequel elles ne pourraient être achetées aux Etats-Unis. Cela arrive constamment. On fait cela en ce qui concerne les rails comme on le fait pour toute autre chose. Mais est-ce que quelqu'un prétendra que, s'il est important d'encourager l'établissement de l'industrie des rails en Canada, nous devrions en être empêchés, dès le début d'une pareille entreprise parce qu'il plaît aux fabricants des Etats-Unis de réduire les prix au-dessous des prix du marché ?

M. INGRAM : Est-ce parce que les Américains font une réduction sur les rails d'acier que l'arrêté du conseil spécifie que les

prix en Angleterre devraient contrôler le prix ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, parce que nous ne pourrions jamais en venir à une entente quant à l'avenir, ni convenir d'un mode de règlement de la question, équitable pour toutes les parties intéressées, à moins de choisir quelque marché, et le marché anglais est le seul que nous tenions à choisir.

M. OSLER : Je viens de ramasser ici un bill, je ne sais ni à qui il appartient ni d'où il vient, mais il mérite d'attirer l'attention. Il parle d'un acte concernant l'aide aux chemins de fer canadiens, passé par la législature d'Ontario et voté en troisième délibération le 11 avril. Le gouvernement d'Ontario a la même idée d'encourager l'industrie des rails d'acier en ce pays, mais il est évident qu'il n'a pas été en communication avec le ministre des Chemins de fer, parce qu'il ne voit pas l'énorme avantage qu'il y a à ne pas profiter d'une réduction sur les rails américains. C'est une singulière doctrine de la part d'un homme qui représente un parti libre-échangiste en cette Chambre, que de prétendre qu'il n'achètera pas sur le marché offrant au plus bas prix. Quoi qu'il en soit, le gouvernement d'Ontario a introduit dans son bill un article stipulant que les rails destinés à tous ces chemins de fer subventionnés par le gouvernement devront être de fabrication canadienne, pourvu qu'ils soient au prix courant sur le marché ouvert dans la Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis pour des rails de même modèle, et de même qualité, les tarifs courants de transport étant ajoutés. Tel est l'encouragement offert par le gouvernement d'Ontario, mais notre gouvernement libre-échangiste rejette toute idée d'acheter sur un marché où les prix sont réduits. Il dit : Nous ne voulons pas d'un article à prix réduit, nous voulons l'article le plus cher que nous puissions trouver. Plus ce sera cher, mieux ce sera, évidemment, puisque le ministre des Chemins de fer dans les documents qu'il produit, démontre que M. Clergue offre de fournir ces rails à $32 la tonne. On demande au ministre pourquoi il donne $32. Oh, dit-il, M. Clergue a cru qu'il vaudrait mieux lui donner un peu plus. Et le ministre, sachant que les élections étaient imminentes, s'est dit : Eh bien, 60 cents n'est pas grand'chose, cela fait seulement $15,000 en tout ; c'est une bagatelle, nous donnerons $32.60.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je poursuis ma comparaison entre le marché anglais et le marché américain :

19 janvier 1901.—£6 net aux usines.
26 janvier 1901.—£5 17s. 6d. aux usines.
9 février 1901.—£5 17s. 6d. net aux usines.
16 février 1901.—£5 10s. to £5 15s.
23 février 1901.—£5 10s. net aux usines.
2 mars 1901.—£5 10s. net aux usines.
9 mars 1901.—£5 5s. net aux usines.

23 mars 1901.—£5 5s. net aux usines.
6 avril 1901.—£5 10s. à £5 12s. net aux usines.
13 avril 1901.—£5 5s. net aux usines.

C'est là la dernière date à laquelle j'ai pu me procurer des renseignements. Or, il sera peut-être intéressant de comparer les prix anglais à ces dates avec les cotes américaines aux mêmes dates. Vous constaterez que les prix auxquels les rails peuvent être vendus dans les deux pays ne diffèrent pas beaucoup. Aux Etats-Unis, le 17 avril et durant plusieurs semaines auparavant, ils étaient à $26. Dans le Royaume-Uni, le 13 avril, ils étaient à £5 5s., bien près de $26. De sorte que, en fixant les prix du marché de la Grande-Bretagne comme étant les prix qui devront prévaloir dans les années suivantes, on ne s'écarte pas beaucoup du prix payé par le consommateur aux Etats-Unis. Je crois que c'est la seule manière possible de déterminer un moyen équitable de fixer le chiffre auquel les rails seront payés durant les années subséquentes. Que les honorables membres du comité se reportent au mois d'août et qu'ils disent qu'ils reconnaissent, comme ils le font, l'importance d'encourager l'établissement de cette industrie et que, comme partie de l'arrangement, il est nécessaire que nous fixions pour la première année le prix qui doit être payé ; prenez ces cotes dans les deux pays, si vous le voulez et demandez-vous si vous ne considéreriez pas que le prix fixé par nous serait un prix équitable à adopter, même si nous n'avions pas, en dehors de l'entreprise, le désir et le but d'assurer l'établissement de cette industrie. Le prix serait équitable.

M. CLANCY : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je soutiens qu'il le serait. L'honorable député (M. Clancy) hoche la tête.

M. CLANCY : Je dis à l'honorable ministre qu'il a conclu son arrangement sans l'ombre d'une concurrence. En premier lieu, la proposition de l'ancien parlement était d'encourager la fabrication des rails au moyen d'une prime qui s'élèverait, comme l'a dit mon honorable ami d'Elgin-ouest (M. Robinson), à $6 la tonne.

M. SPROULE : $7 la tonne.

M. CLANCY : $7 la tonne, y compris la subvention de la province d'Ontario. Je parle de l'encouragement donné ici. Or, ceci est séparé et distinct de tout ce que vous pourrez faire plus tard au sujet des rails d'acier. Lorsque le parlement a donné cet encouragement, il n'a pas voulu entendre l'encouragement à une seule industrie au Canada mais il a voulu dire l'encouragement pour toutes. Il est du devoir du gouvernement d'acheter ses rails d'acier de M. Clergue ou de tout autre à aussi bas prix que possible après que le prix a été soumis à l'épreuve de la concurrence. Assurément, l'honorable ministre ne prétend pas dire qu'il est obligé, après avoir donné cet encourage-

ment ordinaire à la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur contre toute autre personne, après lui avoir donné toute la clientèle du Canada en tant qu'il s'agit des chemins de fer de l'Etat, de lui donner des prix élevés. Il est évident que l'honorable ministre a choisi le prix le plus élevé qu'il a pu trouver, parce qu'il a déclaré ici, hier soir, au cours du débat, que son contrat avait été fait lorsqu'il y avait baisse sur le marché. Il est allé jusqu'à dire qu'il n'y avait pas 5 shillings de différence entre son prix et le prix le plus élevé payé en Angleterre pour les rails. Cependant, il dit que c'est là un prix raisonnable. Voyons quels moyens l'honorable ministre a pris pour découvrir le prix du marché en Angleterre. L'honorable ministre s'informe auprès d'une maison en Angleterre du prix auquel elle vend les rails d'acier. La question qu'on a dû lui poser a été celle-ci : Voulez-vous acheter ? Non, je ne veux pas acheter ; je veux seulement me renseigner afin de fixer le prix de ce côté-ci de l'Atlantique. Tout ce que l'honorable ministre aura à faire à l'avenir sera ce qu'il a fait dans le cas actuel de la manière la plus délibérée, c'est-à-dire, de choisir le plus haut prix possible pour faire un contrat avec M. Clergue. M. Clergue dit : Je consens à accepter $32 la tonne pour ces rails, mais le ministre fait consentir M. Clergue à exiger 60 cents de plus par tonne, et cependant, l'honorable ministre demande au comité de consentir à cette proposition, prétendant que c'est là un prix raisonnable. Je n'ai jamais entendu une proposition plus hardie, ni au parlement ni ailleurs.

M. BENNETT : Dans le cas de ventes ultérieures de rails qui pourraient être offerts dans la Grande-Bretagne et qui ne seraient pas exactement de la même qualité, l'honorable ministre ne se sentirait-il pas obligé, par la comparaison des prix, à régulariser les prix de M. Clergue, vu que le contrat contient les mots " de la même qualité " ? Ces mots " de la même qualité " seront-ils intercalés dans le contrat que vous vous proposez de substituer à celui-ci ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement, il nous faudra des rails d'acier de bonne qualité. Nous ne paierions certainement pas le prix pour des rails de qualité inférieure que nous paierions pour une qualité supérieure. Il nous faudra des rails d'une qualité qui soit à la hauteur du type prescrit.

M. BENNETT : L'honorable ministre a déclaré au cours du débat, que M. Clergue lui avait donné l'assurance qu'il y avait une proportion de 2 à 4 pour 100 de nickel dans ses rails. Je ne connais pas les faits par ma propre expérience, mais je ne crois pas que le fer produit dans la Grande-Bretagne et dont on se sert pour la fabrication des rails dans ce pays contienne cette proportion de nickel. Cela étant, vous ne pourriez trouver dans la Grande-Bretagne des rails de la même qualité que ceux qui sont produits ici. En conséquence, il n'y aura pas de type ni de criterium quant aux prix devant être payés à M. Clergue par comparaison aux prix de la Grande-Bretagne. Que ferait l'honorable ministre si cette question se présentait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'honorable député se rappellera la déclaration que j'ai faite en premier lieu lorsque j'ai introduit cette question. J'ai dit qu'entre autres choses M. Clergue nous a représenté que le minerai de fer produit dans cette région contient une certaine proportion de nickel, et il en concluait que ces rails contiendraient une certaine proportion de nickel ce qui leur donnerait une qualité supérieure à celle qu'ils auraient sans cela. J'ai ajouté que nous n'attachions pas beaucoup de valeur à cela, car nous savons que la question de savoir si le nickel peut ou non être amalgamé au rail ordinaire d'acier Bessemer n'a pas encore été réglée. C'est un problème scientifique qui n'a pas encore été résolu. Il n'a pas même été l'objet d'une épreuve au moyen d'un procédé susceptible d'atteindre ce but, et tous ceux qui ont étudié quelque peu la question savent cela. En conséquence, nous n'avons pas attaché à cela une grande importance comme je l'ai dit tout d'abord. Je ne prévois pas que, d'ici à ce que les expériences aient fait de nouveaux progrès, l'on puisse fabriquer un rail d'acier satisfaisant qui contienne du nickel. Je sais que de nouveaux renseignements contenus dans des publications récentes sont à l'effet que l'on n'a pas encore réussi à produire ce résultat. Je suis certain que M. Clergue ne l'a pas produit, de sorte qu'il n'y aura pas de doute dans mon esprit quant à la différence de la valeur. Si M. Clergue pouvait nous fournir des rails d'acier de première qualité contenant du nickel, si M. Clergue pouvait produire un rail d'acier d'une qualité supérieure à celle des rails d'acier produits en Angleterre, il le ferait sans avoir lieu d'espérer raisonnablement un prix plus élevé.

M. BENNETT : Au cas où une analyse démontrerait qu'il y a une partie proportionnelle, que ce soit 2 ou 4 pour 100 de nickel, dans les rails produits par M. Clergue, et dans le cas où le contrat qui doit être substitué à celui-ci contiendrait les mots " même qualité de rails," qu'arriverait-il ? Si M. Clergue dit : Mes rails contiennent une proportion de nickel et les rails que vous me soumettez pour me faire concurrence dans la Grande-Bretagne n'en contiennent pas, alors le ministre sera lié, en vertu du contrat, si cette expression est introduite dans le nouveau contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je ne le crois pas.

M. BENNETT : Il me semble que si le prix des rails d'acier est augmenté par le fait

qu'ils contiennent une proportion de nickel, et s'il n'y a pas de rails d'acier nickelé dans la Grande-Bretagne, il ne peut y avoir de concurrence, parce que les classes de produits ne seront pas les mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il nous donne un meilleur rail cela ne peut pas affecter le prix.

M. BENNETT : Il doit y avoir un sens légal attaché aux mots "la même qualité." Si vous vous liez par ces mots dans le contrat, vous ne pouvez substituer une qualité inférieure, et il est admis que le rail nickelé est supérieur. Ces mots seront-ils intercalés dans la nouvelle convention que l'on doit préparer, si je ne me trompe ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas encore rédigé la convention. Je ne puis dire ce qu'elle contiendra, mais nous aurons le soin de sauvegarder les intérêts du public.

M. BENNETT : Et quant aux intérêts de M. Clergue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils passeront après les intérêts du public.

L'honorable M. HAGGART : Le 10 avril, le ministre a déclaré à la Chambre que le minerai des environs de Michipicoten contenait de 2 à 3 pour 100 de nickel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'était ce que j'avais compris.

L'honorable M. HAGGART : Eh ! bien, c'était une nouvelle pour tout le monde dans cette partie du pays. Le ministre a déclaré qu'il aurait un rail supérieur de la part de M. Clergue, mais j'ignore où le ministre a pris ce renseignement. M. Clergue ne dit rien de tel dans sa proposition. Il dit que le minerai sera pris sur la rive nord du lac Supérieur, qu'il transformera ce minerai en acier, mais il ne dit pas un seul mot au sujet du nickel. Il dit qu'il achètera du nickel de Sudbury pour l'amalgamer à l'acier, et s'il fait cela il espère que le ministre prendra une certaine proportion de ces rails pour les rampes et autres parties du chemin, mais il exigera $10 par tonne de plus que pour les autres rails. Le ministre a caché—je ne dis pas volontairement—mais il semble ignorer complètement la communication qu'il a reçue de M. Clergue. M. Clergue ne dit pas que, dans les rails qu'il a l'intention de fournir au ministre, il y aura une seule parcelle de nickel. Ce qu'il dit, c'est que l'industrie de la fabrication des rails contenant un alliage de nickel sera l'industrie future dans cette région, et que vu la supériorité de ces rails, ils seront l'objet d'une demande énorme. Mais si le ministre les prend, ce sera à condition qu'il les paye $10 par tonne de plus que pour les autres. Le ministre veut faire croire à la Chambre et au pays qu'il a fait un marché en vertu duquel il paye une somme d'argent moindre que le prix du marché au moment où il a fait son achat. Mais pourquoi cite-t-il les prix d'Angleterre pour les mois de juin, juillet, septembre et octobre, lorsqu'il a en sa possession une lettre de l'aciérie Carnegie offrant les mêmes rails à M. Clergue pour un prix moindre que celui payé par le ministre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous parlez de la lettre du 8 juin ?

M. HAGGART : Je l'ai déjà lue, et je vais la relire :

La cote actuelle du marché pour les rails d'acier aux Etats-Unis est de $37 la tonne, mais on nous a donné à entendre, dans des négociations particulières que d'ici à huit jours, pour une entreprise considérable, les rails d'acier américains pourront être obtenus moyennant $35 la tonne. J'ai moi-même acheté durant la saison actuelle, des rails d'acier de 85 livres au yard pour environ 100 milles de voie, et, comme j'avais besoin d'une quantité supplémentaire j'ai demandé les cotes des principaux fabricants américains, leur faisant remarquer que ces rails devaient être exportés en dehors des Etats-Unis. Vous remarquerez par la communication ci-incluse de la part de la Compagnie d'aciérie Carnegie——

J'ai demandé au ministre de produire cette communication.

—que cette fabrique, la plus grande de l'univers, a offert de remplir notre commande pour l'usage au Canada, à $32 la tonne, une réduction de $5 sur la cote publiée.

La conclusion à tirer de cela c'est que vous pouvez conclure une convention avec les Etats-Unis pour avoir ces rails pour l'exportation au Canada moyennant $5 par tonne de moins que le prix coté sur le marché. Il y a plusieurs propositions faites par M. Clergue, et relativement au nickel, il dit :

Pour être renvoyé au Canada sous la forme d'acier nickelé en concurrence avec les produits fabriqués du Canada. Ce serait là une injustice si criante que tout homme d'Etat soucieux des intérêts de son pays n'hésiterait pas à prendre les mesures les plus radicales pour y remédier. Mais le mode proposé n'est nullement radical et ne saurait répugner à l'esprit du libre-échangiste le plus radical. Il offre tout simplement aux Etats-Unis l'occasion d'un échange équitable de la marchandise dont il s'agit. Mais, moyennant une avance de $10 par tonne sur le prix de l'acier ordinaire, nous fournirons au gouvernement tous les rails d'acier nikelé dont il pourra avoir besoin pour les courbes.

On verra donc que, si le ministre a les rails nickelés il lui faudra payer un supplément de $10. Le ministre dit qu'il n'a pas encore fait de contrat. Va-t-il faire ce contrat dans les termes de l'arrêté du conseil du 9 octobre dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Conformément à cet arrêté.

L'honorable M. HAGGART : Nous avons au moins le droit d'avoir du ministre une

copie du contrat qu'il entend conclure avec M. Clergue avant de voter cette somme de près de $4,000,000. Nous devrions savoir quelles devront être les conditions de ce contrat. Si les conditions se bornent au texte même de l'arrêté du conseil, assurément, le ministre peut, dès demain, produire le contrat qu'il a l'intention de conclure avec M. Clergue.

M. OSLER : Il est fort douteux que M. Clergue puisse faire la livraison de rails de cette année, et je demanderai au ministre si le contrat doit être retardé d'un an. Le prix fixé pour les rails de cette année doit-il être le prix de la première livraison et le contrat doit-il ensuite s'appliquer tel qu'on s'était proposé de l'appliquer aux quatre années suivantes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question de savoir si le contrat doit être retardé devra peut-être être réglée par l'exécutif. Nous n'en sommes pas encore arrivés au point où il nous faudra décider cette question, et je ne suis pas en mesure de dire à quelle conclusion s'arrêtera le conseil. Nous n'oublierons donc pas de songer à l'importance qu'il y a d'encourager l'établissement de cette industrie. Nous ne prendrons aucune mesure tendant à nous éloigner de ce but, et en agissant ainsi nous aurons soin de bien sauvegarder les intérêts du public, et nous nous en tiendrons aux termes de l'arrêté du conseil qui a été adopté.

M. FOWLER : Lorsque ce contrat a été fait, le ministre savait-il que la Compagnie de fer et d'acier Dominion de Sydney, se proposait de se procurer l'outillage dans le but de fabriquer des rails d'acier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dire à l'honorable député que non seulement je n'en savais rien mais que je suis convaincu que la Compagnie de fer et d'acier Dominion de Sydney n'y songeait pas dans le temps, ni en octobre ni en août.

M. CLANCY : Le ministre a déclaré que le gouvernement aurait grand soin au cas où la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur pourrait fournir les rails spécifiés au contrat, de voir à ce que rien ne puisse détruire cette industrie. Veut-il donner à entendre au comité que si cette compagnie était obligée d'accepter le prix courant pour ses rails, cela détruirait l'industrie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il devient nécessaire de reviser l'arrangement et de lui donner plus d'extension, alors il y aura lieu d'examiner la question du prix. Le gouvernement ne paiera pas à la Compagnie du force motrice du Lac Supérieur plus qu'un prix juste et raisonnable selon l'état du marché. Si la livraison des rails n'est pas faite cette année ainsi qu'il a été convenu, mais si elle est retardée par le fait du gouvernement ou par le fait de la compagnie, le prix sera sujet à reconsidération ou à revision. Je n'hésite pas à faire cette déclaration.

M. FOWLER : Est-ce que le prix auquel la Compagnie d'acier et de fer Dominion peut produire des rails d'acier aura quelque effet sur le prix que le gouvernement paiera à la Compagnie Clergue durant les quatre années suivantes ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'arrangement est basé sur le prix des rails en Angleterre, le marché anglais étant raisonnablement stable, et pouvant nous offrir une garantie que nous ne paierons pas plus qu'un prix juste et raisonnable. Je ne suis pas prêt à dire quels sont les éléments qui seront pris en considération par le Gouverneur en conseil lorsqu'il s'agira de fixer le prix. Si la Compagnie d'acier Dominion fabriquait des rails je ne dis pas que cela ne serait pas une question digne d'être considérée. Je ne veux pas, cependant, faire de déclaration à ce sujet pour le moment.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre n'a pas encore répondu à mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) au sujet de la production de la formule de ce contrat. Je crois que mon honorable ami ne devrait pas avoir d'objection à cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit et répété que le contrat qui doit être rédigé mettra en pratique l'arrêté du conseil.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends cela, mais mon honorable ami a produit un contrat qui d'après ce qu'il a déclaré à la Chambre, était dans les termes de l'arrêté du conseil, et après une critique assez mouvementée——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne veut pas que tout cela se répète, je suppose ? J'ai dit comment ce contrat s'est trouvé ici. Assurément, il n'est pas déraisonnable d'espérer avoir un peu de franc-jeu.

M. BORDEN : L'honorable ministre a parlé un peu trop tôt. J'allais dire qu'un peu de critique pourrait démontrer que le contrat qu'il rédigera plus tard ne sera pas selon les termes de l'arrêté du conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là une affaire dont le gouvernement serait responsable au parlement et au pays.

M. BORDEN : Et c'est une question au sujet de laquelle l'opposition à le droit de critiquer le gouvernement si le contrat n'est pas rédigé selon les termes de l'arrêté du conseil. J'ai démontré hier à l'honorable ministre que la pratique actuelle en Angleterre est que tous les contrats de ce genre

doivent contenir une stipulation à l'effet qu'ils ne peuvent lier les parties qu'après que le parlement les a approuvés. L'honorable ministre a fait un contrat en octobre dernier, mais le contrat formel n'a pas encore été rédigé, et il demande à la Chambre de voter les subsides pour ce contrat. Je crois que la Chambre a raisonnablement le droit de voir au moins la formule du contrat, vu les singulières circonstances du cas actuel. J'ai exprimé hier quelques doutes sur la question de savoir si nous étions en possession de tous les faits. Il se trouve maintenant que nous n'avions pas tous les faits hier, parce que l'honorable ministre a certainement donné à la Chambre lieu de croire, hier, que ce contrat n'avait pas du tout été signé par la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas la déclaration que j'avais l'intention de faire au comité, car le contrat a été envoyé il y a quelque temps.

M. BORDEN : Je veux démontrer à l'honorable ministre jusqu'à quel point les malentendus se produisent facilement. Ce contrat est dans le ministère de l'honorable ministre depuis le 17 de ce mois. Cependant, l'honorable ministre nous a dit hier : " Il n'a pas été signé, et jusqu'à ce moment, il n'a pas été signé."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas ce que je voulais dire.

M. BORDEN : Je désire faire observer à l'honorable ministre, avec quelle facilité les malentendus se produisent ; lorsque j'ai appelé l'attention sur ce qui pourrait arriver au cas où la compagnie signerait le contrat, l'honorable ministre a omis de dire que ce document était déjà signé. Dans les circonstances, il me semble qu'il n'est que raisonnable que nous demandions la production du contrat véritable par lequel le gouvernement entend se lier. Je serais fort aise que l'on accédât à cette demande avant que ce crédit subisse sa dernière épreuve.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député sait fort bien que si le contrat n'était pas dressé conformément aux termes de l'arrêté du conseil, cela dépendrait d'une erreur du copiste ; mais il n'ignore pas que nous sommes tenus de voir à ce que la teneur du contrat représente exactement celle de l'arrêté du conseil.

M. BORDEN : Pourquoi s'objecte-t-on, alors ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas d'objection.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'ordinaire, on ne dépose pas un projet de contrat.

M. BORDEN : Je ne voudrais pas me montrer trop exigeant, mais il me semble que ce ne doit pas être très difficile de rédiger ce contrat conformément aux termes de l'arrêté du conseil. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on veuille bien déposer ce contrat avant que le crédit subisse sa dernière épreuve.

L'honorable M. HAGGART : On pourrait le déposer lorsque viendra le moment de voter l'item contenu dans les estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aurai encore à demander, pour les mêmes fins, un nouveau crédit de $160,000 ou $170,000.

M. BORDEN : L'honorable gentleman pourrait peut-être agréer la proposition de mon honorable collègue (M. Haggart) ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que le contrat sera préparé pour ce moment-là.

M. SPROULE : Le ministre a-t-il décidé si l'on devra livrer les rails à Montréal ou à Lévis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble que la livraison devra se faire à Lévis.

On rapporte des résolutions.

Sur proposition du premier ministre, la séance est levée à 12.55 du matin, jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 25 avril 1901.

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

ARBITRAGE—GOUVERNEMENT FEDERAL ET LA NOUVELLE-ECOSSE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre ordonne la production de tous les documents se ratachant à l'arbitrage relatif au chemin de fer de prolongement vers l'est (Nouvelle-Ecosse.)

La motion est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE dépose les documents sur le bureau de la Chambre.

PREMIER LECTURE.

Bill (n° 127) modifiant la loi concernant les épizooties.—(L'honorable M. Fisher.)

INTERPELLATIONS.

CHEMIN DE FER DU CANADA-EST,

M. ROBINSON (Northumberland) :

1. Le gouvernement a-t-il reçu une adresse ou résolution adoptée à l'unanimité par la législa-

ture provinciale du Nouveau-Brunswick, demandant avec instance au gouvernement d'acquérir le chemin de fer du Canada-est ?

2. Des résolutions analogues ont-elles été reçues des chambres de commerce de la cité de Frédéricton et de la ville de Chatham, dans le comté de Northumberland, N.-B. ?

3. Une résolution analogue a-t-elle été reçue du conseil de la cité de Frédéricton ?

4. Le gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente session, de soumettre une mesure ou de demander un crédit à l'effet de mettre à effet les vues exprimées par ces divers corps publics ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je répondrai affirmativement aux trois premiers paragraphes de l'interpellation. Quant au quatrième paragraphe, voici la réponse : Le gouvernement, pendant la présente session, n'a pas l'intention de présenter de projet de loi, ou de demander de crédit.

INTERCOLONIAL—COMMISSAIRE-ENQUETEUR.

M. GAUVREAU :

Quand l'honorable ministre des Chemins de fer se propose-t-il de faire la nomination d'un commissaire chargé d'examiner par voie d'enquêtes les accidents par suite desquels les cultivateurs demeurant le long de l'Intercolonial ont éprouvé des dommages ? Se propose-t-il de nommer un Canadien-français ou simplement quelqu'un parlant également bien les deux langues ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons aujourd'hui, pour le service du chemin de fer Intercolonial un agent ou fonctionnaire dont le devoir est de faire des enquêtes en ces matières, et nous admettons qu'il est important d'avoir quelqu'un auquel les deux langues soient parfaitement familières, et nous agirons de façon à atteindre le but que se propose mon honorable ami (M. Gauvreau).

PERCEPTEUR DU REVENU DE L'INTERIEUR A TORONTO.

M. CARSCALLEN :

La loi relative au revenu de l'intérieur exige-t-elle que la charge de percepteur du revenu de l'intérieur soit remplie par une personne faisant déjà partie du service civil et ayant subi ses examens d'admission et d'avancement dans ce service ?

2. Qui est percepteur à Toronto ? A-t-il subi les examens d'admission et d'aptitude pour cette charge ? Dans l'affirmative, devant quels examinateurs et quel nombre de points a-t-il obtenus ?

3. Est-ce l'intention du gouvernement de nommer comme percepteurs du revenu de l'intérieur des personnes qui n'ont pas subi les examens du service civil ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR :

1. Non.

2. H. R. Frankland. Il n'a pas subi l'examen prévu par la loi relative au revenu de l'intérieur.

3. C'est l'intention du gouvernement d'appliquer la loi et les règlements.

ACTE DE TEMPERANCE DU CANADA.

M. TAYLOR :

Une résolution conçue dans les termes suivants a-t-elle été adoptée par la Chambre des communes pendant la session de 1900 ?

" Vu qu'il est à désirer qu'il soit décrété que le trafic des liqueurs doit être restreint davantage, cette Chambre est, en conséquence, d'avis que l'acte de tempérance du Canada ait une portée plus grande et qu'il soit pourvu d'une manière plus parfaite à son application."

Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il de présenter au cours de la présente session une mesure législative pour appliquer la résolution ci-dessus mentionnée ?

Le PREMIER MINISTRE : Une résolution de cette nature a été adoptée à la dernière session, et, si je me le rappelle bien, mon honorable ami (M. Taylor) a voté contre. Le gouvernement a reçu plusieurs avis qu'il est maintenant à étudier, mais il n'est pas encore en mesure de faire connaître de décision.

SUBSIDES—GREVE DE VALLEYFIELD.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. LOY : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire parler d'une question qui intéresse sérieusement quelques-uns des citoyens de Valleyfield, en raison des graves accusations portées contre eux, contre l'union ouvrière de cette ville et contre le sous-chef du bureau du travail, relativement à la grève ou aux grèves qui ont eu lieu à Valleyfield l'automne dernier. L'honorable député qui a porté ces accusations a promis de déposer sur le bureau de la Chambre des affidavit à l'appui de ses énoncés, et je demanderai au très honorable premier ministre s'ils ont été produits.

M. MONK : Vu que la question semble s'adresser à moi plus qu'à tout autre, il me sera peut-être permis de dire que j'ai écrit à ceux qui, comme je l'ai dit lorsque cette question est venue sur le tapis, m'avaient donné ces renseignements, leur demandant d'obtenir des affidavit, ce qu'ils m'ont promis de faire. Je ne les ai pas encore reçus.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il y a longtemps de cela.

M. MONK : A ce sujet, je dirai que la motion que l'on a adoptée demandait des documents qui se trouvent au ministère de la Milice. Si je comprends bien, le colonel Ibbotson, ou, en tout cas, l'officier qui commandait les volontaires envoyés à Valleyfield, a fait un rapport très important, rapport auquel on attache beaucoup d'importance, si je ne me trompe, n'est pas au nombre des documents produits, et je profiterai de la circonstance pour demander au premier ministre pourquoi ce rapport, qui est très important, n'est pas parmi les documents que la motion a demandés.

M. SPROULE : Il y a longtemps que l'on a adopté la motion.

M. LOY : Vu que l'honorable député (M. Monk) a fait ces déclarations le 3 avril et que l'on a promis de produire les affidavit au commencement de la semaine suivante, il est maintenant de mon devoir, je crois, de démontrer à la Chambre l'inexactitude de ces déclarations et de prouver que le parti libéral, que l'on accuse d'avoir été l'instigateur de cette grève, n'en est pas responsable. A l'appui de mes énoncés, je lirai des affidavit que j'ai en ma possession. Ils ont été rédigés en français, mais je vais les traduire et j'en déposerai les copies sur le bureau de la Chambre.

M. MONK : J'en appelle aux règlements, M. l'Orateur, je n'objecte pas du tout à ce qu'on lise ces affidavit. Si l'on a représenté sous un faux jour la conduite de M. King, je suis le premier à voir à ce que justice lui soit rendue. Toutefois, il vaudrait peut-être mieux d'attendre que les affidavit qui m'ont été promis fussent arrivés.

Quelques VOIX : Arriveront-ils bientôt?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne vois rien qui autorise cet appel aux règlements. D'après ce que l'honorable gentleman (M. Monk) a dit, je suis porté à supposer qu'il serait le premier à se lever en cette Chambre pour demander que justice fût rendue. Il sait parfaitement que l'on a porté une accusation des plus graves contre le jeune gentleman qui a nom M. King. Je lui ai fait observer la chose lorsque la question a été soulevée. Je lui ai déclaré qu'à mon avis, j'étais excusable de dire que l'accusation n'était pas du tout fondée, et l'honorable député (M. Monk) a offert d'apporter des preuves. Il y a déjà longtemps de cela. Dans tout le pays, les journaux ont parlé de la chose et, jusqu'ici, l'honorable député n'a rien fait pour rendre un peu de justice à ce jeune gentleman auquel les énoncés faits en cette Chambre ont causé des torts si sérieux. L'honorable député de Beauharnois (M. Loy) veut aujourd'hui faire voir où est la vérité dans cette affaire, et je prétends qu'il se conforme aux règlements.

M. MONK : A mon avis, il n'est pas juste d'interpréter ainsi les faits. En faisant la motion, j'ai dit que je la basais sur les renseignements que j'avais reçus, et l'on m'avait informé que l'on fournirait des affidavit pour prouver tous les faits. J'ai déclaré que si ces faits n'étaient pas parfaitement établis, j'étais prêt à considérer l'énoncé relatif à M. King comme n'étant pas bien fondé.

On devrait, je crois, me donner le temps nécessaire pour me procurer ces affidavit. Mon honorable ami, le député de Beauharnois (M. Loy), n'était pas ici lorsque l'on a adopté ma motion, et je suis d'avis que ma prétention portant que tous les documents devraient être produits mérite considération. La Chambre a adopté cette motion le jour même où l'affaire dont on a parlé a eu lieu. Ces documents étaient ici, mais on les a renvoyés à Montréal, d'après ce que me dit le ministre de la Milice. Pourquoi ne les dépose-t-on pas sur le bureau de la Chambre ?

M. l'ORATEUR : Si je comprends bien, la question soulevée est celle-ci : l'honorable député de Beauharnois (M. Loy) ne devrait pas donner aujourd'hui lecture des affidavit qu'il déclare avoir l'intention de lire, parce que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) se propose de soumettre quelques documents ou de produire quelques autres affidavit.

M. MONK : Et parce que les documents demandés par la motion ne sont pas ici.

M. l'ORATEUR : Il est possible que les documents produits ne soient pas complets ; je n'en sais rien ; mais ce n'est pas une raison pour empêcher un honorable député, sur la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, de discuter la question et de lire des affidavit qui ne font pas partie des documents demandés.

M. LOY : Voici les affidavit traduits en anglais ; j'ai les originaux en français :

Ville de Salaberry de Valleyfield.

Province de Québec,
District de Beauharnois.

Je, Nephtalie Benoit, tisserand, de la ville de Salaberry de Valleyfield, déclare solennellement que :

1. L'union ouvrière de Valleyfield n'est pas une institution politique ;

2. Qu'il n'a jamais été et n'est jamais question de politique dans ses assemblées ;

3. Que c'est contraire à la constitution de l'union de parler de politique dans ses assemblées, que c'est même une cause d'expulsion du corps de l'union ;

4. Qu'aussitôt que les élections générales ont été annoncées officiellement, l'union ouvrière de cette ville a immédiatement ajourné ses assemblées à une date ultérieure aux dites élections générales, et qu'il en a été de même pour les élections provinciales ;

5. Que l'union n'a pris aucune part à la grève qui eut lieu à Valleyfield l'automne dernier, que bien au contraire, elle a fait tous ses efforts pour empêcher ses membres d'y prendre part.

6. Que M. McKenzie King, député ministre du travail, qui est venu à Valleyfield pour régler les difficultés entre les ouvriers et la compagnie de coton, n'a jamais fait allusion à la politique, n'a jamais profité de sa position et de sa mission pour faire des manœuvres de nature à favoriser aucun parti politique.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie, et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, en vertu de l'Acte de la preuve du Canada, 1893.

NEPHTALIE BENOIT.

Déclaré et signé en ma présence.

C. A. LAVIMODIERE, N.P.

J'ai des affidavit semblables de Pierre Lefebvre, menuisier ; Hyacinthe Chevalier, fils,

journalier ; Jean-Baptiste Faubert, journalier ; Joseph Déchêne, tailleur, Célestin Théoret, commis ; Amédée Laberge, charretier ; Laurent Dagenais, fils, journalier ; Julien Rouleau, journalier ; Pierre Benoit, tisserand ; Etienne Léger, cultivateur ; Charles Poirier, journalier ; Charles Tessier, journalier ; Louis Leduc, fils, journalier, et Damase Leduc, chauffeur.

En outre, qu'il me soit permis de lire les affidavit suivants, qui sont aussi en français et qui ont été traduits en anglais :

Province de Québec,
District de Beauharnois.

Je, Narcisse Wells, machiniste de la ville de Salaberry de Valleyfield, déclare solennellement que le matin de la grève, le 22 octobre 1900, j'ai entendu M. Damase Tessier, un des contremaîtres de la Compagnie de coton à Valleyfield, dire à la foule alors présente, les paroles suivantes : " Moi, j'ai toujours été contre les grèves, mais ce matin, j'ai conseillé à mes hommes d'arrêter de travailler."

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, en vertu de l'Acte de la preuve au Canada, 1893.

NARCISSE WELLS.

Déclaré et signé en ma présence à Salaberry de Valleyfield, ce 15 avril 1901.

C. A. LAVIMODIERE, N.P.

Je ferai observer, M. l'Orateur, que ce nommé Damase Tessier, dont on parle ici, est un conservateur bien connu.

Voici un autre affidavit :

Province de Québec,
District de Beauharnois.

Je, Frank Décoste, journalier de la ville de Salaberry de Valleyfield, déclare solennellement que le jour de la grève, le 21 octobre 1900, après-midi, un des contremaîtres de la Compagnie de coton à Valleyfield, M. Damase Tessier, m'a demandé d'aller voir des employés qui travaillaient plus loin sous d'autres contremaîtres pour leur demander s'ils voulaient arrêter de travailler comme ceux qui étaient sous ses propres ordres.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, en vertu de l'acte de la preuve au Canada, 1893.

(Signé) FRANK DECOSTE.

Déclaré et signé en ma présence à Salaberry de Valleyfield, ce 15e jour d'avril 1901.

C. A. LAVIMODIERE, N.P.

Encore un autre :

Province de Québec,
District de Beauharnois.

Je, Amédée Laberge, charretier, de la ville de Salaberry de Valleyfield, déclare solennellement que le jour de la grève, au matin, M. Damase Tessier, contremaître de la compagnie de coton, à Valleyfield, est venu me trouver pendant que je travaillais un peu plus loin, sous les ordres d'un autre contremaître, et me demander si notre bande serait consentante de cesser de travailler lorsque la sienne cesserait et lorsqu'il lèverait le bras en l'air pour nous donner le signal à cet effet, qu'un peu plus tard il a donné lui-même le signal et qu'alors les employés ont cessé de travailler.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, en vertu de l'acte de la preuve au Canada, 1893.

AMEDEE LABERGE.

Déclaré et signé en ma présence à Salaberry de Valleyfield, ce 15 avril 1901.

C. A. LAVIMODIERE, N.P.

Je n'ai pas l'intention, M. l'Orateur, de parler plus longtemps, mais je laisse aux honorables membres de la Chambre le soin de décider entre les énoncés à l'appui desquels on n'a produit aucune preuve, et ceux que je fais aujourd'hui niant toutes ces allégations et à l'appui desquels je produis des affidavit.

M. MONK : Je dirai seulement, M. l'Orateur, qu'à mon sens, l'honorable député n'aurait fait que se conformer à ce que je crois être la coutume suivie par les membres de cette Chambre s'il m'avait donné quelque avis qu'il se proposait d'amener aujourd'hui cette question sur le tapis. En ce qui concerne mon attitude, je ne crois pas, pour ceux qui ont entendu la déclaration que j'ai faite à l'époque où cette question a été soulevée, qu'il me faille corriger d'une manière quelconque ce que j'ai dit. J'ai soulevé la question en me basant sur des renseignements que m'avaient fournis des personnes dignes de foi, lesquelles savaient quelle responsabilité assume un député qui fait des énoncés comme ceux que j'ai faits ; je l'ai soulevée, parce que j'ai cru de mon devoir de le faire—je n'y avais aucun intérêt personnel—me fiant à l'assurance que l'on me donnait que tous les énoncés que je ferais, l'on pourrait parfaitement les prouver soit devant un comité de la Chambre, si elle jugeait à propos d'en faire nommer un, soit par des affidavit.

La Chambre se rappellera que, par suite de ces observations, j'ai lu un document que je tenais à la main, afin d'exposer tous les faits comme on me les avait fait connaître. Depuis, j'ai presque toujours été à Ottawa ; mais chaque fois que j'ai été à Montréal, j'ai vu les intéressés et leur ai demandé ces affidavit. On m'a toujours dit que le premier venu qui irait dans le comté de Beauharnois pourrait se les procurer ; et l'affaire en est restée-là. Je n'ai pas reçu ces affidavit. Jamais, lorsque j'en ai eu l'occasion, dans mes visites de chaque semaine à Montréal, je n'ai dit autre chose aux intéressés que ceci : que je désirais avoir ces affidavit, et qu'à moins que l'on ne me fournît ces preuves, j'étais prêt, comme tout homme devait le faire, à déclarer qu'en ce qui concernait M. King, l'on ne semblait pas devoir produire de preuves. Je n'ai pas encore reçu les affidavit. Si mon honorable ami, le député de Beauharnois, m'avait donné à entendre qu'il se proposait d'amener la question sur le tapis, j'aurais sans aucun doute poussé les intéressés avec plus de vi-

gueur, par télégrammes, ou en leur disant que l'on devait soulever la question ; mais je ne saurais faire davantage. Si je comprends bien, les personnes auxquelles on a demandé des affidavit ne sont pas disposées à les donner. De fait, je dirai franchement à la Chambre : plusieurs personnes ont dit à celui qui m'a renseigné que les faits étaient tels qu'elles les lui avaient représentés, mais qu'elles éprouvaient quelque répugnance à donner les affidavit. Cependant, si le ministre veut nommer un commissaire—je crois qu'il en a le pouvoir—et lui permettre de faire une enquête dans le comté de Beauharnois, il fera un acte qui, à mon avis, contribuera beaucoup à défendre la réputation du fonctionnaire intéressé. De cette façon, les gens seront en mesure de fournir des preuves de ce qu'ils ont fait, et s'ils ne le font pas, cela contribuera beaucoup plus à justifier M. King que si, moi-même, je ne pouvais pas appuyer mes énoncés de preuves. En tout cas, la Chambre se rappellera dans quelles circonstances j'ai fourni les renseignements ; et je produirai les affidavit si je le puis, sinon, j'en subirai les conséquences.

M. LOY : Si les règlements me le permettent, je dirai que j'appuierai de tout cœur ce que demande l'honorable député de Jacques-Cartier : la recherche des causes de la grève, et je ne crains pas du tout le résultat d'une enquête.

M. MONK : Relativement à certaines paroles prononcées par l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) dans une autre circonstance, en parlant d'une compagnie constituée en corporation, je dirai que l'on m'a informé depuis que la société dont j'ai parlé n'a aucune constitution légale quelconque. Il est possible qu'il y ait, dans le comté de Beauharnois, une union ouvrière constituée en corporation ; mais les renseignements que l'on m'a donnés portaient que l'union dont je parlais n'était pas une compagnie constituée en corporation.

M. SMITH (Vancouver) : L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) se plaint de ce que l'honorable député (M. Loy), qui a amené cette question sur le tapis, aujourd'hui, ne lui a pas donné avis de son intention de la soulever. J'aimerais dire que nous attendons depuis trois semaines que l'honorable député prouve ses accusations. Il y a trois semaines aujourd'hui, il a porté ici certaines accusations, en disant clairement qu'il produirait les affidavit la semaine suivante—c'est-à-dire, il y a quinze jours—et que s'il ne pouvait pas le faire, il se rétracterait. Cela est consigné dans les Débats. Nous n'avons pas cru un seul instant que nous devions avertir l'honorable député de notre intention d'amener cette question sur le tapis, car nous avions attendu deux semaines pour lui donner l'occasion de prouver les accusations qu'il avait portées. Ces accusations ont été d'abord portées contre les membres d'une union ouvrière constituée en corporation de Valleyfield. L'honorable gentleman a dit que cette union était une institution politique. La seconde accusation a été portée contre le sous-chef du bureau du travail qui, dit l'honorable député, s'est rendu là-bas pour prendre part au règlement de la grève et s'est conduit en partisan politique. L'honorable gentleman a dit ces choses très clairement. Nous pouvons lire dans les Débats qu'il a répété plusieurs fois sa déclaration au sujet du sous-chef du bureau du travail. Or, les membres de cette union ouvrière, après avoir vu ce dont les avait accusé l'honorable député, ont repoussé très fortement ses accusations, puis ils se sont mis immédiatement à l'œuvre et ont rédigé seize ou vingt affidavit déclarant tout le contraire des accusations de l'honorable gentleman, et l'honorable député qui a soulevé cette question aujourd'hui a lu ces dépositions.

J'ai appuyé la résolution demandant la production de la correspondance, et si les preuves fournies par l'honorable député avaient étayé ses accusations portant que M. King s'était rendu à Valleyfield lors de la grève et avait fait servir sa charge à des fins politiques, j'aurais appuyé encore davantage l'attitude qu'il a prise. Mais vu qu'il a accusé un fonctionnaire important du gouvernement d'avoir fait servir son influence à des fins politiques ; vu qu'il a promis de produire des affidavit pour prouver ses énoncés, et qu'il a dit que s'il ne pouvait pas produire les affidavit, il retirerait toutes ces accusations ; en outre, vu qu'il s'est écoulé deux semaines depuis le jour où, d'après sa promesse, il devait produire ces affidavit, il est juste, je crois, de demander, en ce qui a trait à M. King et aux membres de cette union ouvrière, que l'honorable gentleman produise des preuves ou retire toutes ses accusations. Il me semble que c'est là une chose très raisonnable.

L'honorable député dit qu'il éprouve beaucoup de difficulté à obtenir des affidavit. Eh ! bien, nous n'en avons pas éprouvé, nous. Ces gens étaient parfaitement sincères ; ils savaient qu'ils pourraient fournir des preuves, et quarante-huit heures après les observations de l'honorable député, les membres de cette Chambre recevaient seize affidavit prouvant le contraire de ce qu'il avait avancé. En justice pour M. King, l'honorable député devrait faire un exposé exact de la situation.

M. MONK : Je le ferai, après que l'honorable député (M. Smith, Vancouver) aura fait son exposé au sujet de l'affaire de Peterborough.

M. SMITH (Vancouver) : L'honorable député (M. Monk) se trouve dans un tel embarras, que pour éviter la discussion du sujet qui nous est soumis, il doit mentionner une affaire qui ne se rapporte pas du tout à cette question. En ce qui me concerne, je suis prêt, quand la Chambre le voudra, à discuter l'affaire de Peterborough. Mais il ne s'agit

pas de cela. Je n'ai pas porté contre un fonctionnaire quelconque du gouvernement ni contre un membre quelconque de la Chambre, d'accusations de la nature de celles qu'il a portées ; et les renseignements que j'ai fournis à cette Chambre, je les ai fournis d'après un télégramme envoyé par un gentleman dont j'ai lu le nom.

L'honorable député (M. Monk) a déclaré qu'il pouvait prouver ses énoncés par des affidavit. Il n'a pas produit de preuves, et il est évidemment incapable d'en produire. Il nous a dit que s'il ne pouvait pas donner de preuves, il retirerait tout ce qu'il avait avancé. Il n'a rien prouvé et n'a rien retiré. La Chambre a le droit d'avoir les preuves qu'il a promis de donner, ou d'avoir une rétractation franche et courageuse, justifiant le fonctionnaire du gouvernement qu'il a accusé d'avoir fait servir sa charge et son influence à des fins politiques, et justifiant aussi les membres de cette union ouvrière. Voilà l'attitude que je prends, et je la crois logique.

M. PUTTEE : Bien entendu, on ne pouvait pas laisser cette question de la grève de Valleyfield où elle était il y a environ trois semaines. Mon honorable ami, le député de Beauharnois (M. Loy), était parfaitement excusable, à mon sens, après avoir attendu pendant tout ce temps, de soulever cette question et de soumettre ses renseignements à la Chambre. Toutefois, on a proposé de nommer un commissaire chargé d'aller dans cette localité, et de se procurer tous les renseignements qu'il lui serait possible d'obtenir sur la question ; et je désire appuyer cette proposition. Ce serait une bonne chose à faire, d'après moi, car je ferai observer que l'on va soulever une autre question connexe à celle-ci, une question que j'ai signalée à l'attention il y a quelque temps : le paiement des volontaires que l'on a envoyés de Montréal à Valleyfield, à l'époque de la grève. Le 13 février, j'ai demandé, entre autre choses, au ministre de la Milice, que je regrette de ne pas voir à son siège dans le moment :

Aux frais de qui ces volontaires ont-ils été envoyés, et les comptes ont-ils été acquittés ?

Et l'honorable ministre a répondu :

Aux frais du conseil de ville. Nous ne savons pas si les comptes ont été acquittés.

Depuis cette époque, il est assez bien compris, dans le public, en tout cas, que les comptes n'ont pas été acquittés ; et je suis très porté à croire que l'on fait des efforts pour les faire acquitter par le ministère de la Milice. Le 18 de ce mois, l'on a envoyé de Montréal, à la plupart des journaux du pays, des dépêches se rapportant à cette question. Ces dépêches et d'autres choses me font supposer que quelques intéressés cherchent à faire payer par le ministère de la Milice les dépenses nécessitées par l'envoi des troupes en octobre dernier, juste avant la dernière élection générale, pour réprimer cette grève de Valleyfield, envoi que l'on dit aujourd'hui avoir été préparé dans un but politique par des gens qui y avaient intérêt. Je m'y oppose, et, à mon avis, nous devrions avoir une enquête pour découvrir quels sont ceux qui, les premiers, ont demandé que l'on envoyât la milice. Est-ce la ville de Valleyfield ? Est-ce la filature de coton ? Ou l'envoi des volontaires a-t-il été provoqué par des gens qui cherchaient à créer de l'agitation pour servir des fins politiques ? Puisque ces comptes ne sont pas encore payés, il convient, je crois, d'examiner la question et de chercher qui est à blâmer et qui devrait supporter les dépenses. Je lis dans le Witness de Montréal du 18 avril :

Depuis quelque temps, il existait beaucoup de mécontentement chez les volontaires de Montréal envoyés à Valleyfield pour aider aux autorités municipales de cete ville, lors de la grande grève qui a éclaté en octobre dernier parmi les ouvriers de la filature de coton. A la fin, ce mécontentement s'est changé en plainte publique, ce qui ne saurait manquer de produire un mauvais effet sur la discipline du corps.

Toute la difficulté provient de ce que le ministre de la Milice ne voit pas à payer les volontaires qui ont été appelés sous les armes dans cette circonstance.

Bien entendu, je n'approuve pas cela, mais c'est ce qu'on écrit à titre d'argument pour démontrer que l'on devrait demander au ministère de la Milice de payer ces réclamations.

On se rappellera que les volontaires furent appelés régulièrement, par une demande portant la signature du maire et de trois autres magistrats de Valleyfield et adressée au commandant du district. Cet officier appela d'abord le 5e écossais royaux, mais un grand nombre des officiers et des volontaires étant incapables, en raison de leurs affaires, de partir dans un si court délai, le second régiment de l'artillerie canadienne, les Hussards du duc d'York, les carabiniers Victoria et le 65e régiment reçurent l'ordre d'envoyer leurs hommes qui pourraient partir pour renforcer les Ecossais. Le résultat fut que l'on envoya à Valleyfield un effectif d'environ 400 hommes, avec un grand nombre de colonels, de majors, de capitaines et d'autres officiers. Une des raisons ostensibles qui ont fait différer la paye pendant si longtemps, c'est que les représentants de la corporation de Valleyfield soutiennent, non seulement que la présence des volontaires n'était pas nécessaire, mais que les bordereaux de paye étaient excessivement élevés, vu le petit nombre d'hommes qui étaient sous les armes. Naturellement, la solde des officiers est beaucoup plus considérable que celle des soldats.

Or, M. l'Orateur, il serait bon que cette question fût réglée maintenant, car il me semble, puisque ces matières sont soumises à la Chambre, qu'il doit s'attacher une certaine responsabilité à l'approbation de l'appel de la milice. Comme on l'a dit, le ministre de la Milice n'a pas été consulté dans cette circonstance, et il faudrait, je suppose, modifier les dispositions de la loi contre les attroupements avant qu'il pût être consulté. Il n'y a aucune nécessité, il me semble, de mettre entre les mains d'autorités purement

municipales le droit d'appeler la milice sous les armes. Aujourd'hui, on peut communiquer facilement par le télégraphe avec la capitale de tous les points du pays, et l'on peut faire connaître immédiatement au ministre de la Milice les détails importants des troubles qui peuvent éclater. A l'avenir, surtout lorsqu'il s'agira de grèves et de difficultés ouvrières, cas dans lesquels on appelle ordinairement les volontaires sous les armes pour quelque fin secondaire, je crois que le ministre responsable devrait être autorisé à approuver ou à refuser d'approuver l'appel de la milice.

Ne désirant pas prendre part au petit incident survenu cet après-midi, mais croyant que la question n'est pas réglée et qu'elle ne devrait pas l'être tant que nous n'aurons pas les faits, j'appuie la proposition portant que l'on devrait faire faire une enquête sur les lieux.

M. BORDEN (Halifax) : On a apparemment soulevé cette question à l'instance du directeur général des Postes intérimaire (l'honorable M. Sutherland), et on l'a soulevé sans en donner avis à l'honorable gentleman, égard que l'on a généralement en cette Chambre——

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député (M. Borden) voudra bien entendre ma réponse immédiatement. Je ne savais même pas que la question devait être amenée sur le tapis avant d'avoir entendu l'honorable député de Beauharnois (M. Loy), de sorte qu'il n'a pas pu la soulever à ma demande.

M. BORDEN (Halifax) : J'accepte l'explication de l'honorable gentleman ; mais j'étais porté à croire qu'il avait poussé l'honorable député de Beauharnois à amener cette question sur le tapis. Je lui dirai que j'accepte immédiatement son explication. L'observation que j'étais sur le point d'appliquer à l'honorable gentleman a toutefois de l'importance, malgré ce fait, relativement à l'honorable député qui a jugé à propos de soulever cette question sans en dire un mot à mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier. Quel que soit le délai qui ait eu lieu en cette affaire, cela ne justifie pas du tout un député de se lever en cette Chambre sans donner avis au gentleman dont il a l'intention d'attaquer la conduite, et de commencer une attaque comme celle-ci. Nous aurions pu le rappeler à l'ordre, car il avait déjà parlé, mais nous avons cru que cela ne valait pas la peine.

Le très honorable premier ministre n'a pas dit à la Chambre pourquoi l'on n'avait pas produit les pièces importantes qui manquent. Pourquoi cela, lorsque l'on a adopté une motion demandant la production de ces documents, et lorsque mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, déclare qu'un rapport important de l'officier commandant la milice dans cette circonstance n'a pas été produit ? Pourquoi le très honorable gentleman ne nous donne-t-il pas quelque explication sur la cause de la non production de ces documents ? Mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, est d'avis que si l'on avait produit ce rapport, il aurait peut-être contenu quelque chose qui aurait justifié, dans une certaine mesure, les observations qu'il a faites en cette Chambre et qu'il a cru être en état de prouver.

J'observe que l'honorable député de Vancouver (M. Smith) est très satisfait de ce que ces documents n'ont pas été produits, il ne blâme pas le gouvernement à ce sujet, bien qu'il soit porté à blâmer l'honorable député de Jacques-Cartier. On aurait supposé qu'un gentleman qui s'intéresse autant en cette Chambre aux questions ouvrières que prétend le faire l'honorable député de Vancouver, eût été un des premiers, lorsque cette affaire est venue sur le tapis, à insister auprès du très honorable chef de la Chambre pour que ces documents fussent produits immédiatement. Je désire faire comprendre au très honorable premier ministre et aux honorables députés qu'il est absolument nécessaire d'exécuter l'ordre donné par cette Chambre à ce sujet. Si le très honorable gentleman veut se charger de dire qu'il n'existe pas de rapport de cette nature, c'est autre chose ; mais je suppose qu'il ne le fera pas, car lorsque mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, a mentionné ce rapport, le très honorable premier ministre, au moins, par son silence, a reconnu que ce rapport existait.

L'honorable député de Jacques-Cartier a exposé clairement ici les raisons qui l'ont empêché de déposer des affidavit sur le bureau, et, à mon avis ce qu'il a dit à ce sujet s'imposera au jugement de tout membre impartial de cette Chambre. Attendu qu'il peut être difficile d'obtenir les affidavit, il a offert de soumettre ce qu'il a dit en cette Chambre à la décision d'une commission, et je suis porté à croire que si le gouvernement ne juge pas à propos de se rendre à ses désirs sous ce rapport, il donnera au gentleman qui a fait ces déclarations tant en cette Chambre qu'au dehors, l'occasion de se faire représenter devant cette commission par un avocat, et d'assigner et d'interroger des témoins pour appuyer ce qu'il a dit ici. Toute commission qui serait nommée pour faire une enquête sur une question de cette nature serait bien inutile, si l'on n'accordait pas un droit de ce genre, un droit que l'on accorde ordinairement dans un cas où l'on a fait des énoncés semblables, qui justifient la nomination d'une commission par le gouvernement afin de les faire examiner. Je serais donc bien aise que mon très honorable ami exposât les raisons qui ont empêché la production de ces documents, et fît connaître la date à laquelle nous pouvons espérer les avoir.

Le PREMIER MINISTRE : En ce qui me concerne, je donnerai les raisons avec grand plaisir. On ne m'a jamais fait observer que

les documents produits fussent incomplets. Si je comprends bien, les documents demandés ont été produits.

M. MONK : Puis-je dire, avec la permission du très honorable gentleman, que j'ai fait observer au ministre de la Milice que ces deux documents manquaient, et qu'il m'a écrit une note disant qu'on les avait renvoyés à Montréal et qu'il espérait les recevoir dans quelques jours ?

Le PREMIER MINISTRE : Le chef de la gauche sait pourquoi je ne puis pas donner d'explication aujourd'hui. Je n'ai jamais entendu dire que le rapport fût produit, mais certaines pièces que l'honorable député espérait trouver parmi les documents produits n'y étaient pas, paraît-il, et il a signalé ce fait à l'attention du ministre de la Milice. Ce sont là des questions de détail dont le ministre de la Milice ne m'a jamais parlé.

L'honorable chef de la gauche sait pourquoi, maintenant, je ne puis pas donner d'explication et pourquoi ces documents n'ont pas été produits. L'honorable député de Jacques-Cartier lui en a donné la raison, en disant qu'il a signalé l'absence de ces documents à l'attention du ministre de la Milice, et ce dernier, je suppose, est aujourd'hui en correspondance avec les autorités militaires, à Montréal, pour les avoir.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne blâmais pas le très honorable premier ministre personnellement car je sais qu'il ne peut pas s'occuper de toutes ces affaires de détails dans les différents ministères. Mais je dis que l'on aurait dû d'abord produire ces documents.

J'aimerais aussi dire au très honorable gentleman que l'on a attribué une grande faute à l'honorable député de Jacques-Cartier, en conséquence du retard apporté à la production de ce document très important.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'examine pas la question pour rechercher les fautes qui peuvent exister. Le ministre de la Milice a fait son devoir autant qu'il l'a pu. Certains documents ne se trouvant pas parmi ceux produits, on a signalé le fait à son attention, et j'aime à croire que bientôt, il pourra les produire. En justice pour l'honorable député de Beauharnois (M. Loy), j'ajouterai qu'il m'a informé, hier soir, qu'il avait l'intention d'amener cette question sur le tapis aujourd'hui, et je n'y ai vu aucune objection.

En ce qui a trait à la nomination d'une commission pour examiner cette affaire, je dois dire que la Chambre ne s'attendra certainement pas à ce que l'on nomme une commission de cette nature.

Il n'y a eu d'accusation de formulée contre personne. On a fait des insinuations contre M. King, le sous-ministre du travail, mais l'honorable député de Jacques-Cartier ne veut pas même prendre la responsabilité de cette accusation, et il refuse de la formuler en son nom dans cette Chambre ; il se contente de déclarer qu'il tient ce renseignement d'une certaine personne, et qu'il ne peut en garantir l'exactitude. Tant que l'on ne formulera pas des accusations plus directes que celle-là contre un fonctionnaire aussi compétent que M. King, je ne crois pas que cela puisse donner lieu à une enquête.

M. SPROULE : Il y a dans cette affaire quelque chose que je ne puis comprendre. L'honorable député de Beauharnois (M. Loy) a trouvé moyen d'informer le premier ministre, mais il n'a pu avertir mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, qu'il avait l'intention de soumettre cette question à la Chambre. L'honorable député (M. Monk) a formulé certaines accusations dans son discours, mais il se trouve pour ainsi dire dans l'impossibilité de les compléter à cause de l'absence des documents que le gouvernement devrait produire.

L'honorable M. SUTHERLAND : La seule considération qui m'ait fait prendre part à ce débat, c'est le langage dont s'est servi l'honorable député de Jacques-Cartier à l'adresse du sous-ministre du Travail. Quant à la déclaration faite par le chef de la gauche, je crois dire que je ne crois pas avoir parlé à l'honorable député qui a soulevé cette question, antérieurement à cet événement ou après, et je ne crois pas qu'il m'ait lui-même parlé de la chose. Encore une fois, je ne me rappelle pas avoir eu aucune conversation avec lui.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'hésite pas à accepter la déclaration de l'honorable ministre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je veux être bien compris. Après avoir demandé à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) pourquoi il avait formulé une accusation aussi grave, à l'adresse d'un jeune homme occupant une position responsable et de nature à compromettre sa carrière, et sur quoi il se basait pour faire une déclaration comme celle-là devant la Chambre, il me répondit immédiatement que son accusation était bien fondée, et que s'il ne pouvait pas l'appuyer d'un affidavit il la retirerait. J'ai accepté la parole de l'honorable député, convaincu qu'il serait assez juste et assez honnête pour remplir sa promesse. C'est là la raison pour laquelle je n'ai pas insisté, étant persuadé que l'honorable député ferait sa preuve, sachant parfaitement que sa conduite était de nature à causer un tort considérable à ce jeune homme. Si j'avais supposé que l'honorable député (M. Monk) n'était pas sincère quand il a fait cette déclaration, je me serais cru obligé soit de soulever la question moi-même——

M. BORDEN (Halifax) : Non sans en donner avis.

L'honorable M. SUTHERLAND : Non sans en donner avis. Je me serais cru obligé de soulever la question moi-même, puisque

le député de Jacques-Carthier refusait de le faire. Le seul intérêt que je puis avoir dans toute cette affaire, c'est de voir à ce que justice soit rendu à un accusé. Quant à la valeur réelle de la cause, je crois que les deux partis dans le comté se sont efforcés d'en tirer tout l'avantage possible au point de vue politique. Mais je présume que cet aspect particulier de la question sera discuté par d'autres orateurs.

Je veux m'en tenir, pour ma part, M. l'Orateur, à la question que j'ai posée à l'honorable député de Jacques-Cartier et lui demander s'il est prêt à indiquer dans quel délai raisonnable il lui sera possible de prouver ses allégations ou de les retirer. Cet honorable député est avocat, il possède une grande expérience, et il doit savoir qu'avant de formuler cette accusation et de demander qu'un comité soit nommé pour faire une enquête à ce sujet, il lui faut appuyer ses accusations sur des preuves sérieuses. Je lui demande donc de déclarer quand il sera en mesure de faire sa preuve. Les documents qui se trouvent en la possession du ministère de la Milice, n'ont rien à faire avec la question que nous discutons ou à l'accusation formulée contre M. King. Que ces documents existent ou non, qu'ils soient produits ou ne le soient pas, cela n'affecte nullement la question. Je demande à l'honorable député s'il ne croit pas qu'il est juste et dans l'intérêt, non seulement de l'accusé, mais aussi dans son propre intérêt et dans l'intérêt de toutes les parties intéressées, qu'il prenne un délai raisonnable pour prouver son accusation et qu'il déclare qu'à l'expiration de ce délai il sera prêt à fournir les renseignements qu'il aura en sa possession. C'est là tout ce que je puis demander à l'honorable député.

M. MONK : Je suis prêt à répondre à l'honorable ministre (M. Sutherland) que je considère sa demande comme très juste quant à ce qui concerne le délai. Je viens d'envoyer chercher un blanc de télégramme et j'ai l'intention de télégraphier à la personne qui m'a fourni ce renseignement ce qui vient d'avoir lieu ici. N'importe quel délai raisonnable me conviendra, et si les affidavit promis ne sont pas produits dans ce délai, la Chambre et le pays seront libre d'en tirer les conclusions qui leur plairont.

M. SUTHERLAND : Un jour de la semaine prochaine ?

M. MONK : C'est très bien. Je ne crois pas que la manière dont cette question a été soumise à la Chambre puisse justifier la violence de langage de certains députés, et je ne crois pas non plus que ma demande d'enquête soit déraisonnable. Le gouvernement a plus d'une fois accordé des enquêtes dans des circonstances bien moins importantes que celles-ci. J'ajouterai que les remarques faites par l'honorable député (M. Puttee) sont une nouvelle justification de la demande de cette commission. Comme l'a dit l'honorable ministre, j'ai donné ce renseignement pour ce qu'il vaut.

M. l'ORATEUR : Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable député (M. Monk) qu'il a déjà pris la parole sur cette question.

M. MONK : Je termine, M. l'Orateur. Le ministre des Chemins de fer (M. Blair) a déclaré dans cette Chambre qu'un certain contrat était signé quand il ne l'était pas, et hier soir il n'a pu dire si ce contrat avait été signé, alors qu'il était signé et rendu à son ministère depuis trois ou quatre jours.

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

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre discute les crédits de l'immigration à la page 36.

M. WILSON : Je crois qu'il n'est pas juste que la Chambre passe à l'étude de ces crédits, quand nous n'avons pas eu occasion de discuter la question d'immigration devant le comité d'agriculture et de colonisation. Ce comité s'est réuni une fois cette semaine pour entendre M. Pedley. Il doit continuer son rapport demain, et l'on se propose ensuite d'entendre le sous-ministre et M. Preston. Je crois que cette preuve devrait être prise par écrit et déposée devant la Chambre afin de permettre à ceux qui voudraient la discuter, de le faire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Combien de réunions suffiront pour cela ?

M. WILSON : S'il n'y avait pas demain une réunion du comité des chemins de fer, je crois que l'on pourrait en finir ce jour-là avec le témoignage de M. Pedley. Mais il y a une réunion du comité des chemins de fer, et il s'agit de savoir si nous pourrons avoir ou non une réunion du comité de l'agriculture.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Est-ce que deux ou trois réunions suffiraient ?

M. WILSON : Je le crois, si nous pouvons réussir à faire compléter la preuve et à la déposer sur le bureau de la Chambre. L'honorable ministre veut-il dire quand il sera prêt à discuter ces crédits, ou bien s'il est disposé à les laisser en suspens pour environ une semaine ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député (M. Wilson) veut bien attendre un instant, je lui dirai alors ce que j'entends faire.

Commission géologique, $62,730.

M LaRIVIERE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelles sont les explorations que l'on se propose de faire durant la prochaine saison ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député veut-il obtenir ces renseignements pour tout le Canada ?

M. LaRIVIERE : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vais donner un résumé des explorations projetées durant la prochaine saison. Il peut sans doute survenir quelques changements dans les détails, mais l'itinéraire projeté est le suivant :

Territoire du Yukon : M. R. G. McConnell, M. Joseph Keele, géologue adjoint ; dictrict aurifère des Soixante Milles, la Crique Thistle et la branche sud de la rivière du Gros Saumon—peut-être le côté à l'ouest du chemin de fer du défilé de White et au sud du défilé White Horse. Colombie Anglaise : M. R. W. Brock, géologue adjoint, M. W. Leach ; Boundary Creek, M. James McEvoy et M. Theo. Denis, géologue adjoint ; terrain carbonique de la passe du Nid-de-Corbeau. Manitoba et Territoires du Nord-Ouest : M. Lawrence Lamb et un géologue adjoint ; la rivière Red-Deer, recueillir des fossiles dans les terrains crétacés. Ontario : Dr A. E. Barlow, district de Sudbury, recherches lithologiques ; prof. John Macoun, recherches au point de vue de la botanique sur la rive nord du lac Erié et sur la rive du lac Huron jusqu'au cap Hurd ; exploration du lac du parc Temagani. Le Dr Ellis, accompagné de deux géologues adjoints, complétera les travaux de ce que l'on appelle le district de Kingston. M. Robert Chalmers ira dans la vallée du Saint-Laurent et à l'ouest du lac Huron pour faire des recherches sur les puits artésiens, les puits à gaz et à pétrole. On a aussi l'intention d'explorer le district qui se trouve entre le lac Nipissing et le lac Saint-Joseph, la rive nord du lac situé au nord de la baie Jackfish et le district de Muskoka. Dans Québec et Ontario, M. W. J. Wilson, accompagné d'un géologue adjoint, visitera la vallée de la rivière Abitibi, et M. Frank Johnson, accompagné d'un géologue adjoint, fera le tour du lac Abitibi pour compléter les explorations de M. Wilson. Le Dr Ami visitera la vallée du Saint-Laurent, la cité de Québec, l'ouest du lac Saint-François et la vallée de l'Ottawa à l'ouest de Mattawa. Dans le nord d'Ontario, et dans le district de Kéwatin, M. D. B. Dowling et M. James Macoun, accompagné d'un géologue adjoint, visitera la région au sud-ouest du cap Henrietta Maria, feront le relevé hydrographique de la rivière Opazotika et s'occuperont de la géologie, de la zoologie et de la botanique de cette région. M. A. P. Low visitera la côte est de la baie d'Hudson et la suite d'îles qui se trouve le plus au large dans la partie est de la baie. Au Nouveau-Brunswick, le prof. Bailey continuera les travaux commencés en 1900 dans la partie sud-ouest de cette province. A la Nouvelle-Ecosse, M. Hugh Fletcher, accompagné de M. McLeod et de M. Alan McKinnon, visitera les comtés d'Annapolis, King et Cumberland, le Dr George Matthews recueillera des fossiles à Bras-d'Or et Mira, et M. E. R. Faribault, les comtés d'Halifax, Lunenburg et King.

C'est là l'itinéraire préparé par le directeur pour la prochaine saison, mais il peut être quelque peu modifié.

M. LaRIVIERE : Sans vouloir critiquer le programme énoncé par l'honorable ministre, je crois que le temps est venu de tenir des comptes séparés pour le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Nous voyons très souvent dans les documents publics que le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest figurent sous la même rubrique, comme cela a lieu dans le cas actuel. Je ne vois pas que l'on ait l'intention de faire aucune exploration au Manitoba, cependant cette province est mentionnée conjointement avec les Territoires, comme devant bénéficier de certaines explorations qui seront faites exclusivement dans les Territoires. Je crois qu'il est temps que la province du Manitoba figure sous son nom dans ces comptes, de la même manière que les autres provinces, car on entre à notre compte des dépenses qui ne sont pas faites dans les limites de la province du Manitoba. Ces comptes sont préparés de manière à laisser supposer que le gouvernement a dépensé pour le Manitoba certaines sommes qui, en réalité, ont été dépensées ailleurs. Cette anomalie existe aussi dans les autres comptes. Je dois ajouter que le Manitoba n'est pas convenablement traité quant à ce qui concerne ses exportations. On ne porte pas à son crédit le montant des exportations qu'il fait, et il est temps que l'on cesse de mêler ensemble les comptes du Manitoba et des Territoires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne sera pas difficile de se rendre au désir de l'honorable préopinant, du moins quant à ce qui concerne la commission géologique, car la question est bien simple. Quant aux rapports du commerce, la question a été plus d'une fois soumise à l'attention du ministère par le secrétaire de la chambre de commerce de Winnipeg.

M. LaRIVIERE : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est très difficile, paraît-il, et cela entraînerait des dépenses considérables, d'obtenir des rapports indiquant d'une manière bien distincte ce à quoi chaque province a droit. Je crois que les ministres intéressés ont fait des efforts raisonnables pour en arriver à ce résultat.

M. LaRIVIERE : J'espère que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) va commencer à donner le bon exemple sous ce rapport, en divisant les comptes de son ministère.

M. PRIOR : L'honorable ministre a-t-il nommé un titulaire à la situation laissée vacante par le décès du Dr Dawson, directeur de la commission géologique ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas encore eu de nomination de faite, mais le Dr Bell, qui est le plus ancien membre de la commission, a été nommé directeur suppléant. Immédiatement après la session, le gouvernement se propose de prendre cette question en considération.

M. PRIOR : Il vaut mieux dire je tiens que je tiendrai.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comme la plupart des estimations principales sont maintenant adoptées, j'espère que l'honorable député de Lennox (M. Wilson) va s'efforcer de terminer aussi vite que possible la preuve qui se fait actuelle-

ment devant le comité de l'agriculture. La chose est dans l'intérêt de tous, je suppose. Je suis bien disposé à lui faciliter la tâche autant que possible.

M. WILSON : Il y a déjà quelque temps que j'insiste pour faire entendre ces personnes devant le comité, mais on a cru qu'il était préférable de commencer par la ferme modèle, afin de pouvoir distribuer les témoignages donnés par ces fonctionnaires aux membres du parlement durant la session. Je désire que nous en finissions au plus tôt avec cette affaire. Je demande donc à l'honorable ministre d'avertir ses amis de nous aider autant que possible sous ce rapport. On retarde quelquefois de faire rapport à la Chambre, une fois que la preuve est prise, et il faut que ces rapports soient déposés sur le bureau de la Chambre avant que l'ou puisse s'en servir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand aura lieu la prochaine séance du comité ?

M. WILSON : Demain.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Vous devez pouvoir réunir un quorum afin de continuer l'enquête ?

M. WILSON : Je l'espère.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Dans ce cas, je vais voir les fonctionnaires aujourd'hui même.

Milice—Habillements et nécessaires, $110,000.

M. PRIOR : L'honorable ministre a-t-il enfin décidé quel est l'habillement que les soldats devront porter dans les camps ? Dans son rapport l'officier commandant se déclare en faveur de l'habillement porté l'an dernier aux camps de London et de Niagara, qui consistait en chapeaux de paille et chemises de flanelle. Dans un pays aussi chaud que le nôtre en été, c'est un grand avantage pour les soldats que de pouvoir porter des habillements de cette nature, à la place des tuniques qui sont boutonnées jusqu'au collet et très chaudes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je partage entièrement l'opinion exprimée par l'honorable député, et je crois que l'on s'occupe actuellement de prendre les mesures nécessaires pour mettre cette idée à exécution.

M. BELL (Pictou) : J'ai ici une lettre de l'officier commandant la batterie de Pictou, dans laquelle il demande que des habits de serge légère soient distribués aux membres de cette batterie à la place des tuniques qu'ils ont actuellement. Il ajoute que la batterie est en excellente condition, que les cadres sont remplis, mais que les habillements font défaut et sont inférieurs à ceux des autres corps. Je crois qu'il existe un règlement déterminant le nombre d'années qu'une tunique doit durer, et il est possible que dans le cas actuel, cet espace de temps ne soit pas expiré. Mais vu l'état d'efficacité de la batterie et le grand intérêt que ses membres semblent apporter à l'instruction militaire—je crois qu'elle renferme deux ou trois officiers et quelques sergents munis de certificats—il me semble que l'honorable ministre pourrait faire quelque chose pour se rendre à leur demande.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mon honorable ami doit comprendre qu'il est absolument nécessaire qu'il existe des règlements déterminant la distribution des habillements ; mais le ministère est toujours disposé à interpréter ces règlements avec une grande largeur de vue, lorsqu'on lui démontre par de bonnes raisons qu'une distribution d'habillements est nécessaire avant l'époque déterminée. Je me ferai un plaisir de prendre en considération la demande de l'honorable député, bien que la chose ne soit pas laissée à mon entière discrétion—afin de voir s'il est possible de satisfaire les membres de cette batterie.

Milice—Provisions, fournitures et remontes, $130,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est destiné à payer les frais de rations, le fourrage, le combustible, le luminaire, l'eau, les médicaments pour les hôpitaux et les médecins vétérinaires, les timbres-poste, le loyer des boîtes aux lettres dans les bureaux de poste, les furnitures et ustensiles pour les casernes, les approvisionnements requis pour l'atelier des artificiers, etc., ainsi que le montant nécessaire pour acheter 20 remontes pour 10 pour 100 des établissements. L'augmentation de $5,000 provient de ce que l'on est obligé d'acheter quelques remontes additionnelles.

L'honorable M. PRIOR : La fourniture des vêtements est-elle accordée en entier sur soumissions, et la soumission la plus basse est-elle acceptée ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. PRIOR : Quels sont les principaux fournisseurs ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'année dernière les habillements ont été en partie achetés de la Sanford Manufacturing Co., et aussi de Workman et Cie, de Montréal. Si des commandes ont été accordées à d'autres fabricants, à part ceux que je viens de mentionner, elles n'étaient pas importantes.

M. PRIOR : A-t-on demandé des soumissions publiques, ou bien s'est-on contenté de s'adresser à quelques compagnies en particulier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Durant deux ans, je

crois que l'on a toujours demandé des soumissions publiques. Plus tard, on a choisi parmi les plus bas soumissionnaires un certain nombre de fabricants et depuis ce temps nous n'avons pas demandé de soumissions publiques. Je dois ajouter que l'on a constaté que les annonces requises pour demander ces soumissions publiques étaient une cause de difficultés sérieuses. La première année que je suis arrivé au ministère, un certain nombre de contrats ont pris fin, parce que le ministre de la Justice de cette époque avait déclaré que l'on n'avait pas le droit de conclure des contrats pour un an ou deux d'avance.

M. TAYLOR : Comment a-t-on fait quand il s'est agi de l'acier ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je l'ignore. C'était là l'opinion de sir Oliver Mowat. Le ministère demanda des soumissions dans tous les principaux journaux du pays, et dans les mois de septembre ou d'octobre, un contrat de $75,000 fut accordé au plus bas soumissionnaire pour des habillements devant être livrés avant le 1 avril de l'année suivante. Pas un seul habillement ne fut livré à la date indiquée, il n'y en a pas encore eu un seul de livré jusqu'à présent, et c'est pour cette raison que l'on a dû s'adresser à l'ancienne compagnie Sanford et lui demander de se charger de l'entreprise. J'ai reçu dans cette circonstance une leçon dont j'ai essayé de profiter, et je suis maintenant parfaitement convaincu qu'il est inutile de demander des soumissions publiques et de conclure un contrat avec une compagnie qui ne possède pas la moindre expérience dans ce genre de travail. Nous avons donc continué, autant que possible, à faire des affaires avec les fabricants possédant une certaine expérience et capables d'exécuter leurs entreprises.

M. TISDALE : C'est-à-dire, que vous êtes revenus à la pratique suivie antérieurement par le ministère ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est à peu près cela.

M. TISDALE : Et bien que vous ayez annulé les contrats en arrivant au pouvoir, par suite de la manière dont ils avaient été obtenus, vous avez fini par constater que c'était là le meilleur mode à suivre et vous l'avez adopté ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est à peu près cela, seulement nous n'accordons pas de contrat pour un an d'avance. Nous ne les donnons que pour une seule année.

M. PRIOR : L'honorable ministre a-t-il reçu des plaintes au sujet de la qualité de l'étoffe ? On avait l'habitude de se plaindre beaucoup de la mauvaise qualité des pantalons.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non ; c'est tout le contraire qui est arrivé, et comme ce sont toujours les mêmes fournisseurs, il me fait plaisir de pouvoir déclarer que l'on semble être d'avis que la qualité de l'étoffe employée augmente en valeur d'année en année, et il n'est pas à ma connaissance que l'on se soit plaint. J'ai eu moi-même l'occasion de visiter quelques-uns des magasins des bataillons de campagne, et partout l'on a semblé unanime à déclarer que les habillements étaient excellents tant sous le rapport de la qualité de l'étoffe que de leur confection.

M. TISDALE : Le ministre a-t-il conservé l'habitude de cacher précieusement l'échantillon, afin que personne ne puisse le changer ou savoir à qui il appartient ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Certainement.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il reçu des plaintes de la part d'un certain nombre de jeunes gens qui se sont engagés, il y a un an passé, pour remplacer des membres de la police à cheval et qui ont dû payer une partie de leurs frais de transport et d'équipement ? J'ai reçu un certain nombre de lettres de la part de jeunes gens actuellement en service—qui se sont engagés, je crois, dans la ville de London—dans lesquelles ils se plaignent d'avoir été obligés de payer une partie de leurs frais de transport jusqu'au Nord-Ouest, et une partie de leurs frais d'habillements, malgré l'entente contraire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La police à cheval du Nord-Ouest est sous la juridiction du premier ministre. Je n'ai pas entendu parler de plaintes de cette nature. Certains membres du premier contingent, qui demeuraient dans les Territoires du Nord-Ouest et avaient dû parcourir d'assez longues distances pour atteindre le chemin de fer, se sont plaint. L'ancien chef de l'opposition, sir Charles Tupper, attira mon attention sur la question, et après avoir pris la demande de ces soldats en considération, je répondis à sir Charles Tupper que je ne croyais pas le gouvernement tenu de payer ces frais et je n'en ai pas entendu parler depuis. Ce sont là les seules plaintes qui soient venues à ma connaissance.

M. PRIOR : Des soumissions ont-elles été demandées dans ce cas-ci ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, dans tous les cas.

M. TISDALE : Des soumissions publiques ont été demandées ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, et des annonces à cet effet ont été publiées dans les journaux.

Milice—Imputable sur le revenu—Transport et fret, $40,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est destiné à couvrir les frais suivants : transport des officiers de l'état major et de districts et des corps permanents, non compris les frais encourus pour les exercices annuels, et pour le transport des officiers et soldats de la milice active et des corps permanents suivant les écoles d'instruction, aussi le transport du corps permanent des différentes stations militaires—c'est-à-dire quand des officiers sont chargés de garnison—et les frais d'express et de charroyage aux magasins militaires. Le premier item est de $12,000, le deuxième de $10,000 et le troisième de $18,000—faisant un total de $40,000. Ce crédit est le même depuis plusieurs années.

Subventions aux associations, $38,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est destiné aux associations de tir.

M. PRIOR : Il ne s'agit pas là des nouveaux clubs de tir ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Ce crédit se répartit comme suit : Associations de tir fédérales, $10,000 ; association d'artillerie fédérale, $5,000 ; associations de tir provinciales, $8,300. A part cela il y a un crédit pour les musiciens des corps de la milice active, $7,900, et pour les instituts militaires, $300.

M. BENNETT : Je me permettrai d'attirer l'attention de l'honorable ministre sur ce que je considère être une injustice manifeste à l'égard des compagnies qui peuvent être établies en dehors des villes et je citerai comme exemple de cela, ce qui existe dans le comté de Simcoe. La ville de Barrie possède un bel arsenal. On me dit que les nouveaux fusils Lee-Enfield, récemment distribués pour tout le bataillon, sont conservés dans l'arsenal de Barrie. Dans la ville d'Orillia, située dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et qui possède une population de 6,000 habitants, il y a deux compagnies formant partie de ce bataillon. L'esprit militaire y est très développé, si bien, que je ne crois pas qu'il y ait une seule ville au Canada—en tenant compte du nombre de ses habitants—qui ait envoyé un aussi grand nombre de soldats dans le Sud-africain.

Or, ceux qui ont le commandement de ces deux compagnies me disent qu'ils se sont adressés au colonel du bataillon et lui ont demandé de placer les fusils destinés aux soldats de ces deux compagnies dans un endroits sûr de la ville d'Orillia. Mais le colonel refusa de se rendre à leur demande, sous prétexte qu'il avait reçu instruction du ministère, me dit-on, de ne pas remettre à ces deux compagnies, ou à leurs officiers, les carabines qui leur sont destinées. Je soumis la chose au ministre de la Milice, et on me répondit que des instructions avaient été données de conserver ces fusils dans l'arsenal de la ville de Barrie. C'est là une véritable injustice. Si l'on n'établit pas d'arsenaux là où ces compagnies respectives ont leurs quartiers généraux, les officiers éprouveront beaucoup de difficulté à intéresser les jeunes gens aux affaires de milice. A Orillia il a toujours existé une grande rivalité dans les exercices de tir. Il y a à cet endroit une compagnie de tir composée de civils qui lutte d'adresse avec les deux autres compagnies composées de militaires.

Je ferai aussi remarquer à l'honorable ministre qu'il y a à Orillia un édifice public considérable qui sert de bureau de poste, de bureau des douanes et autres usages officiels. En arrière de cet édifice, et sur le premier étage, se trouve une grande chambre à l'épreuve du feu, où l'on pourrait placer ces fusils en toute sûreté. Pour ces raisons, je demande donc à l'honorable ministre de donner instruction au colonel du 35e bataillon de confier aux capitaines des deux compagnies les fusils qui leur sont destinés. Ceux qui sont au courant des questions militaires me disent qu'il est assez difficile de maintenir ces compagnies sur un pied d'efficacité. On me dit aussi qu'il existe une grande rivalité entre les citoyens ordinaires et ceux qui font partie de la milice, au sujet des questions de tir, et si ces soldats ne peuvent toucher à ces fusils qu'à l'époque des exercices annuels, ils ne pourront posséder une aussi grande habileté dans le maniement de cette arme que s'ils avaient soin de ce fusil durant toute l'année.

Ces remarques que je viens de faire s'appliquent également à la compagnie de Penetanguishene, qui se trouve aussi dans le comté de Simcoe-est. J'ai compris qu'à ce dernier endroit il y a un bon arsenal. J'ignore si d'autres députés ont les mêmes sujets de plainte, mais j'espère que le ministre de la Milice tiendra compte des raisons particulières qui militent en faveur de la ville d'Orillia et Penetanguishene, et donnera instruction au colonel du 35e bataillon de confier les armes aux capitaines des compagnies établies dans ces deux endroits en prenant les garanties exigées en pareil cas, de la part des capitaines, pour la conservation et l'entretien de ces armes.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a certainement du vrai dans ce que vient de dire l'honorable député de Simcoe-est et je n'ai aucune objection à reconnaître que cette question m'a causé beaucoup d'ennuis, non pas particulièrement dans la localité dont il parle, mais en général. Pendant plusieurs années, et jusqu'à l'adoption du nouveau fusil, la pratique était de distribuer les armes aux commandants des compagnies dans tout le pays. Quand nous avons acheté le nouveau fusil, qui est une arme très délicate, le général d'alors, le major Gascoigne, décida que l'ancienne pratique devait être discontinuée et que tous les fusils devaient être déposés dans

des arsenaux pour l'usage de chaque bataillon, aux soins de gardiens compétents et connaissant très bien le mécanisme de l'arme. C'est le système que j'ai trouvé en vigueur à mon arrivée au ministère de la Guerre. Comme je le croyais sage, je l'ai approuvé et continué. Il a aussi été approuvé par tous les généraux qui ont succédé au major Gascoigne et nous avons procédé aussi rapidement que possible à construire des arsenaux dans les principaux centres et à confier la garde des fusils à des hommes compétents.

J'aimais aussi l'ancien système, pour les raisons que vient de donner l'honorable député de Simcoe-est, mais après avoir dépensé un million de dollars pour l'achat de 40,000 fusils et malgré la perspective d'en dépenser encore un million, je me suis cru obligé de suivre le conseil du général en chef et de l'état-major.

Quand à cette question de la distribution des fusils, je ferai remarquer que la difficulté n'est pas aussi sérieuse qu'elle le paraît, car nous avons l'intention de les distribuer par petites quantités aux associations de tir, et nous avons déjà commencé à le faire. Nous les distribuons par quantité de dix, par exemple, ce qui est suffisant pour les besoins d'une compagnie, et ils sont confiés au capitaine ou à un autre officier qui donne un cautionnement ou même au tireur lui-même qui conserve l'arme chez lui.

Quand à l'autre question soulevée par l'honorable député (M. Bennett), je me ferai un plaisir de la discuter de nouveau avec le général en chef, comme je l'ai déjà fait en plusieurs circonstances, afin de voir s'il ne serait pas possible de modifier, dans l'intérêt public, et sans danger pour la propriété, la décision prise il y a quelques années.

M. BENNETT : D'après ce que je comprends, les instructions ont été données, ou seront données, pour que le capitaine de chaque compagnie, sur sa demande, reçoive au moins dix fusils pour permettre à ses hommes de pratiquer le tir et de se familiariser avec le maniement de cette arme. Cette décision sera certainement bien vue des soldats et le seul inconvénient que j'y vois, c'est qu'on ne sera pas satisfait de dix fusils par compagnie. Le capitaine choisira dix hommes auxquels il confiera une carabine et cela créera de la jalousie chez ceux qu'on laissera de côté.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'y a que quarante hommes par compagnie, et c'est bien rare qu'il y en ait plus de dix qui désirent pratiquer le tir de manière à prendre part aux concours. De plus, deux soldats peuvent parfaitement se servir du même fusil, cela se pratique souvent sans le moindre inconvénient.

M. BENNETT : Ainsi, ceux qui feront leur demande à présent recevront dix fusils par compagnie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Nous sommes à organiser des associations de tir, en vertu de règlements qui viennent d'être imprimés et dont j'ai ici une copie. La distribution des fusils se fera conformément à ces règlements. Les conditions exactes ne sont pas encore définitivement arrêtées, et je ne voudrais risquer aucune déclaration officielle au delà de celle-ci : Nous avons l'intention de distribuer ces fusils et de donner toutes les facilités possibles aux membres de la milice et à ceux qui voudront faire partie des associations, d'apprendre à tirer et de se perfectionner dans cet art.

M. COCHRANE : Est-ce que ces règlements s'appliqueront également au comté que j'ai l'honneur de représenter ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je parle au point de vue général.

M. COCHRANE : Il me semble que ces soldats peuvent aussi bien prendre soin de 40 fusils que de dix. Comment l'honorable ministre peut-il expliquer que là où les soldats sont capables de prendre soin des vieux fusils, ils ne peuvent prendre soin des nouvelles armes ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Tout ce que je puis dire, c'est que ce nouveau fusil est une arme bien plus délicate. Maintenant, j'ai mentionné jusqu'au nombre dix, mais il pourrait bien n'y avoir que dix fusils de confiés à chaque compagnie. Celui qui aime le tir prend bien soin de son fusil, mais la chose est bien différente si vous confiez une arme aussi délicate que celle-là à une personne qui ne connaît rien en fait de tir et d'armes à feu.

.M COCHRANE : A quoi bon donner des fusils aux gens s'ils ne peuvent s'en servir ? Je croyais que la guerre sud-africaine avait démontré que les bons tireurs sont ceux qui ont rendu les meilleurs services. Si l'on veut obtenir un résultat pratique, il faut laisser aux soldats la possession de leurs fusils et les charger d'en prendre soin, afin qu'ils apprennent à les connaître et soient en mesure de s'en servir en cas de besoin.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Comme toute la milice prend maintenant part chaque année aux camps d'instruction, et que durant cet espace de temps chaque soldat est obligé de tirer un certain nombre de cartouches, il acquiert de cette manière une certaine connaissance dans le maniement du nouveau fusil.

M. FOWLER : Je crois que les deux systèmes préconisés par l'honorable ministre sont erronés. Tous les objets nécessaires à l'habillement et à l'armement du soldat devraient être placés dans les arsenaux des différentes compagnies, au lieu d'être con-

servés dans l'arsenal du régiment. Autrefois, chaque capitaine de compagnie avait soin de son arsenal. Si un capitaine est incapable d'avoir soin du contenu de l'arsenal de la compagnie dont il a le commandement, il ne possède pas les qualités voulues pour le commander. La difficulté prévue disparaîtrait si l'on confiait la garde de ces arsenaux aux commandants de compagnies. La prétention que cette arme est trop délicate pour être placée entre les mains des capitaines de compagnies est, à mon avis, bien futile. Ces fusils n'ant pas été achetés pour être regardés. Bien que ce soit une arme très délicate, il faut se résoudre à la confier de temps à autre aux soldats. Comme quelqu'un l'a déjà fait remarquer, durant les exercices qui ont lieu chaque année, il n'y a qu'un seul jour de consacré au tir, et si l'on tient compte du nombre considérable d'hommes qui doivent prendre part au tir durant cette journée, on comprend facilement que le nombre de coups de fusil tirés par chaque soldat se résume à bien peu de chose.

Il faut donc, qu'au moins les corps de militaires dans les villes aient l'avantage de se servir de ce fusil, et je crois que le meilleur moyen d'en arriver à ce résultat, c'est de distribuer à ces compagnies le nombre de fusils auquel elles ont droit, en en confiant le soin au capitaine de chaque compagnie. Ce dernier fournira à ses soldats l'occasion de s'en servir. L'objection que cette arme est trop délicate pour être confiée aux soldats est tellement ridicule que nous n'avons pas besoin de nous en occuper. Je puis dire la même chose quant à ce qui concerne les régiments de cavalerie. Le capitaine de chaque compagnie devrait avoir soin de l'équipement de ses hommes, au lieu de laisser tout cela dans l'arsenal du régiment. Il y a assez de la réserve que l'on garde dans les magasins du régiment.

M. TISDALE : Cette question est certainement une des plus difficiles que l'honorable ministre puisse être appelé à régler. Je diffère d'opinion avec l'honorable député (M. Fowler) sur cette question et je ne crois pas que les armes du soldat doivent être conservées dans les arsenaux des différentes compagnies. Cependant, pour les bataillons de campagne, il est peut-être préférable de conserver les effets d'habillement dans les arsenaux des compagnies. Quant à l'équipement, je n'y vois aucune difficulté. Si l'honorable député possède une certaine expérience dans ces questions, il doit savoir que rien n'est plus difficile que de conserver intact le contenu des arsenaux ; il disparaît toujours quelque chose, et cela est probablement dû à la négligence des gardiens, car je ne veux pas prétendre que ces objets sont volés. C'est là du moins mon expérience comme capitaine de milice. Au bout d'un an ou deux vous vous apercevrez toujours qu'il y a quelque chose de disparu.

M. FOWLER : Mais il y a un inspecteur.

M. FOWLER.

M. TISDALE : C'est vrai, mais nous avons affaire à des volontaires, dont un grand nombre changent de domicile chaque année.

Passons maintenant à la question des fusils. Lorsque nous avions les carabines Enfield, qui n'étaient pourtant pas des armes délicates, rien n'était plus difficile que de les faire tenir en bon ordre par les soldats des différentes compagnies à qui elles étaient confiées, et tout cela parce qu'il n'y avait personne de spécialement chargé d'en avoir soin. Il fallut donc trouver un autre moyen lorsque le gouvernement eut acheté ces nouveaux fusils qui coûtent très cher. Je ne suis pas demeuré assez longtemps à la tête du ministère pour avoir eu à m'occuper de ces diffisultés aux quartiers généraux ; je parle donc simplement d'après les connaissances que je possède en ma qualité de commandant de bataillon.

Même à cette époque il était très difficile de conserver les fusils en bon ordre. Les soldats s'en servaient pour faire la chasse aux écureuils et autres animaux, Si l'on place ces armes de prix dans un endroit où les soldats pourront les prendre quand bon leur semblera, non seulement elles ne seront pas entretenues, mais, vu surtout leur longue portée, elles deviendront un danger pour la société entre les mains de ceux qui s'en serviront. Celui qui fait la chasse aux écureuils dans les bois est une source de dangers, quand le fusil dont il se sert peut envoyer une balle à un mille de distance. On peut prétendre, sans doute, qu'il n'a pas le droit d'avoir ce fusil en sa possession, mais cela n'empêche pas que dans un grand nombre de cas l'on réussit à les prendre et à s'en servir.

On peut obvier à cette difficulté, en partie du moins, par quelque moyen comme celui que suggère l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) ; Si les quartiers généraux sont dans une ville, et d'un accès facile, la garde des fusils offre beaucoup moins de difficultés que dans les campagnes où les quartiers généraux sont restreints et peu commodes. De plus, dans ces derniers endroits, beaucoup de soldats ne se réunissent qu'au moment de partir pour le campement, et il n'y a presque pas d'exercices de tir, le reste de l'année. Avec ces nouveaux fusils, il sera encore plus difficile d'avoir des champs de tir convenables.

Il me semble qu'on ferait bien d'adopter la recommandation du ministre et de garder un certain nombre de fusils aux quartiers généraux des compagnies, car là où il y a 40 soldats, dix peuvent pratiquer à la fois. Il faudrait aussi les garder constamment en magasin, et ne les laisser sortir que pour les exercices. Si le capitaine voulait s'en rendre responsable et les garder lui-même où les faire garder par un autre, cela surmonterait toute difficulté. Mais si on s'écarte des règlements qui exigent que les fusils soient tenus aux quartiers généraux,

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui. Dans le budget supplémentaire pour le prochain exercice je demanderai un nouveau crédit pour augmenter la capacité de production de la cartoucherie de Québec, et cette question pourra plus convenablement être discutée alors. J'espère non seulement fabriquer toutes les cartouches dont nous aurons besoin, mais aussi une bonne partie de la réserve que nous devrions toujours avoir.

M. PRIOR : L'an dernier on a discuté ici l'opportunité d'avoir une autre cartoucherie plus à l'ouest, dans l'intérieur du pays, et nous n'en avons plus entendu parler depuis. Il me semble qu'il serait prudent d'y voir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je sais qu'il n'est pas prudent de mettre tous ses œufs dans le même panier. La question mérite qu'on s'en occupe.

Défenses à Esquimalt, $112,270.

M. PRIOR : La diminution dans ce crédit est sans doute due au fait que les travaux de fortification achèvent ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non. Les autorités impériales avaient fait des estimations trop élevées l'an dernier et nous avons demandé plus d'argent qu'il ne nous en fallait. Il nous faudra $5,500 de plus que ce que je demande, et je donnerai alors des explications plus détaillées. Notre tentative d'employer les soldats de notre milice aux travaux sous-marins n'a pas eu de succès ; nous demandons aujourd'hui £1,100 sterling, l'estimation des autorités impériales, pour employer les soldats de l'armée anglaise, au lieu de soldats de notre milice, pour ces travaux.

M. PRIOR : Quand le général commandant est allé à la Colombie Anglaise, les officiers qui étaient sur les lieux lui dirent qu'ils leur était impossible de recruter assez de soldats pour cette garnison, mais il crut que ce qui se faisait en Ecosse pouvait se faire à la Colombie Anglaise. Il est impossible de se procurer ici, la même classe d'hommes qu'en Angleterre, pour ces travaux. Il y a quelque temps on a nommé une commission pour étudier la défense du pays, et elle s'est réunie ; je suppose qu'elle a rédigé un plan de défense générale ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. PRIOR : Il me semble que ce plan de défense devrait être porté à la connaissance des commandants des différents districts militaires du pays, et je suis informé qu'ils n'en connaissent rien. On ne leur a pas fait savoir ce qu'ils auraient à faire en cas d'urgence, ni quel serait le rôle de la milice. Plusieurs d'entre eux ignorent complètement ce qu'Ils auraient à faire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député a peut-être raison, jusqu'à un certain point, mais je crois que ses remarques ne s'appliquent pas à un certain nombre des plus anciens officiers. Le rapport de cette commission a été envoyé au bureau des renseignements du War Office, dès qu'il a été prêt, mais il ne nous est revenu qu'à la fin de l'été. Par suite d'un oubli, je n'ai été averti qu'au commencement de la session qu'il était revenu d'Angleterre et je n'ai pas eu le temps de l'examiner. J'ai en ma possession une copie de ce rapport et les cartes qui l'accompagnent, et je suis à étudier la question avec le commandant général. Pour ma part, je crois qu'il serait opportun de réunir tous les commandants de districts à Ottawa, et de leur en soumettre certaines parties. Il n'est peut-être pas nécessaire de leur communiquer tout le plan. Il n'y a pas de doute que ces officiers doivent être mis au courant d'une partie du plan, afin de savoir quoi faire en cas d'urgence, sans avoir à demander des instructions au général en chef.

M. PRIOR : Je suis partisan de la décentralisation, et je veux faire exercer le pouvoir par ceux qui en ont la responsabilité. Je ne suis pas en faveur de tout centraliser à Ottawa. Les officiers chargés du commandement militaire d'un district, méritent qu'on ait confiance en eux. Je vois par les journaux qu'on s'occupe de cette question en Angleterre et le War Office en est venu à la conclusion de changer l'ancien état de choses et de donner plus d'autorité et d'initiative aux commandants de districts. Je me rappelle avoir lu un excellent travail sur les guerres de Napoléon, et quelques-uns de ses revers sont attribués au fait qu'il voulait tout faire par lui-même, et ne laissait aucune initiative à ses généraux. Aux instants critiques ces derniers, ignorant ses desseins, ne savaient quoi faire. Je crois que ces commandants de districts sont froissés de ce manque de confiance de la part des autorités.

Champs de tir, $75,000.

M. TISDALE : A-t-on adopté un système uniforme pour la disposition de ces champs de tir ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, excepté qu'il y en aura un à Winnipeg, un à Victoria et quelques autres, moins importants, dans la Colombie Anglaise. Il y en aura un à London ; un autre est actuellement en construction à Bedford, près d'Halifax. Dans le moment je ne puis pas donner en détail l'emploi de tout ce crédit. Je n'ai pas encore décidé où tout l'argent sera employé, mais on peut être certain qu'il le sera là où le besoin est plus urgent.

M. TISDALE : A-t-on décidé de donner des champs de tir aux quartiers généraux des bataillons, ou ne s'agit-il que des grands centres.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Des grands centres seulement. A propos du crédit affecté à l'entretien et aux réparations, j'ai expliqué qu'une somme de $20,000 serait consacrée à des champs de tir aux quartiers généraux des bataillons.

M. FOWLER : Une partie de cet argent sera-t-elle dépensée à Sussex, dans le comté de King ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, mais il y aura un champ de tir à Saint-Jean. J'ignore si l'on a l'intention d'agrandir le champ de tir de Sussex, mais d'après ce que dit l'honorable député, je suppose que cet agrandissement est nécessaire et dans ce cas une partie du crédit sera affecté à cette fin.

500 cartes du siège de la guerre dans le Sud-africain, $973.33.

M. PRIOR : Je suppose que ces cartes valent mieux que celles que l'on a distribuées aux soldats anglais.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je le suppose aussi. Elles ont été commandées par le ministre des Postes et nous ont été remises. Je crois qu'elles ont été distribuées entre les quartiers généraux de districts et les différents ministères à Ottawa.

M. PRIOR : Ont-elles été imprimées en Angleterre.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Conseil du Travail y compris $500 chacun à M. C. P. V. Bérouard, traducteur français, et M. W. J. Johnston, comptable, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil, $50,000.

M. PUTTEE : C'est virtuellement la première fois que ce crédit est voté par la Chambre. Le bureau dont il servira à payer les dépenses existe depuis moins d'un an et je considère qu'on devrait nous donner des explications sur sa nature, son fonctionnement, etc. Il y a six semaines, j'ai présenté une motion pour obtenir certains documents dans une affaire qui avait été soumise au conseil du travail. Ces documents ne sont pas encore produits et je ne suis pas en situation de discuter cette question comme je l'aurais voulu. Cette dépense de $50,000 est très élevée, mais il s'agit d'une institution dont on attend de grands résultats, et c'est surtout dès le début qu'il convient d'en surveiller attentivement le fonctionnement.

A l'heure qu'il est les opinions sont partagées sur ce point. Par exemple, il y a deux fonctionnaires dans ce bureau chargés de surveiller l'application de la clause concernant les gages raisonnables. Cependant, en réponse à une interpellation, il y a une semaine ou deux, nous avons appris que le règlement des difficultés était laissé au ministère, qui fait faire les travaux. Je trouve étrange que nous ayons un fonctionnaire spécialement chargé de l'application de cette clause et du règlement des gages, et qu'on confie à d'autres le soin de faire une enquête et de régler les réclamations. J'espère que le ministre intérimaire du travail aura quelques explications à nous donner avant que ce crédit soit voté.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je crains de ne pouvoir donner d'explications suffisantes pour satisfaire mon honorable ami (M. Puttee). D'ailleurs j'ai à peine entendu ce qu'il vient de dire. Je crois que sa prétention est que le fonctionnaire chargé de l'application de la clause concernant les gages raisonnables devrait aussi avoir le droit de juger. Je crois que la Chambre ne consentira pas, dans l'état actuel de ce bureau qui est nouveau, a déléguer une pareille autorité à ce fonctionnaire. Il fait rapport au département sur la manière dont la loi est appliquée et je considère que c'est au ministre chargé des travaux et responsable à la Chambre, qu'il appartient de prendre une décision. Je ne crois pas que la Chambre consente à déléguer de pouvoir au fonctionnaire en question.

M. PUTTEE: Je parlais de l'enquête. Cette enquête devrait être faite par ce fonctionnaire et non par des gens qui ne connaissent rien de la loi, ni des gages courants.

M. SUTHERLAND : Ses fonctions consistent à faire rapport au ministère et c'est au ministre intéressé qu'il appartient de dire si l'enquête corrobore les plaintes. Cela n'exige pas nécessairement une connaissance spéciale des questions ouvrières ; d'ailleurs le ministre est responsable à la Chambre des décisions qu'il prend. Ce bureau ne fonctionne que depuis quelques mois et je considère qu'il a déjà fait beaucoup de bien à la classe ouvrière et a été assez heureux dans le règlement des difficultés qui lui ont été soumises. L'expérience nous sera d'un grand secours et si l'on découvre un moyen plus rapide et plus efficace de régler les questions de cette nature, soit par le fonctionnaire proposé à l'échelle des prix soit par un autre, je suis certain que le ministre fera un accueil favorable à toute recommandation dans ce sens.

M. SPROULE : Quand le gouvernement nous a fait part de son intention de fonder ce conseil du travail, il ne nous a donné qu'un aperçu superficiel de ses fonctions. Depuis, le conseil a été établi et on nous demande maintenant un crédit de $50,000, pour le maintenir. Il me semble que le ministre devrait nous expliquer son organisation, la nature de ses travaux et le nom des fonctionnaires chargés de l'administration.

M. SUTHERLAND : Je me ferai un plaisir de fournir tous ces renseignements.

M. PUTTEE : Je demanderai la permission, auparavant, de poser une autre question, que je crois raisonnable, car elle me

ils seront bientôt en mauvais ordre. J'admets avec les deux honorables députés qui ont parlé avant moi, qu'il serait à désirer que les soldats pussent pratiquer le tir plus souvent ; ils devraient aussi recevoir plus de munitions gratuitement, mais il faudrait aussi prendre les moyens d'assurer la sécurité du public, dans les environs des champs de tir, et empêcher les fusils de se détériorer par manque de soin. Si les fusils ne sont pas tenus en bon ordre, il y aura peu d'avantage à pratiquer le tir. La question est passablement compliquée, mais je crois que le ministère peut la régler à l'aide de bons règlements concernant les exercices et l'entretien des fusils.

M. FOWLER : Je ne partage pas l'opinion du ministre sur ce point. L'inspection peut se faire aux quartiers généraux des compagnies comme aux quartiers généraux des régiments et les officiers qui commandent les compagnies sont aussi capables que ceux d'un grade plus élevé. Ils sont responsables de tout ce qui leur est confié, et pour avoir des armes et des munitions aux quartiers généraux il faut une réquisition régulière. Le capitaine d'une compagnie est responsable de tous les fusils confiés à cette compagnie. Il doit voir à ce qu'ils soient rendus, en bon ordre, et il est tenu responsable de tout dommage. Les objections du ministre ne sont donc pas sérieuses.

Si ces nouveaux fusils doivent être tenus sous verre, dans quelques années ils n'auront plus aucune utilité, car de nouveaux parfectionnements surgissent tous les jours ; si on ne s'en sert pas pour apprendre à tirer, autant vaut n'en pas avoir. Si le tir doit occuper une place si importante dans le service, il faut que tous les soldats puissent se servir de ces armes, car il est impossible d'apprendre à tirer sans fusils. De plus, à quoi servirait de distribuer plus de munitions, si on ne peut pas se servir des fusils ?

L'honorable ministre prétend que dans les campagnes, les soldats auront plus d'occasions de pratiquer. Ils n'en auront pas plus s'ils n'ont ni fusils ni munitions. Qu'on leur donne des armes et des cartouches, et on constatera bientôt de rapides progrès. Le ministre parle d'établir des associations de tir dans tout le pays. Quelles meilleures associations de tir peut-on avoir que de distribuer des armes et des munitions aux volontaires enrôlés dans la milice, pour leur permettre de s'exercer souvent ? Mon honorable ami dit qu'ils iront se promener dans les bois pour tirer sur les écureuils. Cela n'est pas à craindre, j'ai une meilleure opinion des officiers et des soldats de notre milice, et je m'étonne d'entendre un ancien commandant de bataillon émettre une pareille opinion. Je ne vois pas de meilleur moyen d'instruire la jeunesse canadienne que de confier les fusils aux commandants des compagnies et de distribuer des munitions gratuitement, afin que les volontaires des campagnes puissent se réunir de temps à autre pour pratiquer.

M. BENNETT : Je voudrais savoir quand le ministre sera en état de faire une déclaration officielle relativement à la distribution de ces fusils et à l'établissement des associations de tir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne le sais pas au juste, mais je crois que les règlements seront publiés avant la fin de la session. Les règlements concernant les associations de tir sont déjà publiés, et je crois que les autres le seront avant la fin de la session.

M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'ai déjà eu occasion autrefois de m'occuper de cette question de la garde des fusils, et si on n'en tient pas responsable une personne occupant un grade important, il arrivera ce qui est déjà arrivé, et au moment de l'inventaire on constatera de nombreuses disparitions. C'est bien beau de parler de responsabilité, mais il n'est pas toujours facile de punir un acte de négligence dans des affaires de cette nature. Je considère qu'il est indispensable de confier la garde de ces fusils à une seule personne qui les tiendra tous dans un endroit désigné.

Collège militaire royal—Pour toutes dépenses s'y rapportant, à l'exception des réparations à l'édifice, $75,000.

M. PRIOR : Je remarque une augmentation dans ce crédit. Le ministre peut-il nous en dire la raison ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'y a réellement pas d'augmentation. Le chiffre est plus élevé parce qu'il y a un plus grand nombre d'élèves et cet argent nous reviendra sous une autre forme. Tous les ans, le receveur général donne un état des sommes payées par les cadets, et naturellement, les dépenses de l'école augmentent avec le nombre des élèves, et les sommes versées entre les mains du receveur général augmentent aussi. Il y a une légère augmentation de $600 pour le chauffage. On fait un usage plus général de la lumière électrique, et il y a une augmentation de $500 de ce chef.

M. PRIOR : Je vois par le rapport du commandant du collège, que le nombre des élèves n'est pas aussi considérable qu'il y a un an.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela est dû à l'absence de ceux qui sont allés en Afrique.

M. PRIOR : Au chapitre intitulé "conduite," je vois une note regrettable. Voici ce que dit le commandant :

Je suis en état de constater que la conduite des cadets a été généralement satisfaisante, excepté sur un point. Je regrette d'avoir à dire que l'habitude malhonnête de plagier et de tricher, aux examens, est très répandue. En pas moins de cinq occasions des accusations

de cette nature ont été prouvées contre des cadets, et dans beaucoup d'autres cas, il y avait plus que des soupçons, mais, en l'absence de preuves directes, les accusations n'ont pas été portées.

Sous les autres rapports, je suis satisfait de la discipline des cadets.

Mon honorable ami (M. Fowler) fait remarquer que ce reproche n'est pas grave, mais je ne suis pas de cet avis. Je sais qu'un enfant d'école n'attache pas grande importance à cet acte et ne se gêne pas de regarder ce qu'un autre écrit, ou de demander la réponse à une question ; mais lorsqu'il s'agit d'un concours entre hommes, pour obtenir des positions, la chose devient plus grave. Elle mérite qu'on s'en occupe et il serait peut-être bon de faire un exemple ou deux, si les coupables sont découverts. Il n'est pas juste que celui qui a travaillé consciencieusement pendant trois ans se voie supplanter par un autre qui aura beaucoup moins étudié, mais aura copié ses réponses. Cette vilaine habitude ne peut qu'abaisser le niveau moral de l'école. Ces jeunes gens sont destinés à prendre du service dans l'armée anglaise ou ici et ils devraient donner l'exemple de la franchise et de la droiture. Ce n'est certainement pas ce que fait celui qui obtient un avantage illégitime sur son camarade, dans un examen. Je n'ai pas la prétention d'afficher une vertu trop farouche——

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. PRIOR : Je ne me crois ni meilleur, ni pire que les autres, mais je prétends que cette accusation est grave et qu'on devrait prendre les moyens de faire cesser cette vilaine coutume.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je partage absolument la manière de voir de l'honorable député. Il n'y a rien de plus laid et de plus bas que cette habitude de plagier et de tricher aux examens, qui n'est ni plus ni moins qu'un vol, au détriment des camarades. Ces fautes devraient être punies sévèrement. Le colonel Kitson. Il faut que cela cesse. Rien de ai promis mon entier concours pour punir et réprimer ces abus. L'autre jour, j'en ai aussi causé avec le nouveau commandant et je lui ai répété ce que j'avais dit au colonel Kitson. Il faut que cela cesse. Rien n'est plus méprisable que de pareilles tactiques chez un militaire.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. FOWLER : J'approuve ce que viennent de dire l'honorable ministre et mon honorable ami (M. Prior), mais il me semble que le classement d'un cadet ne doit pas dépendre uniquement du résultat de son examen ; on devrait aussi tenir compte de ses progrès et de son succès, dans le cours de l'année.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce qui a lieu.

M. FOWLER : Un cadet s'exposerait à de graves soupçons, si son examen écrit était de beaucoup supérieur aux travaux notés par ses professeurs durant l'année. Quant au plagiat, il existe plus ou moins dans toutes les institutions et la faute n'est pas plus grave pour un militaire que pour un autre. J'ai entendu dire que cela se pratiquait dans des examens de théologie, par des élèves se destinant au ministère.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. FOWLER : Il ne faut pas trop exiger de ces jeunes gens qui se destinent à la vie militaire. Maintenant, je désirerais savoir si avant d'accorder une commission dans un régiment régulier, on exige que le titulaire soit un gradué de l'école de Kingston ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : D'après les règlements publiés le 1er juillet 1898, il faut que le titulaire soit un gradué de l'école militaire royale, qu'il ait pris ses degrés dans un collège autorisé ou ait fait un cours d'études complet. Il n'est pas indispensable d'être gradué du collège militaire royal. Un règlement postérieur exige cependant, que pour entrer dans l'artillerie, on soit gradué dans cette institution. Malgré que nous ayons offert toutes les commissions dans l'artillerie, aux élèves du collège royal, pas un seul, je crois, n'a voulu accepter, mais certainement pas plus d'un. Actuellement il y a quatre ou cinq vacances dans l'artillerie, et nous ne pouvons pas avoir un seul gradué du collège de Kingston pour les remplir.

M. FOWLER : Il est important de réserver ces positions pour les gradués d'une institution qui coûte si cher. Je trouve étrange que ces gradués ne désirent pas entrer dans les régiments réguliers.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Plus de vingt d'entre eux sont allés en Afrique.

M. FOWLER : Je ne comprends pas pourquoi ils suivent les cours de cette institution s'ils ne se destinent pas à la vie militaire.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Beaucoup d'entre eux prennent du service dans l'armée anglaise.

Cartoucherie de l'Etat, $118,000.

M. TISDALE : Pourquoi cette augmentation de $7,000 ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous avons acheté une grande quantité de cartouches de cordite, et plus tard on a constaté qu'elles ne valaient rien et avec le consentement du War office, nous en avons fabriqué pour $15,000 de nouvelles. Il faudra encore $7,000 pour compléter l'assortiment, et cet argent retournera au receveur général.

M. FOWLER : Le gouvernement fabrique-t-il maintenant toutes les cartouches dont il a besoin ?

paraît être la manière la plus simple et la plus sûre de régler toutes les difficultés. Il y a dans ce bureau un fonctionnaire qui s'assure du taux courant des gages dans le district où les travaux doivent être exécutés. Les recherches terminées il établit une échelle de prix qui est annexée aux devis et fait partie du contrat au même titre, par exemple, que la quantité ou la qualité des matériaux. Si pendant l'exécution des travaux on s'aperçoit que les plans et devis ne sont pas observés, que les ouvriers ne reçoivent pas des gages raisonnables, une plainte est faite au fonctionnaire *ad hoc* du conseil du travail.

Je puis citer un cas, dans lequel des retards considérables ont eu lieu. Le fonctionnaire spécial avait reçu une plainte qu'il avait transmise au ministère des Travaux publics. Quelque temps après ce dernier chargea un de ses employés de faire une enquête. L'enquête eut lieu plusieurs semaines plus tard, et le ministère des Travaux publics ayant reçu le rapport de l'enquête l'envoya au conseil du travail. Après compilation des renseignements, ce rapport fut renvoyé au ministère des Travaux publics et on espère que la difficulté sera réglée, bien que rien n'ait encore été fait.

C'est au mois d'octobre dernier, il y a six mois, que la plainte a été faite, et nous n'avons encore aucun règlement. Il me semble que le seul but de la loi concernant les gages raisonnables et la seule raison d'être d'un fonctionnaire chargé de surveiller l'application de cette loi, sont d'assurer des gages raisonnables aux ouvriers. Si on veut en retirer un résultat pratique, la célérité devient un facteur important. Si la décision doit traîner de l'automne au printemps, il serait bon d'abréger les formalités. Ma proposition me semble raisonnable. Nous payons un fonctionnaire pour ce travail, il peut le faire sans empiéter sur les attributions des autres départements, car il est le seul en état de se prononcer sur les faits. Lui seul peut dire si l'échelle des gages a été observée ou non. J'admets qu'il y a des points qu'il ne peut pas régler lui-même, mais il y en a d'autres qui sont de son ressort. C'est lui qui devrait décider si un ouvrier a été employé à un travail spécifié dans le cahier des charges. Je répète que je ne puis pas discuter la question comme je l'aurais désiré, car je n'ai pas pu me procurer les documents que j'ai demandés, bien qu'il ne s'agisse que de faire transcrire environ une douzaine de lettres et qu'il y ait six semaines que la Chambre en a ordonné la production. L'absence de ces documents me met dans l'embarras, pour discuter cette question.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député parle-t-il de documents qui sont en la possession du ministère des Travaux publics ?

M. PUTTEE : J'ai demandé tous les documents se rapportant à l'adjudication des Travaux pour l'écluse de Saint-André. Ma demande ne s'adressait pas particulièrement au ministère des Travaux publics. Je croyais même que la réponse me viendrait du ministre du Travail, et le ministre des Travaux publics a répondu qu'il produirait avec plaisir tous les documents demandés, mais ils ne sont pas encore venus.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne connais aucun document dans le bureau du Travail se rapportant à cette affaire. Quels documents pourrait-il y avoir à l'exception du rapport du fonctionnaire sur le taux des gages?

M. PUTTEE : Je sais que les réclamations ont été adressées, en premier lieu, au bureau du travail. Il est vrai que je n'ai pas mentionné spécialement les papiers dans le bureau du travail, mais comme il s'agissait d'une question relative aux gages des ouvriers, je m'attendais à ce que les papiers fussent là, mais c'est le ministre des Travaux publics qui a répondu et promis de les produire.

M. INGRAM : C'est une chose assez délicate que de demander des renseignements sur le fonctionnement de ce bureau. Quand il s'est agi de l'organiser, j'ai donné à la question tout l'appui en mon pouvoir et je me suis efforcé de le rendre aussi efficace que possible. Au cours de la session, à plusieurs reprises j'ai demandé des explications au sujet du fonctionnaire chargé de l'application de la loi concernant les gages raisonnables, et je constate que je suis violemment pris à parti par un journal publié à Winnipeg par l'honorable député (M. Puttee) pour avoir demandé ce que j'avais le droit d'avoir, comme député.

Si j'ai fait cette interpellation, c'est parce que M. O'Donoghue est un nouveau fonctionnaire qu'on a fait venir de la législature d'Ontario. Je croyais alors et je crois encore qu'il y avait ici une foule de gens capables, partisans du gouvernement, qui ont consacré beaucoup de temps à la cause ouvrière et qui jouissent de la confiance des ouvriers beaucoup plus que M. O'Donoghue. J'ai fait cette interpellation le 18 mars, et j'avais parfaitement le droit de la faire, car si M. O'Donoghue est un fonctionnaire du gouvernement, il est soumis à la surveillance de la Chambre, comme tous les autres. Je ne vois rien de blessant dans la question que j'ai posée et je ne m'attendais pas à recevoir une réponse blessante—elle ne l'a pas été, mais je crois qu'elle a été incomplète :

1. Quelle est la date de la nomination de M. D. J. O'Donoghue, et par qui a-t-il été recommandé ?
2. Quel salaire reçoit-il, par année, et quelles sont ses fonctions ?
3. Le gouvernement lui a-t-il payé ses frais de déplacement de Toronto à Ottawa, et dans l'affirmative, quel montant lui a été payé ?
4. En vertu de quelle autorité le gouvernement lui a-t-il payé ses frais de déplacement ?

Si c'est en vertu d'un arrêté du conseil, cet arrêté sera-t-il déposé sur le bureau de la Chambre ?

5. Si c'est en vertu d'un arrêté du conseil ou autrement, le gouvernement voudrait-il citer un précédent pour le paiement des frais de déplacement de tout nouvel employé nommé jusqu'à présent ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier):

1. Le 30 mars 1900.

2. $1,500 par année, à titre de fonctionnaire spécial nommé pour déterminer les gages raisonnables à payer aux employés travaillant à des entreprises de l'Etat ; et pour décider les réclamations et autres matières relatives aux conditions de gages raisonnables payés dans les entreprises.

3. Le gouvernement n'a pas payé les frais de déplacement de M. O'Donoghue.

Je demandais s'il existait un arrêté du conseil autorisant le paiement des frais de déplacement de M. O'Donoghue, et dans l'affirmative je demandais à ce qu'il fût produit. Maintenant, voici ce que je trouve dans le rapport de l'auditeur général, page V—329 :

Frais de déplacement d'un nouveau fonctionnaire.

Bureau de l'auditeur général,
Ottawa, 4 avril 1900.

Monsieur,—Permettez-moi de signaler à votre attention l'arrêté du conseil du 30 mars 1900, concernant la nomination de M. D. J. O'Donoghue et son déplacement de Toronto à Ottawa.

En recommandant le paiement des frais de déplacement de M. O'Donoghue, il est possible que le département considère que c'est la coutume généralement suivie.

Depuis vingt-deux ans que j'occupe la position d'auditeur général, je ne me rappelle pas un seul cas dans lequel les frais de déplacement d'un nouveau fonctionnaire aient été payés pour venir à Ottawa.

Si on décide d'agir conformément à l'arrêté du conseil, veuillez voir à ce que le paiement ne soit pas fait au moyen d'une lettre de crédit du ministère, mais qu'une demande soit adressée à ce bureau pour un chèque du receveur général.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
J. L. McDOUGALL, A.G.

Au ministre remplaçant
le ministre des Travaux publics.

Cette lettre prouve jusqu'à l'évidence qu'il y a eu un arrêté du conseil autorisant le paiement des frais de déplacement de M. O'Donoghue, de Toronto à Ottawa. Le premier ministre m'a répondu que ces frais n'avaient pas été payés.

J'ai aussi demandé pourquoi cet arrêté ministériel n'a pas été produit. Dans le temps cela m'a paru étrange, et je ne faisais qu'exercer mon droit de représentant du peuple en posant cette question. On créait un précédent en payant les frais de déplacement d'un nouvel employé venant se fixer à Ottawa. D'un autre côté, je prétendais que le gouvernement n'était pas dans la nécessité de recourir aux services de M. D'Donoghue parce qu'il avait ici des hommes capables qui jouissent autant que lui de la confiance des ouvriers.

J'avais plus d'une raison pour demander en quoi consistaient les fonctions de M. O'Donoghue, car à la veille de l'élection il est venu dans mon comté sous prétexte de s'enquérir du taux courant des gages dans la ville de Saint-Thomas, pour les charpentiers, les briquetiers, les menuisiers, etc, et il n'avait d'autre mission réelle que de travailler en faveur du candidat ministériel.

Je suis autorisé à parler ainsi parce qu'il n'y a pas un sou dans le budget pour la construction de l'édifice, au sujet duquel il était censé s'informer du taux courant des gages. L'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) qui a des intérêts dans la publication d'un journal ouvrier, mais qui malheureusement est incapable de s'élever au-dessus des mesquineries de l'esprit de parti, permet dans son journal la publication d'écrits comme celui-ci :

JALOUX DU PRIX.

C'est là le titre. Je ne suis pas jaloux du salaire de M. O'Donoghue. Peu m'importe qu'on lui donne $2,000 ou $10,000.

Voici un petit incident intéressant que nous détachons des Débats du 18 mars. M. Ingram veut savoir tout ce qui concerne M. O'Donoghue.

Je le connais assez, sans être obligé de m'adresser à la Chambre pour cela.

Cinquante fonctionnaires recevant des salaires plus élevés, auraient pu être nommés en la manière ordinaire et pour les fins ordinaires——

Je n'ai rien à redire à cela, et je reconnais à un député qui prétend appartenir à un parti le droit de se lever dans cette Chambre et de le défendre. Mais je n'ai que du mépris pour celui qui, se déguisant sous de fausses couleurs et se donnant comme indépendant des partis, a recours à des moyens qu'un partisan loyal ne voudrait pas employer.

—et M. Ingram n'aurait pas même ouvert la bouche. Mais cette affaire concerne les ouvriers, et ce gardien vigilant du trésor public, veut connaître tout ce qu'il y a au fond de cette nomination, et il pose les questions suivantes :

Le journal cite mes questions et les réponses du ministre, que je viens de lire, et il continue :

Très bien. Continuez vos recherches, parmi tout le personnel administratif, et si vous avez la précaution d'ôter vos lunettes de partisan, vous pourrez découvrir quelque chose de plus grave que la nomination d'un fonctionnaire chargé de voir à ce que simple justice soit rendue aux ouvriers. C'est un ouvrier qui possède la confiance des ouvriers, dont le choix s'imposait au gouvernement. Nous ne nions pas à M. Ingram le droit de se renseigner par les moyens qui lui conviennent, mais il aurait pu se procurer tous les renseignements voulus en cinq minutes en s'adressant au département concerné ou en consultant les documents de la session précédente. Si c'était un coup dirigé contre M. O'Donoghue, il a manqué le but.

Ce n'était pas un coup urigé contre M. O'Donoghue, et il n'a pas manqué le but. Pourquoi ce journal indépendant parle-t-il ainsi ? Qu'y a-t-il de mal dans les questions que j'ai posées ? Je ne faisais qu'exercer mon droit de député, et j'avais raison de demander des renseignements sur le compte de ce fonctionnaire dont les agissements, dans ces dernières années, n'ont pas été inspirés par l'intérêt qu'il porte aux classes ouvrières. Durant des années, il a été un instrument entre les mains du gouvernement d'Ontario. Il n'a jamais perdu une occasion de retirer les marrons du feu pour ses maîtres de la législature provinciale. Il était affilié au Conseil des Métiers et du Travail de Toronto, et il n'a jamais perdu une occasion de frapper le parti conservateur dans cette province et dans tout le Canada.

J'ai été mêlé aux questions ouvrières du pays, j'ai toujours été élu comme conservateur, et depuis que je siège dans cette Chambre chaque fois qu'il s'est agi de défendre les ouvriers, je l'ai toujours fait en dehors de toute considération politique.

Je me suis réservé le droit, comme conservateur, d'appuyer mon parti et je me propose de l'appuyer aussi longtemps qu'il proclamera les principes conservateurs. Je ne vois pas en quoi cela m'empêche de défendre les intérêts des ouvriers. Je réclame ce droit et je le concède aussi à l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) et à l'honorable député de Vancouver (M. Smith). Mais je proteste de toutes mes forces lorsque ces deux honorables députés viennent dire à nous députés de la gauche, comme à ceux de la droite : " Nous sommes indépendants des deux partis ; les deux partis ont tort, et nous seuls avons raison," lorsque pourtant ils ne laissent passer aucune occasion d'amener de l'eau au moulin des grits. Je ne me plains pas parce qu'ils amènent de l'eau au moulin du gouvernement, mais parce qu'ils naviguent sous de fausses couleurs. Ils sont aussi partisans politiques que moi, mais moi je le suis ouvertement et eux prétendent être indépendants. C'est là la différence entre eux et moi.

Je n'ai rien à dire contre l'établissement du département du Travail. Je crois qu'il peut accomplir beaucoup de bien. La loi de conciliation est un pas dans la bonne direction, comme je l'ai dit lorsqu'elle a été passée, mais je condamne la manière dont on l'applique. Lorsque des députés appartenant à l'un ou l'autre des deux partis politiques se lèvent en cette Chambre pour appuyer et défendre des lois favorables aux ouvriers, s'ils le font en se réclamant des principes sur lesquels la loi est basée, le département du Travail ne devrait pas manquer de reconnaître le mérite de quiconque est méritant, que ces députés siègent à la gauche ou à la droite de l'Orateur. Mais si j'ouvre la Gazette du Travail, je trouve les noms de certains députés mentionnés comme ayant pris une part active à l'adoption de lois en faveur des ouvriers, lorsque je sais, comme question de fait, que ces députés n'ont pas prononcé la dixième partie des discours d'autres députés dont les noms ne sont pas mentionnés du tout. Je dis que si c'est la manière dont le département du Travail doit être conduit, alors nous avons raison de nous plaindre. Je prétends que nous avons suffisamment de sujets de division dans les questions politiques ordinaires, pour que lorsqu'il s'agit d'une question touchant aux intérêts du travail, nous dussions pouvoir la considérer et discuter librement comme une question indépendante des partis. Je veux donc que mes amis indépendants dans cette Chambre sachent que je suis autant qu'eux en faveur de la classe ouvrière, ce qui ne m'empêche pas, en ma qualité de conservateur, d'appuyer mon parti sur les questions purement de parti, comme font les députés libéraux ou mes deux honorables amis qui se disent indépendants.

Ayant donc constaté que pendant mon élection, M. O'Donoghue s'est beaucoup employé à gagner des suffrages au candidat libéral qui me faisait la lutte, je crois avoir le droit de demander quels sont les devoirs de ce fonctionnaire. Je sais qu'il est allé rendre visite à certains électeurs de mon comté, et qu'il leur a dit qu'il serait de leur intérêt d'appuyer mon adversaire. Or, si c'est là la besogne de celui dont les devoirs sont supposés se restreindre à découvrir les gages courants des ouvriers employés à des travaux publics, le plus tôt le pays le saura, le mieux ce sera. Nous avons le droit de demander qu'il limite ses efforts aux devoirs de sa charge et à cette charge seulement. Le gouvernement a peut-être de bonnes raisons de croire qu'il restera au pouvoir assez longtemps encore, mais il viendra un jour où les partis changeront de côté en cette Chambre, et ce que le gouvernement se permet aujourd'hui ses adversaires pourront se le permettre plus tard. Je dis donc que l'on doit bien faire comprendre à des fonctionnaires comme M. O'Donoghue qu'ils feraient mieux de s'occuper seulement des devoirs pour lesquels ils sont payés, et ne pas se mêler aux luttes politiques. C'est tout ce que je voulais dire sur cette question. J'aimerais donc savoir du rédacteur de ce journal, qui se déclare député indépendant en cette Chambre, en quoi il trouve que ma question prête à la critique, ou qu'il nous donnât la raison pour laquelle on doive mettre ce crédit dans le budget, afin d'en retirer quelques avantages de parti?

M. PUTTEE : L'honorable député (M. Ingram) a l'épiderme sensible. Il se plaint d'avoir été attaqué. Je voudrais savoir quand. Il a cité un extrait d'un journal de Winnipeg où je suis employé, et s'il consulte ce journal à la date de l'article dont il se plaint, il verra que la session était alors commencée. Je puis ajouter que tout ce que je sais de cet article, c'est que je l'ai lu,

et il me semble qu'il ne contient que des commentaires très raisonnables. L'honorable député, qui est quelquefois un peu curieux, a fait son interpellation dans le but de créer dans le pays un certain soupçon au sujet du préposé à la surveillance du paiement du juste salaire et a essayé de faire retomber du blâme sur le parti politique qui l'a nommé. Je ne crois pas l'article injuste. Je n'écris pas d'articles de ce genre, mais je n'ai aucune objection à prendre la responsabilité de celui-ci, vu les rapports que j'ai avec ce journal. Je crois que tout ce que l'honorable député cherchait, c'était de trouver une raison quelconque de m'attaquer. Il a donc saisi cette occasion pour nous dire ce qu'il pensait des indépendants et nous a montré qu'il conforme son opinion à ses besoins. Son langage n'est pas digne de la classe ouvrière, mais il a parfaitement le droit de parler ainsi, s'il croit rendre par là service au peuple auquel il est lié. Je pense différemment de lui et je lui nie le droit de faire des insinuations au sujet de mon attitude en cette Chambre. Je suis ici comme député ouvrier indépendant, élu par les ouvriers de Winnipeg. Je n'ai pas demandé les votes d'un parti quelconque. Je n'approuve pas ce système de gouvernement par les partis, ainsi que nous l'avons en ce pays, et je ne veux y être mêlé en aucune façon.

Je n'espère pas de faveurs des partis et je ne les crains pas. L'honorable député d'Elgin a une plus longue expérience parlementaire que moi. Il doit connaître les difficultés qui entourent un nouveau député et un jeune homme comme moi, mais j'ai un passé qui peut résister à ses critiques. J'ai toujours agi, voté et parlé en cette Chambre strictement comme un député ouvrier indépendant, et je défie l'honorable député de me contredire. Je crois qu'il ne cherchait qu'une raison de m'attaquer, et il a cru trouver cette raison en disant qu'il avait été attaqué injustement dans cet article de journal de Winnipeg. J'ai remarqué que chaque fois qu'un honorable député se pose en cette Chambre comme indépendant des partis, l'honorable député d'Elgin essaie de le critiquer et de mettre en doute son indépendance. Il a droit de tenir à son parti, mais je dis que ce parlement offre un champ légitime et convenable aux députés qui veulent être indépendants. Quant au département du Travail, je dois dire en toute franchise que je n'y ai vu aucun signe ou tentative d'influence politique. Et si ce département devient jamais une organisation pour des fins de parti, je le condamnerai sans hésitation. Dans tous les cas, quelles qu'aient été les fautes des représentants ouvriers en cette Chambre, ils ont voté pour l'établissement du département du Travail et pour l'adoption de la clause du juste salaire.

Je crois que nous devrions nous intéresser à la Gazette du Travail, conserver les statistiques qu'elle publie et étudier les questions ouvrières tout comme nous étudions toutes les autres questions publiques.

M. PUTTEE (Winnipeg).

A six heures la séance est levée.

Reprise de la Séance.

A huit heures le comité reprend ses travaux.

L'honorable M. SUTHERLAND : Vu que le département du Travail n'est établi que depuis quelques mois, j'ai préparé une analyse de ce qui s'y fait afin que les honorables députés puissent être exactement renseignés. Je crois que ces renseignements intéresseront la Chambre. La loi qui a établi le département du Travail, n'a été sanctionnée que le 18 juillet dernier, et le 15 septembre paraissait le premier numéro de la Gazette du Travail, qui est le journal de ce département.

Depuis cette date la Gazette du Travail a paru régulièrement tous les mois, et il suffit d'en parcourir les numéros pour se rendre compte de l'étendue du travail qui a déjà été accompli. On trouve dans la Gazette du Travail la preuve que le département du Travail a fait une collection systématique de renseignements de première importance pour les patrons et pour les ouvriers sur les choses de l'industrie et du travail au Canada. Parmi les sujets spéciaux sur lesquels on a commencé à recueillir des renseignements, on peut mentionner :

1. Un compendium de la législation sur les travaux en Canada.

2. Un état des industries canadiennes, leur étendue et leur développement dans le présent.

3. Tableaux statistiques du taux des gages et des heures de travail dans les divers métiers.

4. Décisions légales des différentes cours des provinces sur des questions d'intérêt pour le travail.

Quelques gazettes du travail aux Etats-Unis et dans d'autres pays ont traité ces questions, mais dans des rapports spéciaux seulement, tandis qu'ici nous avons adopté la méthode de diviser le travail par articles séparés paraissant tous les mois, ce qui nous paraît être un moyen plus sûr d'atteindre les personnes auxquelles ces renseignements peuvent être le plus utile. C'est la première fois au Canada que l'on tente de faire un travail descriptif et statistique de cette nature, et il est impossible d'exagérer son importance dans un pays d'aussi grande étendue et de conditions si diverses. Une connaissance exacte de l'état industriel du pays est essentielle pour faire de bonnes lois sur le sujet, et cette connaissance ne peut être obtenue que par l'entremise d'une agence spéciale ayant les moyens de recueillir des renseignements suivis pendant une longue période de temps.

Outre sa grande valeur historique, la statistique ainsi recueillie est d'une grande uti-

lité pour les manufacturiers et les ouvriers qu'elle met au courant de l'état des industries et des salaires dans toutes les parties du pays, et la publication tous les mois des renseignements envoyés par les correspondants spéciaux a une importance qui ne peut être trop appréciée. La Gazette du Travail est publiée à environ quarante pages chaque édition, et les sept numéros déjà parus forment pour ceux qui voudraient les faire relier, un volume de 380 pages, contenant des écrits et renseignements inédits sur l'état des industries au Canada. C'est là un des résultats atteints par le département du Travail. Le département du Travail a aussi obtenu d'excellents résultats dans son travail de conciliation et de règlement des difficultés ouvrières. Trois grèves sérieuses ont été réglées en très peu de temps grâce à l'intervention amicale du département du Travail. Celle des ouvriers de filatures à Valleyfield, celle des fabricants de noyaux à Oshawa, et des fabricants d'outils à Dundas. Les détails complets sont publiés dans la Gazette du Travail.

Tout important qu'ait été le travail de conciliation entrepris par le département du Travail, il n'y a aucun doute que la publication mensuelle de toutes les difficultés ouvrières au Canada a, en premier lieu, certainement contribué à prévenir certaines grèves, et aidé beaucoup à en régler d'autres déjà commencées. Le simple fait qu'une statistique officielle des difficultés et des grèves est publiée tous les mois, et que les deux parties sont invités à envoyer leur version de l'affaire pour pulication, a eu sans aucun doute un bon effet moral et a beaucoup aidé à préserver la paix industrielle.

Le tableau des grèves et des renvois d'ouvriers par les patrons (lock-outs) publié tous les mois dans la Gazette est une preuve typique de l'importance du travail accompli par le département du Travail. Dans ce tableau sont classifiées toutes les grèves et difficultés ouvrières, suivant les localités où elles ont eu lieu, leurs causes, leur résultat, leur durée, le nombre d'ouvriers affectés, etc. Cette statistique mensuelle servira de base, à la fin de l'année, à un rapport général sur les grèves et disputes ouvrières. Si plus tard, par exemple, on voulait faire une loi établissant l'arbitrage obligatoire, ces renseignements sur la nature des grèves et difficultés qui ont eu lieu, leur nombre, leurs causes, etc., seraient d'une valeur incalculable.

Le département a aussi aidé matériellement à l'application de la loi sur le travail des étrangers. Avant que le département du Travail vînt à s'occuper de cette loi, deux ouvriers étrangers seulement avaient été déportés, mais depuis qu'il y a des fonctionnaires chargés de veiller à l'exécution de la loi, quarante-cinq plaintes ont fait le sujet d'enquêtes spéciales pendant les six mois écoulés entre août et mars, et plus de cinquante ouvriers étrangers ont été déportés ou renvoyés aux Etats-Unis par les ordres du département du Travail. Il y a toute raison de croire que la connaissance du fait que la loi est rigoureusement appliquée a empêché beaucoup d'autres étrangers de courir le risque d'être pris en flagrant délit d'infraction.

Le département a aussi, par un fonctionnaire spécial, veillé à l'exécution de la résolution adoptée par la Chambre des communes l'année dernière, laquelle oblige à insérer dans tous les contrats pour travaux faits par le gouvernement ou adjugés à l'entreprise par le gouvernement, ou exécutés par des particuliers recevant de l'aide du gouvernement, une clause garantissant aux ouvriers les gages courants et des heures de travail raisonnables. Le département du Travail a fait préparer un très grand nombre d'annexes pour être attachées aux contrats pour travaux adjugés par le département des Travaux publics, le département de la Marine et des Pêcheries et le département des Postes et autres. Ces annexes ont été publiées tous les mois dans la Gazette du Travail afin que le public de même que les entrepreneurs fussent au fait des conditions dans lesquelles l'entreprise devait être exécutée. On a signalé à l'attention du département du Travail des cas où les entrepreneurs ne payaient pas les gages stipulés dans les annexes ; des enquêtes ont eu lieu et des rapports ont été transmis aux départements dont relevaient les contrats.

Le département du Travail a aussi entrepris la collection des statistiques et autres renseignements publics de toutes sources sur l'état de l'industrie et en particulier du travail dans notre pays, avec l'intention d'en former une bibliothèque et des archives. Outre cela le département recueille beaucoup de rapports et autres renseignements qui lui sont fournis par les bureaux de travail des pays étrangers. Recueillir et distribuer les renseignements est le principal but du département, mais il ne faut pas perdre de vue l'importance pour les classes ouvrières d'avoir dans l'établissement du département du Travail, un moyen plus prompt de faire connaître leurs besoins et leurs désirs au gouvernement.

La Gazette publie les statistiques du nombre d'ouvriers à l'ouvrage, les offres d'emploi, le taux des gages, le prix des articles nécessaires à la vie, et l'état général de l'industrie, toutes choses qui sont d'un intérêt immédiat pour les patrons et les employés. Ces renseignements ne sont pas seulement d'une grande valeur historique mais ils serviront à faire connaître aux personnes engagées dans d'autres professions le développement industriel du pays. L'industrie du bois, celles du charbon, du fer, du cuivre, du nickel et de la pêche ont fait jusqu'à présent le sujet d'enquêtes spéciales.

Le ministère a commencé aussi une revue des salaires et des heures de travail au sujet des différents métiers au Canada. Il a re-

cueilli dans toutes les parties du pays des statistiques donnant le taux des salaires dans différents métiers et les variations entre une localité et une autre. Jusqu'à présent le département s'est occupé des métiers suivants : Imprimeurs, fabricants de cigares, et ouvriers en métaux. Les menuisiers et autres métiers viendront ensuite, et les résultats seront publiés dans les numéros subséquents de la Gazette.

Le département a commencé une revue complète de la législation ouvrière dans toutes les parties du Canada, au point de vue historique, et il travaille présentement à la compilation soignée de ces différentes lois. Ce travail une fois fini formera un compendium complet de nos lois concernant le travail, et sera de grande utilité pour tous ceux qui désirent avoir une connaissance exacte des lois qui existent dans les différentes provinces concernant le travail. Cette compilation a aussi l'avantage de fournir une comparaison des différences et similitudes entre les lois des différentes provinces. Le département a fait jusqu'à présent la revue des lois concernant les manufactures, les usines et le mines. Le département publie aussi tous les mois une revue de toutes les décisions légales les plus importantes dans toutes les provinces du Canada affectant d'un façon quelconque soit les patrons, soit les employés.

Tous les mois la Gazette publie une revue des rapports les plus importants des ministères publics dans notre pays ou à l'étranger sur les questions du travail, et de cette manière on tient le public renseigné sur ce qui se passe dans le monde industriel ici et à l'étranger.

Le ministère publie chaque mois un relevé des difficultés ouvrières les plus importantes qui surgissent au Canada. On en fait une classification soignée ; ou donne les causes et les résultats des grèves, leur durée et le nombre d'ouvriers qui en ont été affectés. Ces renseignements sont de très grande valeur parce qu'ils fournissent une base pour une législation future concernant les grèves et les renvois d'ouvriers par les patrons (lock-outs).

Le plan adopté par le ministère aussitôt qu'il apprend qu'il y a une grève quelque part ou qu'un patron refuse de laisser travailler ses ouvriers, est de se mettre en communication avec les deux parties à la dispute et de leur demander d'envoyer un exposé des difficultés pour publication dans la Gazette. Le ministère est d'opinion qu'à part la valeur même des renseignements qu'il obtient de cette manière, le fait que les deux parties reçoivent aussi promptement une demande de faire connaître leur cause et que leurs récits seront publiés dans la Gazette du Travail, a un grand effet moral, et est d'un grand secours pour amener patrons et employés à régler plus promptement leurs différends.

Le département a dans presque toutes les villes du Canada des correspondants qui

envoient tous les mois des rapports sur l'état général du marché du travail, et sur les conditions générales de l'industrie dans leurs districts respectifs. Ces rapports paraissent tous les mois dans la Gazette, donnent une idée claire de l'état du marché ouvrier et fournissent aux patrons comme aux employés des renseignements exacts au sujet des métiers qui les intéressent davantage. Outre leur utilité présente, ces renseignements serviront encore à écrire l'histoire du développement industriel du pays.

Le département, depuis le peu de temps qu'il existe, a obtenu des résultats considérables dans l'œuvre de la conciliation. Dans trois différends importants entre patrons et ouvriers, l'une des parties a demandé l'intervention amicale du département du Travail en vertu de l'acte de conciliation, et un règlement des difficultés a été effectué. Chacune de ces difficultés était grave ; sans l'intervention du département, beaucoup de dommages et de souffrances auraient résulté de leur continuation.

Le premier cas est la grève des ouvriers de filatures, à Valleyfield, province de Québec, qui a eu lieu parce que l'on avait appelé la milice sous les armes. En moins de vingt-quatre heures après l'arrivée du conciliateur envoyé par le gouvernement, les deux partis en étaient venus à une entente, en vertu de laquelle les ouvriers reprenaient l'ouvrage et les troupes se retiraient.

Le deuxième cas a été la grève des fabricants de noyaux, aux usines de fer malléable, à Oshawa. Le maire de la ville, au nom des ouvriers, a demandé l'intervention du département du Travail qui a envoyé un conciliateur, et en moins de vingt-quatre heures après son arrivée, il mettait les parties d'accord et les ouvriers reprenaient les travaux aux usines de la compagnie, comme auparavant. Sans ce prompt règlement, un grand nombre d'ouvriers auraient été sans ouvrage pendant la saison d'hiver et les souffrances auraient été grandes.

Le troisième cas était une difficulté qui existait depuis longtemps entre la fabrique d'outils Bertram et Dundas, et un certain nombre des employés. Elle datait du mois d'octobre et l'intervention du département ne fut demandée qu'au mois de janvier suivant. Un résultat favorable suivit l'intervention du conciliateur, les deux partis en vinrent à une entente, et le différend fut clos.

Une autre grève s'est produite il y a une semaine tout au plus à la papeterie des Laurentides de Grand Mère, dans la province de Québec. Le premier ministre a reçu un télégramme d'un représentant des ouvriers à cet endroit, lui disant que 800 hommes environ s'étaient mis en grève ; et à leur demande j'ai immédiatement télégraphié au gérant de la compagnie et aussi au représentant des ouvriers que le gouvernement allait envoyer un conciliateur; ce qui fut fait, et en moins de vingt-quatre heures, un arrangement à l'amiable était intervenu, à la grande satisfaction et des ou-

vriers et de la compagnie. Tous les ouvriers ont repris l'ouvrage.

Ce sont les seuls cas dans lesquels on ait demandé l'intervention du Bureau du Travail en vertu de l'acte, à l'exception de deux autres cas qui ne sont pas encore réglés, et chaque fois le résultat a démontré que la conciliation volontaire était un moyen effectif de régler les différends entre ouvriers et patrons.

Un travail très important est celui de recueillir les renseignements sur toutes les questions affectant le travail dans les différentes parties du pays. C'est la première fois qu'une tentative est faite de réunir et coordonner des renseignements de ce genre et d'une façon telle qu'ils puissent être utiles à tous ceux qui ont besoin de renseignements exacts sur les conditions du présent ou du passé. Les rapports des unions ouvrières, sociétés de secours, sont classifiés, coordonnés et déposés dans les archives ; et on a aussi commencé la collection d'archives internationales concernant le travail, en faisant venir de partout des statistiques, rapports et renseignements généraux sur les conditions et les méthodes industrielles des pays étrangers. Cette collection sera de très grande valeur pour tous ceux qui désirent faire des comparaisons entre ce qui se passe ici et à l'étranger. La création d'une bibliothèque et la collection de ces archives sont des travaux de la plus grande importance pour le Canada.

Je crois avoir dans le peu de temps à ma disposition donné un compte rendu assez complet des travaux du ministère du Travail, depuis le peu de temps qu'il existe.

M. SPROULE : Combien de fonctionnaires dans ce ministère?

L'honorable M. SUTHERLAND : Pour être juste je ne donnerai pas le nombre d'employés dans le passé, nombre qui a varié de temps à autre, mais le nombre que l'on se propose d'avoir l'année prochaine, année dont nous discutons en ce moment les crédits. Le sous-ministre et rédacteur de la Gazette du Travail, M. W. L. Mackenzie King, avec traitement de $2,250 par année ; son assistant, M. H. A. Harper, avec traitement de $1,500 ; sténographe, M. G. G. V. Ardouin, $1,500. Je puis dire que ce traitement lui est accordé parce qu'il fait des travaux supplémentaires de traduction ; M. Ardouin connaît bien les deux langues anglaise et française. Greffier, F. Plante, $1,000 ; sténographe et commis, F. W. Giddons, $800 ; comptable, W. J. Johnston, $500. Naturellement nous ne pourrions pas avoir un comptable de premier ordre pour ce prix ; mais on a cru, vu que la besogne n'était pas encore considérable, qu'un comptable compétent d'un autre ministère pourrait faire l'ouvrage pour ce prix. La Gazette est publiée en anglais et en français, et il y a un traducteur, M. C. P. B. Béroard, que l'on paie $500. Assistant sténographe H. Andrews, $400 ; messager, A. Lapointe, $420. Fonctionnaires chargés de veiller au paiement du juste salaire ; D. J. O'Donoghue et V. Dubreuil, $1,500 chacun. Nous demandons un crédit pour un préposé à la circulation, mais aucune nomination n'a encore été faite. Le fonctionnaire chargé de veiller à l'exécution de la loi relative aux aubains est E. Williams. Mais des représentants des asociations ouvrières et des membres du parlement m'ont fait observer que le traitement que M. Williams recevait présentement n'était pas suffisant, et la question de lui accorder un traitement raisonnable est en ce moment à l'étude.

M. SPROULE : Combien reçoit-il présentement.

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'informe qu'il reçoit $850 par année depuis qu'il est à l'emploi du département. Puis il y a trente-cinq correspondants dans les différents centres du pays, à $100 chacun, et un correspondant légal à $200.

M. LaRIVIERE : Quelle est la circulation de la Gazette?

L'honorable M. SUTHERLAND : J'obtiendrai ce renseignement pour l'honorable député, mais d'après les estimations le département espère obtenir une circulation de 30,000 par mois.

M. LaRIVIERE : Il est surprenant que cette publication ne soit pas distribuée aux députés. Je suis encore à voir une copie de la Gazette du Travail. Chaque député devrait en recevoir une copie, et devrait aussi recevoir les numéros déjà parus. Si cette publication est aussi importante qu'on la représente, et je crois qu'elle l'est, je ne vois pas pourquoi les députés n'en recevraient pas toute la série.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je suis heureux que l'honorable député ait appelé mon attention sur ce point. C'est certainement dû à un oubli si les députés n'ont pas reçu une ou deux copies, et je vais m'occuper de la question.

M. LaRIVIERE : Et que l'on fournisse la série complète aux députés qui la demanderont.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mon honorable ami a raison. Plusieurs députés disent qu'ils ont reçu la Gazette, mais ils en avaient fait la demande. Je suis dans le même cas que mon honorable ami ; je n'en ai jamais reçu une copie.

M. WILSON : Quelles sont les conditions d'abonnement pour le public ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Vingt cents par années ou trois cents la copie.

M. BENNETT : Quelle proportion de ce $50,000 est dépensée en salaires ?

L'honorable M. SUTHERLAND : $13,870.

M. BENNETT : Où va la balance ?

L'honorable M. SUTHERLAND: Elle passe en frais de publication principalement. Il faut $3,500 pour payer les correspondants, $5,000 pour les dépenses de voyage et dépenses imprévues. Dans les causes de conciliation et d'arbitrage il y a des dépenses de voyage à payer, et c'est la somme que nous avons mise pour cet objet. L'impression coûtera environ $14,000. La Gazette est imprimée par l'imprimeur du Roi. Il faut aussi environ $4,000 pour impressions diverses.

L'honorable M. SUTHERLAND : Pendant les derniers mois nous avons eu 4,000 abonnés ayant payé leur abonnement à la Gazette, et nous avons distribué outre cela 7,000 copies aux différentes bibliothèques du pays, et parmi les ouvriers et les patrons de plusieurs localités afin de la leur faire connaître.

M. MONK : La Gazette est-elle distribuée gratuitement aux sociétés ouvrières ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Une copie à chaque secrétaire.

M. WALLACE : Quels sont vos correspondants ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Voici leurs noms :

Appleton, John, Winnipeg, Man.
Bartley, George, Vancouver, C.A.
Burke, James T., Stratford, Ont.
Callander, Alex., Guelph, Ont.
Coates, W. H., Saint-Jean, N.-B.
Fitzpatrick, J. S., Montréal, Qué.
Hargreaves, George, New-Westminster, C.A.
Jobin, P. J., Québec, Qué.
Kelly, William, Kingston, Ont.
Logie, Harry, Sherbrooke, Qué.
Landers, Samuel, Hamilton, Ont.
Laferrière, Rodolphe, Hull, Qué.
Leggatt, A. F., Ottawa, Ont.
Little, Edward, Québec, Qué.
Macdiarmid, Walter S., Belleville, Ont.
McNiven, James, Victoria, C.A.
Mitchell, David, Windsor, Ont.
Phair, James, Halifax, N.-E.
Roberts, Albert, Saint-Thomas, Ont.
Samson, Nap., Saint-Hyacinthe, Qué.
Spencer, Arthur, Nanaïmo, C.A.
Snell, John R., Chatham, Ont.
Thompson, Phillips, Toronto, Ont.
Wanless, Thos. A., Calgarry, T.N.-O.
Watt, J. C., Brantford, Ont.
Wconton, Alex., London, Ont.

M. PUTTEE : J'ai écouté avec beaucoup de plaisir le rapport du ministre intérimaire du Travail, qui nous révèle, en somme, un état de choses assez satisfaisant. Le département du Travail n'en est pourtant qu'à ses débuts, et son utilité augmentera certainement, bien que l'organisation me semble être déjà assez complète et suffisante pour d'ici à plusieurs années. Mais le champ des travaux s'agrandira inévitablement. La Gazette du Travail est une excellente et utile publication. Naturellement elle n'est pas encore arrivée à la perfection, mais elle a un très bon commencement et deviendra de plus en plus utile. Le personnel des correspondants est assez nombreux et le salaire suffisant pour que l'on puisse s'attendre à trouver la Gazette bien faite. Il est très important de veiller avec soin à ne laisser entrer dans la Gazette que des rapports absolument exacts.

Lorsqu'on a levé la séance de cette après-midi, M. le président, je répondais aux remarques de l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) relativement à mon attitude en cette Chambre. Je ne crois pas nécessaire de revenir sur cette question, si ce n'est pour dire que je crois mon honorable ami lorsqu'il affirme qu'il travaille de son mieux dans l'intérêt des ouvriers. Mais il n'a pas les mêmes avantages que moi. Si je comprends bien sa situation, quelles que soient les questions qui se présentent, son attitude est toujours décidée d'avance. J'apprécie ses embarras, mais je n'ai pas à m'en inquiéter, et s'il veut ne pas s'occuper de moi, je ferai de mon mieux pour rester indépendant des partis.

Il a été question aussi de mon honorable ami le député de Vancouver (M. Smith) ; comme il lui est impossible de venir à la Chambre ce soir, je crois qu'il ne sera pas déplacé de ma part si j'explique comment il est devenu député. Depuis quelques années il était le représentant des ouvriers dans la législature de la Colombie Anglaise ; il représentait un district houiller, où les mineurs forment la majorité de l'électorat. Il y a quelques années, les congrès ouvriers du Canada ont décidé, après mûre délibération, qu'ils affirmeraient certains principes d'indépendance politique. A sa dernière session à Ottawa, le congrès ouvrier a demandé à son président, M. Ralph Smith, s'il consentirait à abandonner son siège dans la législature colombienne, pour devenir candidat au parlement fédéral dans les intérêts du parti ouvrier de tout le pays. M. Smith a consenti et c'est pour cela qu'il a obtenu la candidature dans son district et qu'il a été élu. A une séance antérieure du congrès des ouvriers—celle à laquelle il a été élu président—M. Smith nous a déclaré que dans la Colombie Anglaise on ne connaissait pas les divisions de partis politiques qui existaient dans les autres parties du pays. Il était à Ottawa comme représentant ouvrier, mais en politique il avait toujours appartenu au partil libéral, et il dit au congrès : Si vous croyez sage de m'élire président, maintenant que vous connaissez mes principes, je suis à votre disposition. C'est ainsi qu'il est devenu président du congrès ouvrier, et plus tard, cédant aux sollicitations des membres du congrès, député au parlement fédéral. Quant à moi, je n'aspire pas à être considéré comme chef ouvrier, ou partisan ouvrier.

Je n'ai confiance ni aux chefs ni aux partisans. A mon avis, les ouvriers doivent d'abord décider entre eux ce qu'ils veulent et

insister ensuite pour que ceux qu'ils élisent remplissent la tâche qui leur est assignée.

Le ministre intérimaire a parlé de l'organisation du département du Travail. Ce département a été créé en vertu de la loi de conciliation, adoptée l'année dernière. Et ensuite on a passé ce que l'on a appelé la clause du juste salaire. Surveiller l'exécution de cette clause est devenu la partie la plus importante des devoirs de ce bureau. La résolution passée par la Chambre, l'année dernière, se lisait comme suit :

Que tous les contrats passés par le gouvernement devraient renfermer des dispositions pour empêcher les abus qui peuvent résulter de l'adjudication des travaux à des sous-entrepreneurs, et que tous les efforts possibles devraient être faits pour assurer le paiement de gages qui sont généralement reconnus comme gages courants dans chaque branche de métier pour des artisans compétents dans les districts ou les travaux sont en cours, et que cette Chambre donne son concours cordial à ce système, et qu'elle considère qu'il est du devoir du gouvernement de prendre des mesures pour en assurer l'application.

Qu'il est déclaré par les présentes que les travaux auxquels s'appliquera le système ci-dessus mentionné, comprendront non seulement les entreprises propres du gouvernement, mais aussi tous les travaux aidés par des subventions de deniers publics.

Or, lorsque nous discutions cette résolution, l'année dernière, le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) nous a dit qu'aussitôt qu'elle aurait été adoptée par la Chambre, tous les ministres seraient obligés de lui donner effet. Et plus tard, le dernier jour de la session, je crois, l'honorable ministre, répondant à une interpellation dont avis lui avait été donné quelques jours auparavant, expliqua que la condition s'appliquerait non seulement aux travaux faits directement par le gouvernement, mais à tous ceux auxquels le gouvernement donnerait une aide quelconque et surtout à la construction de chemins de fer recevant des subventions du trésor public.

Or faire exécuter ces conditions est certainement le plus important devoir du département du Travail, et il ne faut pas qu'il s'en tienne seulement à une routine, mais qu'il s'occupe de voir à ce que tous les contrats contiennent la clause du juste salaire. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (Honorable M. Blair) nous a dit encore la semaine dernière que ce n'était pas l'habitude dans son ministère d'insérer cette clause dans des contrats, et je doute fort—mais le ministre intérimaire pourrait nous renseigner—que la loi fasse de cette clause une des conditions du paiement des subventions aux chemins de fer. C'est pourtant ce qui devrait être fait, et c'est ce qui a été promis bien distinctement. Plus que cela, comme preuve de sa bonne foi, et comme assurance que cette résolution serait mise à effet, le gouvernement, l'année dernière, avant la prorogation des Chambres, a nommé un fonctionnaire chargé de faire exécuter la loi du juste salaire. Cependant, la nomination de M. O'Donoghue à cette charge n'a pas plu à quelques-uns. L'honorable député d'Elgin-est s'est plaint de lui, et il l'a accusé d'être un politicien et un libéral. Je crois qu'il est d'usage que chaque parti lorsqu'il a une nomination à faire, nomme généralement un de ses amis, et mon honorable ami aurait été très surpris si le gouvernement avait choisi un conservateur pour remplir cette charge. Mais la question n'est pas là. Le point important est de savoir si celui qui a été nommé est capable de faire l'ouvrage. Il est possible que plusieurs ouvriers, qui ne sont pas du même parti politique que M. O'Donoghue, n'approuvent pas entièrement sa nomination, mais vous ne trouverez personne qui a connu M. O'Donoghue depuis qu'il s'occupe du mouvement ouvrier qui ne dira pas que sa nomination en est une excellente, si l'on veut que l'ouvrage soit bien fait. C'est tout ce que je prétends, et c'est tout ce qui m'intéresse. Lorsqu'une entreprise est sur le point d'être adjugée, et avant que la chose soit rendue publique, le préposé au juste salaire est supposé s'assurer du taux courant des gages dans le district où les travaux sont pour se faire. Il fait son rapport au ministère et ce rapport devient une cédule que l'on attache au contrat. Mais il arrive souvent que l'on fasse des changements aux plans et spécifications, et alors il faut quelqu'un pour chercher et décider ce qu'il y a à faire dans ces cas-là. Mais je crois que la procédure à suivre lorsque quelqu'un se plaint d'une infraction à la loi du juste salaire de la part d'un entreprenur, c'est de faire rapport au département du Travail, qui fera faire une enquête par ce préposé, lequel fera rapport au ministère qui paie l'entrepreneur, et fera savoir à ce dernier que s'il a quelque chose à payer il doit le payer intégralement, et s'il refuse, alors le ministère paiera la balance et la déduira du prix du contrat. Je crois que tout cela devrait être fait par le département du Travail. Je prétends cela parce que nous avons raison de croire que cette procédure n'est pas toujours suivie.

A mon avis, la méthode que l'on suit expose à de sérieux dangers, et je crains, si l'on continue dans la voie où l'on s'est engagé, que sous le gouvernement actuel ou sous un autre gouvernement, il ne soit pratiquement compris au sujet des travaux adjugés à l'entreprise, surtout lorsque ces travaux seront adjugés à des amis de ce gouvernement, que les jugements au sujet des réclamations se feront beaucoup attendre ; tandis que dans d'autres cas on obligera strictement l'entrepreneur à observer la loi. Or, ce qu'il y a à faire, c'est de donner dès le commencement à ces procédures le cours qu'elles doivent suivre, afin qu'elles soient faites méthodiquement, que les décisions ne se fassent pas attendre pendant des mois, mais soient rendues en quelques jours ; sinon l'utilité de la loi sera complètement

nulle, et ceux qui y sont le plus particulièrement intéressés n'auront aucune confiance.

Bien plus, si la clause relative aux gages courants est incorporée dans le contrat et si l'entrepreneur connaît l'échelle des prix lorsqu'il soumissionne, cette clause ne sert qu'à grossir les profits qu'aurait faits l'entrepreneur en l'absence de cette stipulation, du moment que le ministère refuse d'exiger le paiement des gages courants. Il serait bon d'y voir et d'y mettre ordre.

Je mentionnerai de nouveau les documents que je demandais il y a quelques semaines, et je prierai le ministre intérimaire du Travail de les faire déposer sur le bureau, en y comprenant les plus récents. Ils se rapportent à l'entreprise des écluses de St. Andrews et sont très importants eu égard à l'affaire à laquelle ils se rattachent. Pendant les premiers jours de l'année dernière, des soumissions furent demandées et reçues avant que le directeur général des Postes n'eût proposé cette résolution. Dès qu'elle fut inscrite sur le feuilleton de la Chambre, on résolut de renvoyer ces soumissions et d'en demander d'autres qui contiendraient cette clause relative aux gages courants, donnant ainsi aux entrepreneurs l'avantage de reviser leurs calculs en tenant compte de l'échelle des prix. Or, aussitôt que les travaux furent commencés, les ouvriers se plaignirent de ne pas recevoir les gages stipulés. Je sais qu'il y a des différends légitimes, qu'on peut avoir tort, croyant avoir raison. Pourtant, après six mois de délai, nous ne pouvons pas faire vider ces litiges ni obtenir les documents qui s'y rapportent. Avant l'adoption de cet article, je demanderai au ministre intérimaire du Travail de promettre de déposer ces papiers, même les plus récents, sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Franchement, je croyais que ces documents avaient été communiqués à la Chambre, mais je dois avoir fait erreur. Rien ne s'oppose au dépôt des papiers ; je dirai au sous-ministre de les faire préparer avec toute la célérité possible.

M. BORDEN (Halifax) : Relativement à la distribution de la Gazette dont mon honorable ami de Provencher (M. LaRivière) parlait il y a un instant, j'avoue que c'est pendant la dernière campagne électorale que je vis pour la première fois un numéro de cette publication.

Un citoyen marquant, dignitaire d'une association ouvrière d'Halifax, si je ne me trompe, me renvoyant à la page 15 de la Gazette du Travail, édition de septembre 1900, me démontra que le gouvernement du jour avait adopté une loi—du moins, il le croyait—obligeant d'incorporer cette clause des gages courants dans tous les contrats. Quel que soit le rédacteur de cette Gazette, je ne crains pas de dire qu'il ferait mieux de s'attacher à donner des comptes rendus plus exacts des débats de la Chambre des communes, si cette publication doit traiter ce sujet. Les débats qui eurent lieu dans cette enceinte sur cette question, sont bien connus. Le directeur général des Postes a proposé une résolution dont l'adoption n'a pas lié l'Etat. La résolution fut adoptée par l'une seulement des branches de la législature. Ce n'était pas un bill. Néanmoins, les ouvriers de tout le pays ont compris, par suite de la manière dont la question était traitée à la page 15, que la clause des gages courants faisait loi, qu'elle liait le gouvernement. J'ai pu difficilement convaincre mes interlocuteurs d'Halifax qu'il n'en était rien, parce que l'affaire était rapportée erronément dans cette page 15. Les faits sont connus. Lors des débats devant la Chambre, sir Charles Tupper, alors chef de l'opposition, M. Nicholas-Flood Davin et d'autres sollicitèrent le gouvernement de ne pas présenter une résolution, mais un bill qui lierait l'Etat. Ce que j'en dis n'est pas tant dans le dessein de trouver à redire à la manière dont la Gazette du Travail a traité ce sujet que pour la mettre sur ses gardes à l'avenir, car si la Gazette du Travail et le ministère du Travail doivent avoir leur utilité au Canada, il faut que chacun puisse constater qu'ils sont exempts de toute attache aux coteries politiques. Je me permettrai de dire au ministre intérimaire des Postes qu'il manque à son devoir, s'il emploie des meneurs politiques à titre de correspondants de cette publication, car leurs rapports sont susceptibles de refléter plus ou moins leurs opinions. Le rédacteur de la Gazette ignorera jusqu'à quel point ces comptes rendus se ressentent des tendances politiques de leurs auteurs, et je crois que, s'il faut choisir des correspondants, il est fort à désirer que ce choix tombe sur des personnes qui ne se laisseront pas indûment influencer par leurs préférences pour un parti.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne puis guère admettre que, comme le dit l'honorable député, il y ait, à la page 15 du numéro de septembre, quelque chose de propre à faire croire que la résolution qui y est mentionnée soit une loi ou toute autre chose qu'une résolution.

M. BORDEN (Halifax) : Permettez-moi de le démontrer. Je me fais fort de dire que celui avec qui je me suis entretenu de ce sujet, à Halifax, est aussi bien doué de la nature que presque tous les membres de cette Chambre et que s'il avait reçu la même éducation que d'autres, il aurait pu occuper un poste élevé en ce pays, car c'est l'un des hommes les plus intelligents que j'aie connus ; pourtant il était foncièrement convaincu qu'il en était ainsi, après avoir lu ce passage. Au bas de la première colonne de cette page on lit en toutes lettres :

L'adoption de la résolution a lié le gouvernement, non seulement en ce qui a trait aux entreprises annoncées, mais également en ce qui concerne les entreprises futures.

L'honorable député viendra-t-il me dire qu'un ouvrier de ce pays, ou que tout autre homme intelligent, ne comprendrait pas, en lisant ce passage, ce qu'avait compris mon interlocuteur d'Halifax? Si mon honorable ami avait remarqué cette phrase, il se serait abstenu de faire semblable assertion. J'affirme qu'il y a peu d'ouvriers au Canada plus en état que mon interlocuteur d'alors de bien saisir le sens de ce passage ; pourtant ce ne fut qu'après une longue discussion, après m'être procuré les Débats et lui avoir indiqué les discours prononcés devant la Chambre des communes, que je pus le convaincre de l'attitude qu'avait prise chaque parti et du sort de la résolution adoptée.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il est possible que la personne qui a lu ce passage l'ait mal interprété. Néanmoins, mon honorable ami conviendra que cet article n'est qu'un exposé des faits et que, s'il contient quelque chose qui soit de nature à induire en erreur, l'intention n'est pas fautive.

M. BORDEN (Halifax) : Je répète que je ne veux pas trouver à redire quand même. J'ai plutôt donné un avertissement pour l'avenir que je n'ai fait un reproche.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'allais en parler. Je crois que celui qui a lu ce passage n'avait pas tort de penser que l'adoption de cette clause liait le gouvernement et le parlement. La résolution étant adoptée, tous deux devraient considérer comme une obligation de s'y conformer.

M. LaRIVIERE : Une obligation morale.

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui, une obligation morale qui, à mon sens, a souvent plus d'importance que beaucoup d'obligations imposées par la loi. Je me range à l'avis du représentant d'Halifax (M. Borden), quand il dit que la moindre tentative de donner à la Gazette du Travail une teinte politique ou de s'en servir pour les fins d'un parti serait très regrettable. Si la publication de la Gazette doit être utile, ce ne peut être qu'en faisant de cette publication un journal franchement indépendant, reproduisant des statistiques et citant des faits, mais n'exprimant pas d'opinions. Je puis dire à mon honorable ami que le ministère a avisé les correspondants de ne pas exprimer d'opinions, que celles-ci ne seraient pas acceptées. Leur correspondance doit se borner à réciter des faits. Je crois que ces instructions ont été observées à la lettre. En publiant un article, le rédacteur pourrait ignorer l'état de choses qui règne dans un endroit et laisser passer des écrits qui auraient quelque influence politique dans une localité, quelque consciencieux et vigilant qu'il fût sous ce rapport. Dès que les instructions données aux correspondants de ne pas exprimer d'opinions, mais de ne réciter que des faits, seront observées, il n'y aura pas lieu de se plaindre. Les faits, s'ils sont inexacts, peuvent être contredits. Un correspondant sur lequel le département ne pourrait pas se fier serait certainement congédié. Je crois que ces instructions seront observées à la lettre de la part du département, car je crois que, ainsi que l'a dit l'honorable gentleman, si la Gazette doit être utile aux patrons et aux ouvriers, il faut en faire un journal tout à fait véridique, ne publiant que des faits et des statistiques, d'après l'idée qui a présidé à sa fondation.

M. PUTTEE : J'espère que le député d'Halifax (M. Borden) n'excuse pas le ministre du Travail de ne pas mettre les dispositions de cette résolution en vigueur, parce que ce n'est pas un statut du parlement, mais une simple résolution. Cette dernière a été adoptée l'an dernier, sous sa forme actuelle, parce qu'une résolution couchée dans les mêmes termes avait été adoptée, en 1891, par la Chambre des communes en Angleterre, et que, neuf ou dix ans durant, elle avait été très efficace.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Puttee) sait, je le suppose, pourquoi on a adopté ce mode dans la Chambre des communes en Angleterre. S'il l'ignore, il ferait bien de l'apprendre.

M. PUTTEE : J'expliquais ce qui s'est passé dans la Chambre des communes au Canada.

L'honorable M. SUTHERLAND : A la suite de la recommandation du représentant de Provencher (M. LaRivière), j'ai pris des mesures pour qu'on fournisse aux membres de la Chambre tous les numéros de la Gazette, depuis sa fondation jusqu'à maintenant, et des exemplaires des numéros qui seront publiés dorénavant. Il m'est permis de déclarer que la Gazette ne contiendra pas d'opinions. Cette déclaration, je l'espère, satisfera la députation.

M. LaRIVIERE : S'il n'y a pas un nombre suffisant des numéros parus, ou pourrait peut-être n'en remettre qu'à ceux qui en feraient la demande.

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'apprend qu'il en a suffisamment pour en fournir aux membres de la Chambre.

M. MONK : Ceux-ci, je crois, seront très heureux d'apprendre qu'ils recevront cette publication. Quant à moi, je l'ai vue ce soir pour la première fois, et, étrange coïncidence, je tombe sur le numéro d'octobre 1900. J'admets volontiers qu'il est difficile de publier un journal quel qu'il soit, sans donner certaines information se rattachant à la politique. Je remarque, à la page 53, un compte rendu des délibérations du Congrès des métiers et du travail du Canada, où se trouve le passage suivant :

Pour plusieurs raisons, la seizième session sera une session historique. A des réunions précédentes, les autorités civiques des villes où les congrès avaient lieu avaient souhaité la bienvenue aux délégués ; mais à aucune session le premier ministre du Dominion et un aussi grand

nombre de députés étaient présents pour offrir leurs souhaits de bienvenue et exprimer leurs vues au sujet des affaires concernant le travail. De plus, c'est la première fois qu'un corps délibérant ouvrier a pu entendre un discours qui lui était adressé par un ministre de la Couronne, chef d'un département du gouvernement créé spécialement dans les intérêts du travail.

Dans les pages suivantes, je trouve étrange la mention fréquente, en termes très élogieux, du nom du représentant de Winnipeg.

M. PUTTEE : Par le rédacteur de la Gazette ?

M. MONK : Ceci est le compte rendu de la réunion du congrès des métiers et du travail du Canada. Je suis heureux de constater que mon honorable ami a mérité tous ces éloges.

M. PUTTEE : Mon nom est-il mentionné dans le compte rendu des délibérations du congrès du comité exécutif du Manitoba, ou dans les commentaires du rédacteur ?

M. MONK: Que mon honorable ami prenne patience, je le lui dirai. Il est mentionné dans le discours du président qui, soit dit en passant, était notre collègue actuel, le représentant de Vancouver (M. Smith). Dans ce discours, le président fait allusion à l'élection de l'honorable député de la ville de Winnipeg, à titre de représentant ouvrier, et dit :

L'élection de M. Puttee, pour la ville de Winnipeg, comme député ouvrier a été un fait agréable et qui a déjà obtenu de bons résultat pour la cause du travail.

Ce que je ne mets pas en doute un seul instant. Plus loin, on lit ce qui suit dans le compte rendu de la réunion du comité exécutif :

Votre comité doit féliciter les citoyens de Winnipeg sur le choix de leur député. M. Puttee a été l'un des députés les plus actifs et les plus énergiques——

L'honorable M. SUTHERLAND : Ces paroles ne sont pas de la Gazette, mais elles sont tirées du compte rendu de la réunion du congrès des métiers, du comité exécutif de ce congrès.

M. MONK : Oui.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député doit comprendre que si l'on voulait donner un compte rendu fidèle des délibérations qui eurent lieu, lors de la réunion du congrès des métiers et du travail, on ne pouvait en exclure le discours du président ou le rapport du comité exécutif.

M. MONK : Non ; je faisais simplement observer que ces éloges tombaient bien à propos.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mon honorable ami a laissé entendre que c'était le langage de la Gazette du Travail.

M. MONK : Je n'entends pas faire naître cette impression. On voit aussi dans le compte rendu du conseil exécutif du Manitoba :

Parmi les résultats notables de la présence de M. Puttee, au parlement, on peut mentionner brièvement ce qui suit :

L'énumération est un peu longue et je n'en ferai pas lecture.

L'honorable M. SUTHERLAND : Ce passage est tiré du rapport du conseil exécutif du Manitoba ?

M. MONK : Oui. Dans un autre endroit, il est fait allusion au représentant de Winnipeg (M. Puttee), et au député de Vancouver (M. Smith).

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami veut-il mentionner la page ? Nous désirons savoir si c'est un commentaire ou le compte rendu d'une assemblée. Car, dans le premier cas, ce serait une innovation à la règle jusqu'ici aceptée.

M. MONK : Je ne saurais dire si l'entrefilet que contient la page 63, au sujet de la représentation en parlement est un compte rendu ou autre chose.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'espère que vous ne lirez pas le passage entier, car ce serait une perte de temps.

M. MONK : Je n'en sais rien, mais je tirerai une conclusion pratique. A la page 57, on trouve le compte rendu d'un banquet, compte rendu qui n'a pas été mis là dans l'intention de nuire au gouvernement du jour. J'attire l'attention du ministre sur ce compte rendu. Je représente un collège électoral composé d'un grand nombre d'agriculteurs, mais renfermant aussi de grandes fabriques et associations du travail, ainsi que plusieurs ouvriers, dont la condition sociale intéresse au plus haut point ceux qui, comme moi, sont en mesure de les voir fréquemment. Sans être ouvrier comme je serais fier de l'être, il m'a souvent été donné d'adresser la parole aux ouvriers. Je demanderai au ministre, si je pourrais faire reproduire, par la Gazette du Travail, un de mes discours.

M. FRASER : Contient-il des renseignements utiles ?

M. MONK : Il contient des renseignements utiles et, de plus, sa publication me serait très profitable à moi-même.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si mon honorable ami était président d'une association ouvrière, il pourrait faire reproduire son discours.

M. MONK : Je fais partie d'une association ouvière, et c'est un de mes plus grands titres de gloire.

M. BENNETT . Quand le directeur général des Postes annonça l'an dernier, la création

du département du Travail, il fut prédit que cette mesure avait un double but ; en premier lieu, la distribution des faveurs à quelques fidèles et ensuite l'influence politique à exercer. Eh bien ! une bonne part de ces $50,000 ont été répartis entre les favoris. Les $14,000 d'appointements aux employés permanents et les $6,200 distribués aux correspondants, servent à secourir les amis politiques de l'administration. Il y a $5,000 pour les frais de déplacement et $14,000 pour impressions, ce qui laisse une balance de $4,000, qui, avant l'expiration de l'année, assureront les services de quarante ou cinquante autres correspondants, à raison de $100 chacun.

Le présent gouvernement étant un gouvernement moral et fort en faveur de la tempérance, puisque le ministre de l'Agriculture représente cette cause dans le cabinet, il est étrange de trouver dans ce journal officiel, des renseignements qui ne sont pas propres à diriger la jeunesse vers les sentiers difficiles de la vie, mais qui sont plutôt de nature à la détourner vers les sentiers faciles qui mènent à la richesse. Soit que ce correspondant aille chercher ses informations en semblable lieu, soit qu'il n'en fasse rien, je constate que le correspondant de Vancouver annonce que :

> Les garçons de café se déclarent satisfaits. La moyenne des salaires est de $40 à $65 par mois, et la pension en sus.

Il n'est pas avantageux à la classe ouvrière que le gouvernement du Canada dépense $50,000, pour publier des nouvelles propres à éloigner les jeunes gens des usines et des fermes et en faire des garçons de café, à Victoria, qui recevront $65 par mois et leur pension.

L'honorable M. PRIOR : Est-ce à Victoria ou à Vancouver?

M. BENNETT : A Victoria, C. A. S'il s'agissait d'un cas isolé, nous pourrions croire qu'une brebis galeuse dans cette ville si morale qui s'appelle London, Ontario, semble fort intéressée au sort des garçons de café. Il annonce :

> Ici, les garçons de café prennent des mesures pour grouper les garçons de Saint-Thomas. Ils annoncent que leur association est prospère.

Voilà, je crois, un bon échantillon de la Gazette du Travail et, si je devais scruter celle-ci à fond, je constaterais probablement que d'autres correspondants reçoivent $100 par année, pour fréquenter les buvettes et les hôtels et s'intéresser aux garçons de café. Quand le directeur général des Postes proposa sa résolution concernant les gages courants dans les entreprises publiques, on fit remarquer que sa sollicitude sous ce rapport n'était qu'un trompe-l'œil. Il présenta une résolution destinée à protéger les droits des ouvriers travaillant dans les entreprises publiques et, quand on lui demanda d'en faire une loi afin qu'elle pût être réellement avantageuse aux ouvriers du Canada, le directeur général des Postes refusa. Il savait que les entrepreneurs seraient les amis du gouvernement, et qu'une loi pourrait leur nuire. En conséquence, il décida que les classes ouvrières n'auraient pas l'avantage d'une loi qui leur aurait été de quelque utilité. Elles devaient se contenter de la nouvelle que le gouvernement publierait une Gazette du Travail qui serait une panacée pour tous leurs maux. Je suis certain que, lorsque le ministre de l'Agriculture aura connaissance des nouvelles publiées dans la Gazette du Travail, il demandera avec instance qu'on ne fasse plus allusion à l'état prospère des garçons de café—qu'ils m'excusent—des garçons de comptoir du pays. Les ouvriers du Canada veulent quelque chose qui leur soit utile. Ils veulent que la loi concernant la main-d'œuvre étrangère soit mise en vigueur, et non tournée en ridicule. Je déclarais récemment que, sur la rive septentrionale de la baie Georgienne, des Américains propriétaires de scieries faisaient venir des ouvriers des Etats-Unis, pour faire concurrence aux nôtres, et mon honorable ami de Norfolk a immédiatement répliqué que mon assertion était erronée. On m'avait assuré qu'il en était ainsi, et je citerai aujourd'hui, à l'appui de mon affirmation, l'American Lumberman. Le numéro du mois dernier dit :

> Des marchands de bois du Michigan s'insurgent contre la conduite des autorités d'Ontario qui déportent les ouvriers envoyés dans cette province. Il est impossible de se procurer des artisans là-bas et quelques maisons du Michigan, qui y construisent des scieries, ont été obligées pour terminer l'installation de leur outillage, à temps pour le commerce de la présente saison, d'y faire venir des ouvriers des Etats-Unis. Les autorités en ont déporté plusieurs qui étaient à l'emploi de la "Michigan Land and Lumber Co." dont M. S. O. Fisher est président. Ce dernier déclare qu'à moins qu'ordre ne soit mis à cet état de choses, il ne pourra pas installer de nouveaux outillages, à temps pour exploiter sa scierie au printemps ; car on ne peut pas se procurer des ouvriers expérimentés au Canada. Il a demandé aux autorités d'Ontario de lui venir en aide, et on espère que sa demande sera promptement exaucée.

En présence de cette déclaration, le gouvernement ne prétendra pas qu'il tente de mettre en vigueur l'acte concernant la main-d'œuvre étrangère ; car cette publication américaine déclare que ces ouvriers ont été envoyés des Etats-Unis et, si cela est vrai, il s'ensuit qu'ils avaient tous été engagés là-bas.

Pour revenir à notre sujet, que voyons-nous dans cette Gazette du Travail? En outre de cet intéressant entrefilet concernant les garçons de café, je trouve d'autres passages, qui prouvent combien il est absurde d'employer les services de correspondants qui, je le suppose, sont tous des amis de l'administration. Je vois que M. Phillips Thompson, un ami bien connu des députés de la droite dans la province d'Ontario, est du nombre de ces correspondants. Chacun

de ceux-ci, qui reçoivent $100 par année, est, je me fais fort de l'affirmer, un agent politique actif au service des députés de la droite. Et quels renseignements fournissent-ils? En voici un exemple :

Les travaux à l'extérieur iront probablement bon train, dès qu'on pourra compter sur une température favorable.

Pourquoi payer $100 par année, à un individu de Brandon, Manitoba, qui transmet à Ottawa des nouvelles semblables ? Le rédacteur en chef lui-même, à Ottawa, pouvait faire ce compte rendu. On annonce de Victoria :

Les peintres de bâtiments sont toujours assez occupés, et, pendant le mois prochain, ils auront autant d'ouvrage qu'ils en pourront faire.

Et, d'un bout à l'autre, ces correspondants transmettent des rapports de même nature, annonçant que lorsque la saison serait favorable, les travaux de construction commenceront. Tout le monde le sait aussi bien que ces individus qui reçoivent $100 par année. Franchement, je n'objecte pas à la création de ce ministère du Travail au Canada ; je crois qu'il est bon d'avoir un intermédiaire entre les patrons et les ouvriers, afin d'obtenir un règlement à l'amiable de leurs différends. Mais, engager d'une extrémité à l'autre du pays, une foule de meneurs politiques pour transmettre des entrefilets aussi dénués de sens, je considère que c'est le comble de l'absurdité. Cela démontre que ce ministère ne sert qu'à dispenser les faveurs ministérielles aux amis du parti.

M. CHARLTON : Je désire relever une déclaration de mon honorable ami, le représentant de Simcoe-est, à laquelle mon nom a été mêlé. J'entends parler de ce qu'il a dit, touchant la mise en vigueur des dispositions de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère. Le seul reproche que j'aie entendu formuler, par ceux qui étaient au courant de la situation, était que le gouvernement avait péché par trop de sévérité. Et les cinquante-six ouvriers qui ont été déportés du Canada pendant les derniers mois, grâce à l'intervention du ministère du Travail, démontrent que la loi est rigoureusement appliquée.

Depuis que la Chambre a été saisie de cette question ces jours derniers, je me suis convaincu que les étrangers déportés du Canada, ont été beaucoup plus nombreux que les Canadiens qui ont été déportés des Etats-Unis, et que la loi est plus rigoureusement mise en vigueur, ici que là-bas. Je tiens de M. DeBarry, l'agent d'immigration des Etats-Unis à Buffalo, que la loi canadienne est appliquée généralement tandis que la loi américaine n'est appliquée que partiellement. Quant à ce que l'honorable député a dit des ouvriers qu'on a fait venir sur la rive septentrionale de la baie Georgienne, M. Williams a tenu une enquête sur les lieux, dans cette affaire, et il a certainement fait preuve de discernement et de fermeté en même temps, dans l'accomplissement de ses devoirs. La " Michigan Land Co. et la " Eddy Lumber Co." ont vu congédier un grand nombre d'ouvriers qui travaillaient à la construction des scieries. Ces deux compagnies ont considéré que ces déportations étaient injustes, et je crois qu'elles l'étaient, en réalité. Mais M. Williams ne pouvait pas agir autrement dans les circonstances. Voici dans quelle condition se trouvaient ces deux maisons. Elles faisaient construire de grandes scieries au prix de plusieurs centaines de mille dollars, dans une contrée peu colonisée où elles ne pouvaient pas obtenir d'ouvriers. L'une d'elles, dépêcha un agent à Ottawa, pour engager des hommes ; cet agent, après un séjour d'une couple de semaines, réussit à en engager cinq ; ces deux compagnies, qui viennent s'établir au Canada et qui font des affaires depuis des années, ont à leur emploi, cela va sans dire, des ouvriers expérimentés. Des limeurs de scies à ruan, des scieurs de long, etc., enfin des ouvriers dont elles connaissent parfaitement les connaissances et les aptitudes. Une erreur, commise par l'un de ces ouvriers expérimentés, pourrait causer la perte de milliers de dollars et mettre en danger l'exploitation de la scierie toute entière. En conséquence, elles demandèrent l'autorisation de faire venir au Canada, dans le dessein de les y établir, un groupe d'ouvriers expérimentés, qui étaient à leur emploi aux Etats-Unis et qui pouvaient remplir affiacement les devoirs que les compagnies en attendaient. Je soutiens que la déportation de ces ouvriers est une erreur. Nous voulons avoir des immigrants, nous payons des agents chargés de parcourir l'Europe pour favoriser l'immigration et, à mon avis, il est contraire à notre intérêt de repousser les immigrants américains qui sont supérieurs sous le rapport de l'intelligence à ceux que nous tentons à grands frais de faire venir d'Europe. Je ne suis aucunement en faveur de cette demande de mettre en vigueur la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, et j'affirme en connaissance de cause, que cette loi, aux Etats-Unis, est appliquée plus libéralement, avec moins de rigueur qu'ici. Si les autorités américaines appliquaient les dispositions de la loi que le représentant de Simcoe-est nous demande de mettre en vigueur, demain cinq cents hommes ne pourraient plus se rendre de Windsor à Détroit, se livrer à leurs occupations ordinaires ; cent autres seraient arrêtés à Sarnia, et le même nombre à Port Erié, et des milliers de Canadiens, habitant près des frontières, ne pourraient plus aller remplir les emplois rémunérateurs qu'ils obtiennent aux Etats-Unis. Par conséquent, je ne suis pas en faveur de l'attitude du représentant de Simcoe-est et d'autres députés de la gauche. Je considère qu'on n'a pas lieu de blâmer la manière dont la loi relative à la main-dœuvre étrangère est mise en vigueur par le ministère du Travail au Canada. Cette mise en vigueur est suffisante—plus que suffisante, à mon avis,

dans l'intérêt public. J'ai peu de chose à ajouter à ce sujet ; je me contenterai de dire que, selon moi, il n'est pas de l'intérêt public d'entraver ceux qui veulent placer de forts capitaux dans des entreprises industrielles au pays. Je regrette de constater une tendance à molester l'administration, dans cette affaire, et je crains que cette tendance ait pour unique mobile, le désir de dénigrer le gouvernement, en fomentant des préjugés relativement à l'emploi de la main-d'œuvre étrangère.

Le représentant de Simcoe-est, s'est livré à des plaisanteries touchant certains entrefilets, où il était question des garçons de café et d'autres sujets. Je suppose qu'en scrutant attentivement la Gazette du Travail ou toute autre publication traitent des questions ouvrières, on trouverait certains entrefilets qui, pris séparément, pourraient sembler ridicules. Mais nous ne devons pas oublier que cette Gazette est de fondation récente, et qu'elle doit nécessairement renfermer, au début, de légères imperfections qui disparaîtront, sans doute,peu à peu. Pourtant, je crois que l'intention est bonne, et que cette publication deviendra de plus en plus avantageuse au public.

M. HEYD : Je crois que les critiques de nos amis de la gauche démontrent qu'ils n'ont vu ce journal, la première fois, que ce soir, et que, après avoir parcouru sommairement un ou deux articles, ils blâment l'administration de publier cette Gazette.

M. LaRIVIERE : A qui la faute, si nous ne l'avons pas vu plus tôt ?

M. HEYD : Depuis la publication du 1er numéro, j'ai été un lecteur assidu de cette publication, et mes honorables amis pouvaient, comme moi, en demander une copie. La lecture de cette publication m'a vivement intéressé, car je crois que les renseignements qu'elle contient sont véridiques en tous points. L'un des grands inconvénients de ces publications ouvrières, à ma connaissance personnelle, c'est que les nouvelles qu'elles fournissent ne sont pas toujours exactes, mais plus souvent partiales ; parfois même, ces publications ont à servir d'autres intérêts que l'intérêt de la classe ouvrière. Le seul moyen de rendre ce journal utile, c'est de le soustraire à toute influence politique et, depuis la première publication jusqu'à la dernière, je n'ai jamais vu un article ou une allusion politique ou de nature à favoriser en aucune manière un parti plutôt que l'autre. Dès que ce journal servira les fins d'un parti politique, il cessera d'être utile, et j'espère que nos amis de l'opposition, avant de la condamner ou même de le tenir en suspicion, en liront chaque numéro et jugeront ce journal selon ses mérites. Il n'est pas juste de détacher un rapport comme celui du correspondent du Vancouver et de le donner comme un échantillon de toute la publication ; et ce rapport même pouvait être très intéressant pour un grand nombre de personnes qui gagnent leur vie en exerçant cette occupation. Les articles que j'ai lus m'ont semblé être le contrepied des descriptions données ici ce soir, lorsqu'on a représenté chaque correspondant comme un meneur politique. De semblables affirmations sont propres à induire en erreur et ne reposent certainement pas sur une lecture impartiale de la Gazette du Travail. J'ai cru comprendre que ces correspondants avaient été choisis parce qu'ils possédaient la confiance de la classe ouvrière parmi laquelle ils habitent, et je puis dire que le correspondant de Brantford est certainement tenu en haute estime par les ouvriers de cette ville. J'ai confiance que ce journal sera très utile au public. Je sais qu'à Brantford des milliers d'ouvriers appartenant aux deux partis politiques le lisent, et je n'en ai pas entendu un seul critiquer cette publication, comme elle l'a été aujourd'hui dans cette enceinte.

M. SPROULE : A vrai dire, le ministre a tracé le cadre d'un travail très important ; s'il était accompli de la bonne manière, il serait alors utile à la classe ouvrière, mais il peut également devenir utile à un parti politique sans scrupule, qui désirerait le prostituer dans son intérêt. Je ne condamnerai pas la Gazette du Travail parce que je n'en ai pas pris suffisamment connaissance pour la censurer. Je remarque cependant que, parmi le personnel, le ministre a retenu les services d'un grand nombre de gens, reconnus comme des partisans outrés. Je constate que le personnel se compose d'un rédacteur qui reçoit $2,250 ; d'un rédacteur adjoint qui reçoit $1,500 et d'un troisième rédacteur qui perçoit $1,000 d'appointements. Vient ensuite l'agent chargé de la mise en vigueur de la loi relative à la main-d'œuvre étrangère, qui a $850 d'appointements, un traducteur qui reçoit $500, un sténographe qui en retire $400, et deux autres employés dont les appointements sont de $1,500 chacun. En outre, il y a 35 correspondants. Bien que ceux-ci puissent faire un travail utile, il y a parmi eux des politiciens zélés. Parmi les noms cités, celui de Philips Thompson, de Toronto, m'a frappé. Parmi les personnes qui ont consacré quelque temps aux affaires publiques, il n'y en a pas une qui ne le connaisse de réputation, qui ne sache qu'il est généralement considéré comme un partisan aux yeux duquel les intérêts de son parti semblent être l'un des principaux mobiles de ses actions ; et le connaissant comme tel, il est bien difficile de ne pas croire qu'il sera utile à son parti d'une manière ou d'une autre, même dans le modeste rôle de correspondant. Il y a également le correspondant de Régina qui, me dit-on, est un partisan politique outré, qui fut l'un des énumérateurs, avant la dernière élection, et qui se cacha pendant deux jours, afin d'empêcher ses adversaires de faire inscrire certains noms sur les listes électorales, à l'instar du président de l'élec-

tion à Nipissingue, qui s'est caché pour empêcher la tenue régulière d'une élection.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai soigneusement examiné la liste des correspondants et je ne trouve pas de correspondant à Régina.

M. SPROULE : J'allais dire que s'il faut juger les 35 correspondants par ces deux-là, nous avions raison de les tenir en suspicion, car bien qu'ils puissent être utiles à la classe ouvrière, ils peuvent l'être également à leur parti. Considérez le principal fonctionnaire chargé de cette publication, M. O'Donoghue. Il est partout connu, dans Ontario, comme un politicien remuant. Autant que nous le connaissons, il s'est toujours occupé de l'avancement de son parti. Il a toujours été, ou au moins, il est depuis plusieurs années, un fonctionnaire public. On peut en dire autant, me dit-on, de M. Phillips Thompson, l'un des correspondants de la Gazette du Travail. Si ces fonctionnaires publics deviennent correspondants de cette Gazette, il ne faut pas s'étonner que nous n'appréhendions qu'ils ne soient plus zélés pour leur parti que pour la classe ouvrière. Aussi, je crois avoir raison de les tenir en grande suspicion. D'après les renseignements recueillis de la bouche du ministre, je crois avoir fait une liste assez exacte des appointements des employés de ce bureau, et, quoique ce ministère soit encore à l'état d'enfance, quoi qu'il soit à peine organisé, je constate que les appointements s'élèveront à $18,250 au moins ; et je crois en avoir oublié quelques-uns. En somme, les appointements se chiffreront par $20,000, environ. A quoi devrons-nous nous attendre, lorsque ce ministère aura quatre ou cinq années d'existence ? A un chiffre d'appointements beaucoup plus élevé qu'aujourd'hui, selon moi. Quand je parle ainsi, je ne veux pas qu'on se méprenne sur le sens de mes paroles. Je n'entends pas condamner le but qu'on avait en vue lors de la création de ce ministère du Travail, car je crois que, bien administré, il peut être très utile. Mais si la politique s'immisce dans son administration—ce qui s'est déjà passé nous donne lieu de le craindre—il deviendra plutôt pour les ouvriers une source d'inconvénients qu'une source d'avantages. J'ai cru comprendre que le ministre (l'honorable M. Sutherland) disait que la résolution adoptée par la Chambre ne devait pas être considérée comme un commandement, mais comme——

L'honorable M. SUTHERLAND : Une obligation.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, il considérait que c'était une obligation à laquelle il fallait se soumettre. Mais, si cette résolution de la Chambre est une obligation qui lie le gouvernement, pourquoi n'en est-il pas ainsi quand la Chambre déclare, en adoptant une résolution, qu'elle est d'opinion qu'aucune entreprise impliquant une dépense de plus de $5,000, ne devrait être adjugée, avant qu'une demande de soumissions n'ait été faite et qu'un contrat n'ait été signé ? Il semblerait que ces résolutions de la Chambre peuvent parfois être considérées comme imposant une obligation, et être parfois traitées avec mépris. Bien qu'elles expriment les opinions de la Chambre et qu'elles devraient être considérées comme des instructions données au gouvernement, je ne crois pas qu'elles constituent une obligation impérative à laquelle il faille se soumettre, mais je considère que le gouvernement peut décider s'il mettra leurs dispositions en vigueur. On m'a dit au sujet de la Gazette—bien que je ne l'aie pas vue auparavant, et qu'il ne m'ait pas été donné de l'examiner, —qu'elle tenait en évidence les noms de politiciens favorables aux députés de la droite, tandis qu'elle s'abstenait très à propos de parler des membres du gouvernement faisant partie de l'opposition. Je rapporte simplement les renseignements qu'on m'a donnés et qui peuvent ne pas être exacts. Mais, s'ils sont vrais, je déclare que cette conduite est inconvenante, déplacée et injuste. Parlons, par exemple, de mon honorable ami le représentant d'Elgin-est (M. Ingram). Personne, plus que lui, ne s'est intéressé à la résolution présentée pendant la dernière session, et n'a cherché à la rendre utile à la classe ouvrière. Je ne doute pas qu'il ait pris la parole cinq ou six fois plus souvent que tout autre député. Mais, on me dit que la Gazette en parle peu, tandis qu'elle cite avec éloge et à maintes reprises les noms d'autres députés, tels que M. Arch. Campbell, ancien membre de cette Chambre, qui ne s'intéressait pas aux questions ouvrières, et le représentant de Winnipeg (M. Puttee) et d'autres.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mon honorable ami (M. Sproule) parlant d'une chose positive, je lui demanderai s'il peut trouver dans la Gazette aucun commentaire semblable à ceux dont il parle.

M. SPROULE : J'ai commencé par dire que je tenais ces renseignements d'autres personnes, et qu'ils pouvaient n'être pas exacts, mais il est possible de les vérifier, et je le ferais, si j'en avais le temps. Cette Gazette du Travail vient de m'être remise et je n'ai pas encore pu la parcourir.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député apprendra avec plaisir que le renseignement qu'on lui a fourni est inexact.

M. SPROULE : En effet, car je ne veux commettre aucune injustice envers le rédacteur de la Gazette du Travail, ni imputer des motifs inavouables aux personnes qui veulent faire servir ce journal aux intérêts des classes ouvrières. Cependant, je les condamnerai sans merci, si je découvre qu'elles font de cette feuille un organe de parti. On ne nous a pas dit comment les rédacteurs de la Gazette vont réunir ces statistiques. A mon sens, c'est là un tâche difficile. Ce seront, je suppose, les correspon-

dants des différentes provinces et le ministère de l'Agriculture qui fourniront ces chiffres précieux. Mon honorable ami devrait nous dire comment le travail se fera, parce qu'il est très important de prendre ces renseignements à des sources autorisées, si nous ne voulons pas être trompés. En terminant, je voudrais rappeler au ministre que ce département, de création toute récente, a cependant pris une importance considérable qui augmentera, comme celle des autres départements, d'année en année. Si l'honorable député ne prend pas un soin jaloux de surveiller, dans un esprit de sagesse et d'économie, le développement de cette division du département, elle peut devenir un lieu de refuge pour les candidats défaits et les partisans encombrants du gouvernement, au lieu de rendre service à la classe ouvrière.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il est deux points sur lesquels je partage l'opinion de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule). Avec lui, je dirai que la tâche de recueillir des statistiques et des renseignements exacts, sera bien difficile. Mon honorable ami a demandé comment on pourra obtenir ces informations. Je puis dire qu'on s'adressera à tous ceux, entrepreneurs, patrons, unions ouvrières, organisations provinciales, en qui on peut avoir confiance. L'honorable député a encore raison en disant que, lorsqu'on soumet à la Chambre certains crédits nécessaires au département du Travail, il faut qu'on condamne ou qu'on approuve, des deux côtés de la Chambre, toute mesure susceptible d'améliorer l'organisation de ce département. Dans ce cas, il ne faut pas considérer les députés qui font des remarques dans le sens que je viens d'indiquer, comme des ennemis de ce département, loin de là. Mais encore faut-il que cette critique soit juste. L'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule) a fait certaines remarques à propos de la Gazette du Travail, en s'appuyant sur des renseignements qu'on lui avait fournis. Je suis heureux de pouvoir lui dire, ainsi qu'au comité, qu'on peut parcourir tous les numéros de ce journal, sans y découvrir une ligne qui justifie tant soit peu les affirmations du genre de celles qu'on a faites aujourd'hui. Il n'est pas juste de combattre une mesure, en s'appuyant simplement sur des on-dit, quand il est si facile d'obtenir des renseignements précis.

Passons maintenant à la nomination des correspondants. A mon sens, celui qui n'a pris aucun intérêt, d'une manière ou d'une autre, aux questions politiques, aux affaires du pays, à tout ce qui se rapporte à l'organisation du travail, ne pourrait rendre des services appréciables, comme correspondant de ce journal. Je le déclare à la Chambre : Je m'occupe, depuis plusieurs années, des affaires du parti libéral, et c'est la première fois que j'entends dire que ces correspondants ont été des membres aussi actifs et aussi en vue de ce parti. Jamais je ne les ai connus en cette qualité. Il peut se faire, toutefois, que je ne me sois pas trouvé dans le milieu où j'aurais pu les mieux connaître, dans la province d'Ontario. Je prétends, cependant, qu'on doit juger un correspondant d'après ses actes, et non pas suivant ses affections politiques, sa religion, sa nationalité ; on doit l'apprécier suivant la valeur actuelle des correspondances qu'il envoie à la Gazette du Travail.

L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a tenté, évidemment, de jeter du ridicule sur le département et sur la Gazette du Travail. Il a employé à l'endroit des correspondants de ce journal, un langage qui, à mon avis, n'est pas parlementaire. Il a accusé ces correspondants d'être simplement des valets politiques. Tout ce que je puis dire, c'est que nous distribuons environ mille exemplaires de ce journal à des fabricants éminents, à des patrons qui emploient un grand nombre d'ouvriers ; si je ne me trompe, on adresse la Gazette à toutes les bibliothèques publiques du pays ; je laisserai aux ouvriers, aux lecteurs de ce journal, à juger si l'honorable député a eu raison de parler comme il l'a fait. Je dis qu'en attaquant ces correspondants, il faut tenir compte des renseignements qu'ils nous fournissent, et non pas des opinions politiques qu'ils peuvent entretenir. Mais l'honorable député s'excite et s'écrie sérieusement, car à la fin de son discours il nous a dit qu'il voulait parler sérieusement. Ce que demandent les classes ouvrières du pays, c'est une législation utile. Il ridiculise la publication de la Gazette du Travail. J'ai déjà dit, et je répète encore, qu'à notre sens, cette publication est probablement l'œuvre la plus importante et la plus utile que puisse jamais accomplir le département.

Mon honorable ami a ajouté que les ouvriers espéraient que le département mettrait en vigueur la loi relative au travail des aubains. Je crois que l'honorable député n'était pas présent en Chambre, quand j'ai expliqué ce qu'a fait le département. Ce dernier n'est établi que depuis quelques mois, et déjà, il a reçu cinquante-quatre plaintes de quinze ou vingt endroits différents. Grâce au travail de nos fonctionnaires, soixante-cinq aubains ont été renvoyés dans leur pays. Je l'ai dit, en commençant mes remarques : en constatant combien sévèrement nous mettons en vigueur la loi concernant le travail des étrangers, ces derniers ne se risquent plus autant que par le passé, à venir faire concurrence à nos ouvriers ; aussi constatons-nous une diminution sensible dans le nombre des plaintes. Mon honorable ami devrait reconnaître que c'est là un fait qui démontre combien ces fonctionnaires du département se sont montrés honnêtes, fidèles et utiles dans l'accomplissement de leurs devoirs. Quelques-unes de ces plaintes n'étaient pas fondées. Je vais choisir entre plusieurs qu'a reçues le

département, une ou deux lettres de personnes qu'on ne peut appeler valets politiques. L'une de ces lettres nous vient d'un gentleman auquel mon honorable ami ne voudrait pas appliquer cette épithète malsonnante. Cet homme important félicite le sous-ministre du Travail, au sujet de la publication de la Gazette.

M. BENNETT: Je n'ai pas dit que ce fonctionnaire était un valet politique. J'ai appliqué cette épithète à certains correspondants qui reçoivent $100 par année, et je ne retire pas cette expression.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je constate avec regret que l'honorable député qui occupe dans cette Chambre une position si enviable, affirme un fait qu'il sait ne pas exister et qu'il refuse de se rétracter. J'ai dit que les membres de la Chambre doivent juger ces correspondants d'après les lettres que ces derniers publient dans la Gazette du Travail.

M. CLANCY : Et non pas d'après leurs antécédents?

L'honorable M. SUTHERLAND : Non. Je dirai à l'honorable député que si son ami qui siège tout près de lui, était nommé correspondant de ce journal, nous aurions une confiance entière dans les rapports qu'il nous enverrait en faveur des ouvriers de la ville qu'il représente. Je veux déclarer que ces correspondants ont été nommés à la recommandation des unions ouvrières ; c'est du moins ce que je crois. On doit donc supposer que ces associations ont confiance dans ces personnes. A mon sens, parce qu'un homme s'est montré partisan politique actif, ou qu'il a fait partie de cette Chambre, il ne faut pas conclure nécessairement qu'il ne peut collaborer à ce journal.

M. CLANCY : L'honorable député veut-il dire qu'on n'a fait aucune nomination, sans la recommandation d'une union ouvrière?

L'honorable M. SUTHERLAND : Non, je ne l'affirmerais pas.

M. CLANCY : Je le crois certes bien. L'honorable député devrait peser ses paroles.

L'honorable M. SUTHERLAND : Cela n'est pas nécessaire, parce que je n'ai pas fait l'affirmation que vous m'imputez.

M. CLANCY : Mon honorable ami vient de déclarer positivement qu'on avait nommé ces correspondants sur la demande des associations ouvrières.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député ne m'a pas compris. Les Débats lui rapporteront fidèlement ce que j'ai dit. Maintenant, je vais lire la lettre dont j'ai parlé :

M. W. L. Mackenzie King,
Rédacteur de la Gazette du Travail,
Ottawa.

Toronto, 3 octobre 1900.

Monsieur,—En réponse à votre lettre me demandant les noms et les adresses des personnes à qui vous pourriez envoyer le numéro de septembre de la Gazette du Travail, je vous conseillerais d'envoyer un certain nombre d'exemplaires de chaque numéro aux bureaux des différentes associations de métiers de cette ville, au secrétaire de la chambre de commerce et aux principaux fabricants et patrons de notre cité.

Je vous conseillerais aussi d'en adresser un nombre suffisant au secrétaire de la bibliothèque publique de Toronto qui devra les distribuer dans la bibliothèque centrale et dans les différentes divisions.

Je suis, monsieur, votre dévoué,

(Signé) E. F. CLARKE.

Je n'ai pas l'intention de discuter avec l'honorable député si celui qui a signé cette lettre, est un valet politique, ou si le renseignement publié dans la Gazette ressemble à la description qu'en a faite mon honorable ami. Je laisserai aux nombreux lecteurs de ce journal le soin de juger si, véritablement, ainsi que je l'ai affirmé, cette publication est très utile. La Chambre me pardonnera de lui lire une autre lettre qui se rapporte au travail du département. L'honorable député a dit que le pays n'attendait qu'une seule chose de ce département : faire observer la loi concernant le travail des aubains. En parlant ainsi, il a méconnu l'importance de l'œuvre accomplie sous l'empire de la loi de conciliation, dans un grand nombre de questions dont j'ai parlé, il y a quelques temps. Voici la lettre qu'adressait au département une compagnie industrielle bien connue :

Dundas, Ont., 29 janvier 1901.

Département du Travail, Ottawa, Ont.

Monsieur,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre courtoise, en date du 26 courant. En réponse nous voulons vous exprimer le plaisir que nous avons éprouvé à lier connaissance avec M. King, votre sous-ministre, et vous dire que c'est entièrement grâce à son jugement sain que le léger différend qui existait entre quelques-uns de nos employés et nous-mêmes a été réglé à la satisfaction de toutes les parties intéressées.

Nous vous prions de bien vouloir accepter nos sincères remerciements pour l'intérêt que vous nous avez témoigné.

Nous demeurons, bien respectueusement,
Vos dévoués serviteurs,

(Signé) JOHN BERTRAM & SONS.

Tout le monde sait que MM. John Bertram & Sons ne sont pas des libéraux ; au contraire, ce sont des conservateurs actifs et importants. Je crois donc qu'on acceptera comme honnête l'opinion qu'ils expriment sur le travail bienfaisant accompli par le département, dans la circonstance dont parle cette lettre. Quant aux avantages que les intéressés retirent de la loi de conciliation, et quant au crédit que nous demandons, aujourd'hui, pour la mise en vigueur de cette

loi, je veux que tous les détails en soient critiqués honnêtement. J'aimerais connaître l'opinion des membres de cette Chambre sur les moyens à prendre en tout ce qui regarde ce département. Ces conseils, d'où qu'ils viennent, seront l'objet de notre sérieuse considération. Je ferai remarquer, cependant, que, dans le cas particulier dont il est question dans la letttre que je viens de lire, c'est-à-dire, dans cette grève qui durait depuis quatre mois, l'entente opérée à la suite de la visite d'un fonctionnaire de ce département, et d'après les stipulations de la loi de conciliation, a épargné au pays, peut-être, un montant beaucoup plus élevé que celui du crédit que nous demandons. Je crois que, dans les circonstances, nous pouvons, en toute confiance, nous présenter devant le comité pour lui demander de nous voter ce crédit. Avec l'honorable député de Grey-est, je dis que le ministre et les fonctionnaires de ce département doivent faire tous leurs efforts pour empêcher que les questions politiques ne s'y soulèvent ; nous sommes en pleine voie de réussite avec la Gazette du Travail, et cela démontre que le gouvernement entend faire observer à la lettre ses instructions. J'espère que le département continuera à donner, comme il l'a fait déjà, entière satisfaction à tous les intéressés.

M. WALLACE : L'honorable gentleman peut-il me dire en vertu de quel droit, le ministre a fait toutes ces dépenses ? Le parlement, l'an dernier, a-t-il voté un crédit à ces fins ?

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député veut-il parler des dépenses de l'année courante ?

M. WALLACE : Oui.

L'honorable M. SUTHERLAND : Nous sommes à discuter les estimations du prochain exercice. Cependant, je fournirai le renseignement demandé, quand nous étudierons les crédits de l'année courante, si cela convient à l'honorable député. Je sais qu'il y a un crédit, mais je ne pourrais en indiquer le chiffre.

M. WALLACE : Il n'y a pas de crédit, puisque le parlement n'en a pas voté.

L'honorable M. SUTHERLAND : Peut-être vaudra-t-il mieux attendre que les estimations pour l'exercice courant soient discutées ; je pourrai alors fournir à l'honorable député des renseignements plus complets.

M. WALLACE : Mais, n'en sommes-nous pas rendus à l'item 254, $50,000, pour le département du Travail ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. WALLACE : Vous nous demandez de voter $50,000 pour le prochain exercice. Je voudrais savoir de l'honorable ministre intérimaire en vertu de quelle autorité on a dépensé cette année le montant dont il a parlé, pour créer ce personnel important du département du Travail.

L'honorable M. SUTHERLAND : On a voté $10,000 l'an dernier.

M. WALLACE : Je ne puis trouver cela dans les estimations ; pourquoi ce montant n'est-il pas indiqué ici ?

Le MINISTRE DES FINANCES : On aurait dû l'inscrire en regard de ces chiffres dans le blanc qu'on trouve ici. C'est évidemment une erreur.

M. WALLACE : C'est une erreur ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette omission est le résultat d'une erreur.

M. WALLACE : On aurait voté $10,000, l'an dernier ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, si je me rappelle bien le chiffre. J'ai envoyé chercher le cahier où se trouve ce crédit.

M. WALLACE : Le cahier que nous avons entre les mains, ne fait pas mention de ce montant. Il me semble que, contrairement à ce qu'on a fait, on aurait dû prendre un soin jaloux de ne pas faire de ce département un instrument de propagande politique. Parcourons la Gazette du Travail. J'ai ici le numéro d'octobre où l'on trouve, suivant la remarque de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), un rapport du congrès des métiers et du travail du Canada, tenu ici, du 18 au 22 septembre. J'y trouve ce qui suit, dû à la plume inoffensive et juste du reporter de cette publication :

> Les travaux du Congrès n'ont jamais pris autant de temps, et le nombre des délégués présents n'a jamais été aussi élevé à aucune des sessions précédentes. Le fait que la réunion a eu lieu dans la capitale du Dominion doit, sans doute, donner la raison pour laquelle les représentants du travail et les représentants de la nation se sont trouvés plus en contact qu'ils ne l'avaient jamais été dans aucune circonstance précédente.

Il aurait pu ajouter que, 18 jours après cette réunion, le parlement était dissous, que dans le temps, l'honorable leader du gouvernement et l'honorable directeur général des Postes (M. Mulock) se préparaient à s'assurer le vote des électeurs, et que s'ils condescendaient à assister à ce congrès, c'était dans le but d'en prendre avantage, lors des élections fédérales, que seuls, ils savaient devoir arriver bientôt. Tout démontre que ces honorables ministres n'ont rien négligé, dans le but d'assurer leurs chances politiques. La Gazette du Travail leur a servi de moyen pour répandre partout ces renseignements qui devaient aider le gouvernement. Elle annonce que jamais encore on n'avait vu autant de ministres, autant de membres du parlement assister aux réunions du congrès. Quels étaient ces

membres du parlement ? L'honorable chef du gouvernement, le directeur général des Postes et M. N. A. Belcourt, représentant de la cité d'Ottawa à la Chambre des communes. C'étaient là les trois messieurs qui représentaient la nation dans cette circonstance. Notre excellent ami, l'honorable représentant de Vancouver (M. Smith), était le président de cette association. Il prétend être un ardent champion des classes ouvrières qu'il dit représenter ; mais ses votes et ses discours en cette Chambre démontrent qu'il est autant, sinon plus, un ardent défenseur du parti libéral.

Le PREMIER MINISTRE : Les deux vont de pair.

M. WALLACE : Non, pas quand il s'agit de voter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh ! oui.

M. WALLACE : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES: Oui.

M. WALLACE : La cité de Toronto——

Le MINISTRE DES FINANCES : Ne trouve-t-on pas des ouvriers en dehors des grandes villes ?

M. WALLACE : Attendez un instant. La cité de Toronto a une population ouvrière plus considérable que celle des autres villes d'Ontario et même du Canada, à l'exception de Montréal. Cependant ces ouvriers, à une majorité énorme, se sont prononcés contre le gouvernement actuel.

M. McCARTHY : Ils ont défait les candidats ouvriers à Toronto.

M. WALLACE : Les candidats ouvriers ?

M. McCARTHY : Oui.

M. WALLACE : Eh bien ! ils ressemblaient à l'honorable représentant de Simcoe-nord (M. McCarthy). Ils professaient des principes qu'ils n'entendaient pas mettre en pratique.

M. McCARTHY : L'honorable député est pourtant venu lui-même dans Simcoe-nord.

M. WALLACE : Non seulement la ville de Toronto, mais encore toute la province d'Ontario, par une majorité écrasante, s'est déclarée contre le gouvernement, et nous sommes tous des ouvriers dans Ontario. J'ai parcouru à la hâte les rapports que contient la Gazette du Travail ; cette feuille me fait tout l'effet d'être une brochure électorale. Voici le numéro d'octobre, publié immédiatement avant les élections ; il est rédigé de manière à favoriser les intérêts du parti libéral. On ne peut y trouver une ligne qui fasse mention des membres de la loyale opposition de Sa Majesté. Par contre, vous pouvez y lire, à chaque page, l'éloge du gouvernement du Canada. Un autre fait qui mérite condamnation et dont on a parlé au cours de ce débat, est celui-ci : Nous avons, pour tous les membres de la Chambre qui voient cette gazette ce soir, pour la première fois, un seul exemplaire de chaque numéro paru depuis huit mois qu'on publie ce journal. Nous n'avons qu'un seul exemplaire à nous passer de main à main. Quand le gouvernement nous demande de lui voter un crédit de $50,000 pour cette feuille et pour le travail qu'elle nécessite, je prétends que, avant de voter ce montant, nous avons droit à des explications plus complètes que celles qu'on nous a fournies. $50,000 ne représentent pas un chiffre élevé, si cette dépense est utile ; mais $50,000 sont un montant trop considérable, si on le dépense à créer parmi les patrons et les ouvriers du pays, un courant d'opinion en faveur d'un parti politique.

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'informe qu'on a envoyé à tous les membres de la Chambre une circulaire leur demandant de faire connaître les noms des personnes à qui ils voudraient qu'on adressât la Gazette du Travail. Le département a reçu une réponse de l'honorable représentant de Toronto (M. Clarke). J'ai appris avec surprise que cette publication n'était pas régulièrement distribuée aux membres de la Chambre. Je me trouve dans la position de l'honorable député (M. Wallace), mais cela provient de notre négligence à tous deux. Nous avons reçu la circulaire dont je parle, et, non seulement nous aurions eu tous les numéros parus, mais encore des exemplaires de ces numéros que nous pouvions faire adresser à tous ceux dont nous aurions donné les noms au département.

M. WALLACE : Je ne me rappelle pas avoir reçu une circulaire semblable. Je nie l'affirmation de l'honorable député quand il prétend se trouver dans une position semblable à celle qui m'est faite. C'est lui qui est responsable, puisqu'il devait faire envoyer des exemplaires de la Gazette du Travail aux membres du parlement. C'est le seul document officiel qu'on n'ait pas adressé aux représentants du peuple, et l'on vient nous demander de voter $50,000, sans nous avoir fourni l'occasion d'examiner le travail fait par ce département! Je puis dire que la nomination de personnes comme D. J. O'Donoghue, ne saurait satisfaire la population de Toronto. Cet homme a toujours été le type du partisan outré. Il ne peut réagir contre lui-même ; il est trop vieux pour cela. Le gouvernement aurait pu choisir parmi un grand nombre de ses amis dans cette catégorie, des hommes qui auraient inspiré de la confiance au peuple ; ce dernier eût pu espérer que justice lui serait rendue. Je ne crois pas que ceux qui connaissent très bien M. O'Donoghue, c'est-à-dire ceux au milieu desquels il a vécu depuis longtemps, puissent se dire heureux de sa nomination. Pour établir ce département, on a commencé par accorder des appointements élevés et des frais de déplacement outrés. C'était une

dépense extravagante, dans les circonstances. Le ministre secoue la tête ; il s'imagine, je suppose, que cette organisation n'a pas coûté cher et que les appointements ne sont pas élevés. Telle n'est pas mon opinion. Je suis convaincu qu'on aurait pu accomplir une œuvre plus utile, en dépensant moins.

M. FRASER : Si nous discutons cette question dans le but d'aider réellement le gouvernement à organiser ce département du Travail, l'occasion est propice et nous pouvons espérer un heureux résultat de nos délibérations. Je ne suis pas surpris d'entendre l'honorable député (M. Wallace) condamner le rapport des délibérations du congrès ouvrier, mais cela devait fatalement arriver. La Gazette du Travail n'a publié que des rapports fournis par les membres du congrès eux-mêmes, sur les sujets discutés.

M. WALLACE : Non, ce rapport est en tout semblable à celui qu'aurait publié un journal ordinaire.

M. FRASER : C'est le rapport de ce qui s'est passé au congrès.

M. MONK : Avec des commentaires.

M. FRASER : A mon avis, il n'y a pas de commentaires.

M. MONK : Oui.

M. FRASER : C'est le rapport de ce qui s'est passé au congrès, et nous pouvons l'assimiler à celui qu'on fait des délibérations de cette Chambre. Je ne connais aucunement M. O'Donoghue ; cependant, des personnes respectables m'affirment que les associations ouvrières de Toronto et le conseil central des Métiers et du Travail du Dominion ont approuvé sa nomination. C'est la meilleure garantie que nous puissions avoir du caractère de M. O'Donoghue.

M. WALLACE : Où se trouve la preuve de tout cela ?

M. FRASER : Je m'appuie sur les déclarations de personnes respectables, mais si l'honorable député déclare que ce que j'ai avancé n'est pas exact, je retirerai mon affirmation.

M. INGRAM : Je crois que l'honorable gentleman (M. Fraser) a raison.

M. FRASER : L'honorable député d'York-ouest est-il content, maintenant ?

M. WALLACE : Mon honorable ami (M. Fraser) ne connait pas personnellement tous ces détails.

M. FRASER : Je craignais que l'honorable député (M. Wallace) n'acceptât pas ma déclaration et cela ne m'a pas fait trembler ; heureusement que l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) est venu à mon secours. J'ai fait cette déclaration en m'appuyant sur les affirmations de personnes que je croyais bien renseignées ; maintenant, j'ai en ma faveur la meilleure autorité possible. Vu le fait que les unions ouvrières, qui sont surtout intéressées à l'organisation de ce département du Travail, et qui connaissent mieux que n'importe qui M. O'Donoghue, ont décidé que ce gentleman devait être nommé, je demande à l'honorable député (M. Wallace) s'il se montre juste à l'égard de ces asociations et de ce fonctionnaire, en disant que la nomination de M. O'Donoghue ne rencontre pas les vues des ouvriers de la cité de Toronto. Voilà un fait qui démontre combien facilement certaines personnes sont toujours prêtes à jeter du discrédit sur le caractère d'un homme, quand il s'agit pour elles d'obtenir un avantage politique. Le travail n'est pas libéral ; il n'est pas non plus tory. Il y a dans toutes les unions ouvrières, des gens qui appartiennent aux deux partis politiques ; cependant, si les ouvriers connaissaient l'histoire de la question du travail dans ce pays, ils seraient peut-être plus rares ceux qui appartiendraient au parti tory. En 1886, l'ancien gouvernement nommait une commission royale pour s'enquérir des relations entre le travail et le capital et de toutes les autres questions qui s'y rapportaient. Quand cette commission a-t-elle fait son rapport ? Trois ans après. Nos adversaires se montraient pourtant bien anxieux de s'assurer des faits, d'unir le capital et le travail et de faire un rapport marqué au coin de la sagesse ; et il leur a fallu trois ans pour préparer ce rapport qui, je le déclare, contient des détails qui peuvent donner à penser aux hommes sérieux qu'il existait une question ouvrière au Canada et qu'il fallait la régler.

M. INGRAM : Etes-vous certain que le rapport n'a été fait que trois ans après 1886?

M. FRASER : La commission fut nommée en 1886, et le rapport ne fut publié que le 22 février 1889, c'est-à-dire deux ans et demi ou trois ans plus tard. Voici ce que dit le rapport de cette commission :

> Votre commission est parfaitement convaincue qu'il serait à l'avantage des ouvriers de renvoyer à un des ministres de la Couronne toutes les questions qui les intéressent ; dans ce but, on devrait établir un département du Travail qui recevrait et publierait des statistiques——

C'est là ce que nous faisons maintenant.

> Les ouvriers trouveront un moyen plus facile et plus prompt de faire connaître leurs griefs et leurs désirs au gouvernement.

A la page 121, on trouve en détail les raisons de la création du département demandé. Voici :

> Des témoignages entendus on peut conclure qu'un bureau de statistiques du Travail devrait être établi.

Plus loin :

> Comme les témoins ont tous fait la même réponse sur ce point, il n'est pas nécessaire de signaler un témoignage particulier pour démontrer la nécessité de ce bureau.

C'est là le rapport de la commission, au mois de février 1889. Ce document fut dé-

posé sur le bureau de la Chambre, à la session de 1890, et le gouvernement d'alors adopta une loi à l'effet d'obtenir et de publier les statistiques du travail. J'ai cette loi ici. Elle stipule que le ministère de l'Agriculture aura une division connue sous le nom de bureau des statistiques du travail. Voici cette stipulation que je trouve au chapitre 15, 53 Victoria :

Le Gouverneur en conseil pourra en tout temps nommer un fonctionnaire qui sera appelé le " sous-commissaire de la statistique du Travail ", et qui occupera sa charge durant bon plaisir.

Les devoirs du commissaire seront de recueillir, classifier, élaborer et présenter dans des bulletins trimestriels des rapports annuels au parlement des renseignements statistiques au sujet du travail de tous genres au Canada.

Il sera du devoir du commissaire de se procurer des fonctionnaires et employés fédéraux, provinciaux et municipaux et de tous officiers des institutions publiques——

Et le reste.

Le chef du bureau des statistiques du travail devait être le ministre de l'Agriculture qui porterait le nom de commissaire des statistiques du travail. On vota un montant de $10,000, imputable sur le fonds consolidé, pour l'administration de ce département. La loi contient une annexe se rapportant à la classification des statistiques et indiquant exactement la méthode à suivre. Ici se présente un épisode assez curieux. En 1891, j'ai fait la campagne électorale dans la Nouvelle-Ecosse où l'on compte un si grand nombre de mineurs et d'ouvriers de tous métiers. En réalité, si la Nouvelle-Ecosse est la plus importante province du Dominion, c'est parce que ses habitants doivent tous travailler, et que ceux qui peinent, connaissent mieux comment user de la vie et en retirer le plus d'avantages possibles. Notre gouvernement provincial a adopté, deux ou trois ans avant le gouvernement fédéral, une loi semblable à celle qui nous régit maintenant. Nous avons constaté combien efficace est cette législation. Mais je veux appeler l'attention de la Chambre sur un fait qui s'est produit pendant les élections de 1891. D'un bout à l'autre de notre province, les orateurs conservateurs clamaient : Voyez ce qu'a fait le gouvernement pour la classe ouvrière, il a établi un département et voté des crédits, pour recueillir toutes les statistiques du travail ; c'est le premier gouvernement qui pense aux ouvriers. Aussi ces derniers doivent-ils voter pour lui. Je puis dire qu'en 1891 nos adversaires ont obtenu le plus grand nombre des votes des ouvriers de la province de la Nouvelle-Ecosse. Mais qu'est-il arrivé ? Bien que cette loi eût été adoptée en 1890, depuis cette époque, jusqu'aux élections de 1896, nos adversaires n'ont rien fait pour mettre leur beau projet à exécution, et ils ont été chassés du pouvoir, avant d'avoir établi ce bureau des statistiques du travail. Aujourd'hui ce département est en pleine activité.

M. MONK : Nous sommes au vingtième siécle.

M. FRASER : Oui, mais il vous faudrait des années pour oublier ce que vos amis ont fait dans le passé, relativement à cette question du travail. La loi établissant le département du Travail a été adoptée l'an dernier, et immédiatement le gouvernement l'a mise en vigueur, voilà toute la différence. On ne peut espérer que tout soit parfait, à l'heure actuelle, car ce département n'est organisé que depuis quelques mois. Je puis déclarer, cependant, que la Gazette du Travail rencontre pleinement le but pour lequel elle a été fondée. Les travaux de ce département et les statistiques qu'il publie, après les avoir recueillies par tout le pays, seront d'un immense avantage à la population du Dominion.

Si je saisis bien les signes des temps prochains, je constate que les habitants des Etats-Unis sont sur le point de venir en conflit les uns avec les autres. Ce que les citoyens du Canada devraient comprendre, avant tout, c'est que le travail et le capital doivent s'entendre entre eux puisque leurs intérêts sont réciproques, et qu'il faut que le capital aide le travail et que ce dernier donne son concours au capital.

Dans ce sens, on peut rendre un grand service au pays, en inculquant à notre population les véritables principes qui doivent régler les actes de ces deux grands facteurs de la prospérité d'un peuple. Encore une fois, il faut que l'ouvrier, et le patron s'entendent mutuellement. Voilà la difficulté que doit surmonter, à l'heure présente, la grande nation américaine. Le malaise dont souffrent les Etats-Unis est passé à l'état chronique, à tel point que le moindre incident pourra causer une révolution sanglante. L'ouvrier américain comprend qu'il est maltraité, qu'on ne lui accorde pas la justice qui lui est due ; d'un autre côté, nous voyons les capitalistes former d'immenses combinaisons industrielles. La lutte se fera donc entre le travail, d'un côté, et le capital accumulé, de l'autre. Si nous avons au Canada un moyen d'instruction continu qui permettra aux capitalistes et aux ouvriers de se réunir pour discuter les questions qui les intéressent mutuellement, nous pouvons espérer que les partis en cause en arriveront à une entente satisfaisante dans toutes leurs difficultés. Si l'ouvrier comprend qu'il est traité avec justice et que, non seulement son patron, mais encore le gouvernement lui accorde la considération à laquelle il a droit, l'industrie se développera dans la paix et la concorde. Voilà une des raisons qui me faisaient applaudir, l'an dernier, à la création de ce département. Que m'importe qu'un fonctionnaire ait été un partisan ardent, avant sa nomination. Il y a des partisans déclarés qui sont encore, je le proclame hautement, des hommes respectables et honnêtes. Parce qu'un homme était un tory ou un libéral ardent, avant de devenir fonction-

naire, faut-il conclure de là qu'il ne peut faire des rapports fidèles de l'état des affaires, dans le district où il demeure? Je ne le crois pas. Doit-on poser en principe que celui qui nage continuellement entre deux eaux, qui n'a aucune opinion politique arrêtée, est seul digne d'être correspondant de la Gazette du Travail?

M. WALLACE : On me permettra de dire que ce n'est pas là l'objection que j'ai soulevée contre la nomination de M. O'Donoghue. L'honorable député se façonne un homme de paille qu'il réussit à étendre par terre. Voici mon objection : M. O'Donoghue a été à l'emploi du gouvernement, durant plusieurs années, et il s'est toujours montré partisan politique ardent, et il ne changera pas de ligne de conduite.

M. FRASER : Je demanderai à mon honorable ami de régler cette question avec l'honorable député de Simcoe-est qui a dit que ce fonctionnaire était un valet politique.

M. WALLACE : C'est là ce que nous disons. M. O'Donoghue s'est toujours montré partisan politique ardent, durant les douze années qu'il a été à l'emploi du gouvernement d'Ontario.

M. FRASER : D'où il suit qu'un homme qui est fonctionnaire d'un gouvernement local, est nécessairement un valet politique?

M. WALLACE : Il s'est montré partisan actif tout le temps.

M. FRASER : En supposant cela, il est donc valet politique, puisqu'il a été fonctionnaire d'un gouvernement local.

M. WALLACE : Non, pas pour cette raison, mais parce qu'il s'est montré partisan actif, tout en recevant l'argent du peuple.

M. FRASER : Je ferai remarquer à l'honorable député qu'il se trompe dans cette déclaration tout comme il a fait erreur, tout à l'heure, en prétendant que les ouvriers du Canada n'avaient pas demandé la nomination de M. O'Donoghue. Il a dit que tous les ouvriers du Canada étaient en faveur de l'opposition ; cependant, ce sont eux qui ont demandé que ce valet politique fût nommé à la position qu'il occupe.

M. WALLACE : Oh ! non.

M. FRASER : Les ouvriers de Toronto n'ont-ils pas recommandé M. O'Donoghue ?

Quelques VOIX : Non.

M. INGRAM : Le congrès des métiers et du Travail du Canada n'a pas recommandé ce monsieur ; le président, dans son discours aux membres du congrès, a approuvé la nomination de M. O'Donoghue. Mais les ouvriers eux-mêmes ne l'ont jamais approuvée—

M. FRASER : On me dit que les unions ouvrières de Toronto ont ratifié cette nomination.

M. WALLACE : Qui vous a donné cette information ?

M. FRASER : Si l'honorable député veut me faire subir un examen de cathéchisme, je dois refuser de recevoir ses leçons.

M. WALLACE : Si l'honorable député déclare qu'il connaît personnellement ce fait, je ne discuterai pas son affirmation.

M. FRASER : Ces renseignements me sont fournis par une personne tout aussi respectable que peut l'être l'honorable député et ce dernier devra réfuter ma déclaration. Prétend-il que M. O'Donoghue n'est pas un bon fonctionnaire et qu'il ne fait pas un travail utile ?

M. WALLACE : C'est là l'accusation.

M. INGRAM : J'ai fait cette déclaration.

M. FRASER : L'affirmation de l'honorable député constitue une preuve qui n'est pas, cependant, concluante, parce que, si on lui disait que M. O'Donoghue s'est toujours montré son adversaire politique, mon honorable ami penserait, sans doute, que cet homme a toujous été son ennemi. Je comprends ses sentiments dans cette circonstance.

M. CLANCY : L'honorable député est vraiment trop candide.

M. FRASER : Ma candeur étant reconnue, je puis continuer la discussion, sans m'occuper de considérations d'une nature personnelle. On doit féliciter le gouvernement de publier la Gazette du Travail. Déjà, ce journal a fait beaucoup de bien. Les ouvriers que j'ai rencontrés m'ont exprimé leur satisfaction à ce sujet. Cependant je veux soulever une objection : il n'y a qu'un agent dans la Nouvelle-Ecosse, et il demeure à Halifax. Je ferai remarquer à l'honorable ministre qu'à Sydney et à Pictou, il y a plus d'ouvriers travaillant dans les mines et les manufactures qu'on n'en saurait trouver à Halifax ; cependant, il n'y a pas d'agent dans l'une ou l'autre de ces villes. Il faut reconnaître, cependant, que le correspondant d'Halifax a des aptitudes réelles et qu'il envoie, de temps à autre des renseignements utiles sur la condition du travail à Sydney et à Pictou.

La gauche a reconnu que la création de ce département est un pas de fait dans la bonne voie ; sans doute, ce système devra subir des perfectionnements. Il me semble que toute la Chambre devrait encourager généreusement cette réforme. On parle d'une dépense de $50,000 ; mais une seule grève coûtera plus cher que ce montant. Une grève d'une semaine, dans une manufacture importante, coûtera, aux ouvriers, par suite du temps perdu, et aux patrons, à cause de la fermeture de leurs fabriques, beaucoup plus cher que la somme dépensée

pour la publication de la Gazette du Travail. Nous devons reconnaître, tous les jours, que les ouvriers ont leur place marquée dans ce pays. Nous avons consacré nos efforts à encourager ceux qui voulaient consacrer des capitaux à la création de différentes industries ; n'est-ce pas là une excellente raison pour accorder aux ouvriers tous les avantages possibles ? Pour arriver à ce but, nous ne saurions nous servir d'un moyen meilleur que celui qui consiste à fournir tous les renseignemens nécessaires aux ouvriers pour les aider à obtenir la position qu'ils doivent occuper dans ce pays. Nous devrions faire tous nos efforts pour leur permettre de faire sentir leur influence, non seulement dans les cercles politiques mais dans les sphères sociales, et d'assurer leurs intérêts sous tous rapports.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je ne sais exactement s'il serait préférable de prolonger cette discussion ; mais comme, depuis l'âge de 12 ans, j'ai toujours été un ouvrier et comme j'ai toujours essayé de travailler au bien-être de ceux qui peinent, je crois devoir dire un mot sur cette question du travail. Le gouvernement actuel a eu, au contraire de ses prédécesseurs, le courage de créer un département qui doit surveiller les intérêts de la classe ouvrière. On a demandé en vain aux autres administrations de faire quelque chose dans ce sens, mais il appartenait à ce gouvernement de commencer cette réforme.

Avant de venir à Ottawa, j'ignorais l'existence de la Gazette du Travail, et peut-être l'ignorerais-je encore, si je n'eusse assisté à une des séances du comité, où j'ai tout appris ; et j'ai été bien aise de savoir qu'on fait quelque chose dans l'intérêt des classes ouvrières. L'orateur qui m'a précédé (M. Fraser) vient de la Nouvelle-Ecosse, province qui a produit tant de grandes choses dignes de louanges, et ce n'est pas le moindre titre de gloire de cette province de compter au nombre de ses fils l'honorable député (M. Fraser), le géant de cette Chambre. Il prétend que la lutte entre le capital et le travail s'accentue de jour en jour. Tout ce qui tend à reconcilier le capital et le travail et à l'apaisement des querelles qui surgissent entre ces deux grands facteurs du progrès moderne contribue au bien du pays. Je me souviens que le premier ministre, il y a quelques années, entreprit de régler un différend de ce genre ; il se rendit au milieu d'un groupe ouvrier et réussit à pacifier le différend qui s'était élevé entre eux et leur patron. Je ne sais si ma mémoire est fidèle, mais c'est l'impression qui m'en est restée, et si le premier ministre a réussi à accomplir cet acte, il a fait là quelque chose de grand. Cette Gazette du Travail qui se publie mensuellement est adressée à un grand nombre de lecteurs, et si les députés tories ne l'ont pas encore reçue, cela ne saurait tarder, maintenant qu'ils se sont permis de critiquer si sévèrement ce journal. A mon avis, cette publication est destinée à produire beaucoup de bien. A tout événement, l'ouvrier y apprendra où il y a demande de main-d'œuvre. Par exemple, on y voit qu'à Saint-Thomas, il se construit actuellement une vaste salle d'armes, au prix de $50,000 ; de sorte qu'il y a lieu de s'attendre à voir affluer nombre d'ouvriers vers cette ville. Toutefois, ce qu'il y a de plus admirable, c'est que le chef de ce bureau a pour mission d'apaiser les différends qui s'élèvent entre ouvriers et patrons. Il aurait réussi, paraît-il, à régler le différend qui a surgi à Valleyfield. Si ce chef de bureau ou ses subordonnés réussissent à mettre fin aux différends qui éclatent entre patrons et ouvriers, ils feront une excellente œuvre ; car, ces grèves tendent à faire émigrer les ouvriers à l'étranger au détriment des villes où ils sont employés.

Un mot au sujet de la question de la main-d'œuvre étrangère. Le premier ministre a saisi la Chambre d'un bill à ce sujet et peut-être cette mesure a-t-elle déjà été adoptée. En entendant, l'autre soir, mes collègues pérorer sur cette question, j'ai conçu le désir de prendre la parole à ce sujet. On nous a appris, l'autre jour, que nous dépensons annuellement un demi-million de dollars pour amener des immigrants au pays. Nos agents sont allés en chercher partout en Europe. Il paraît même que ces agents ont découvert dans le sud de l'Europe une peuplade sans nom et qu'ils vont faire immigrer quelques-uns de ces individus au Canada. Et pendant ce temps-là, voici qu'on présente une loi sur la main-d'œuvre étrangère qui tend à éloigner du pays nombre de bons citoyens comme ceux qui nous viennent de la vieille Europe ; et ce sont là les immigrants les plus intelligents et les plus progressifs, les artisans et les ouvriers d'élite qu'il faudrait, au contraire, inviter à venir s'établir au pays. La plus grande nation que le soleil ait jamais éclairée s'est élevée à la hauteur où elle plane, parce que les opprimés et les malheureux de tous les autres pays ont toujours trouvé un asile dans son sein. Nous ferions bien de prendre cette nation pour modèle, et d'ouvrir les portes du pays à tous ceux qui veulent travailler. Voilà ce qu'il nous faut faire, au lieu de fermer nos portes aux immigrants, par une semblable législation. C'est là un point sur lequel je ne saurais trop insister. Comment, M. l'Orateur, c'est à peine s'il nous est possible de trouver des ouvriers agricoles pour les travaux des champs ; force nous est de faire nous-mêmes ces travaux, manque de bras. Et voilà qu'on veut établir une législation tendant à éloigner les immigrants qui nous arrivent de l'autre côté de la frontière. C'est une loi de représailles, nous dit-on. On sait à quoi aboutissent ces représailles. Mes collègues ont sans doute lu, dans leur jeunesse, les essais de Bacon ; sinon, ils devraient le faire. Or, Bacon dit que celui qui cherche à se venger ne fait qu'envenimer ses plaies. Et

voilà ce que nous faisons en usant de représailles envers nos voisins. Donnons-leur donc bon exemple ; invitons-les à venir ici. Nos ouvriers nationaux, j'en suis convaincu, ont assez d'intelligence et d'habileté pour lutter avec tous les nouveaux venus. Gardons au pays les immigrants qui nous arrivent, mais pour cela sachons leur rendre la vie aussi peu dispendieuse que possible. En terminant, j'exprime de nouveau l'espoir que l'on maintiendra le bureau du travail. Toutefois, ce n'est pas aux parasites de la politique qu'il faut s'adresser pour obtenir des renseignements pour ce bureau, la Gazette du Travail. Je n'affirme pas qu'il en est ainsi aujourd'hui ; mais, le cas échéant, il faudrait voir à remédier à la chose. Il y a dans chaque partie du pays, des personnes versées dans ces questions et il n'est pas nécessaire de s'adresser à ces politiciens pour obtenir pareils renseignements. Le bureau des industries de l'Ontario a été établi, il y a un certain nombre d'années, et dès le début, j'ai été un de ses correspondants sans jamais avoir reçu un rouge liard pour mes services.

M. BENNETT : Faites-vous payer.

M. ROBINSON : Non, jamais je ne me ferai payer un seul sou. Il est facile, du reste, de se procurer ces renseignements. Dans toutes les villes, il y a des organisations ouvrières, et je dois le déclarer ici, il se rencontre au sein de ces associations des ouvriers fort intelligents et fort renseignés. J'ajouterai que dans la discussion des questions politiques, ils pourraient en remontrer à nombre de députés. Ces ouvriers consentiraient volontiers à procurer des renseignements au bureau sans rémunération, pourvu que le gouvernement leur fournisse le papier et autres accessoires. Il est inutile de payer cent dollars par année à des partisans. Qu'on choisisse un ouvrier dans chaque localité et qu'on lui demande de vouloir bien rendre compte au bureau de la situation de la classe ouvrière et de la main-d'œuvre dans sa localité, et l'on obtiendra ainsi tous les renseignements voulus. Si le cabinet veut bien m'en croire, qu'il continue à publier la Gazette du Travail ; mais dans son propre intérêt, qu'il en fasse un journal tout à fait indépendant des partis politiques ; car lorsque l'opposition actuelle arrivera au pouvoir, le gouvernement actuel pourrait se repentir d'avoir donné un mauvais exemple.

M. INGRAM : J'ai écouté avec plaisir les observations de mon collègue d'Elgin-ouest (M. Robinson). Connaissant son passé, je sais qu'il a toujours pris un vif intérêt à la question ouvrière. On s'est plaint de ce que la Gazette du Travail n'est distribuée qu'à un nombre restreint de lecteurs. J'ai reçu une circulaire me demandant de transmettre au bureau les adresses d'un certain nombre de personnes auxquelles la Gazette du Travail pourrait être envoyée. Je me suis moi-même abonné à ce journal et à ce titre, je suis en mesure d'en parler en connaissance de cause. Le nom du sous-ministre du Travail est venu sur le tapis ce soir. Lorsque la loi est devenue en vigueur, j'ai appelé l'attention du ministre sur la nécessité de placer à la tête du bureau un chef parfaitement indépendant des partis politiques. J'incline à penser que pour son propre compte, le sous-chef du bureau tient à faire de la Gazette un journal indépendant de la politique. Toutefois, je comprends parfaitement les difficultés qu'il lui faut surmonter pour faire de ce journal un organe impartial, entouré qu'il est de fonctionnaires qui ont toujours pris part active aux luttes politiques. Je tiens à mettre le sous-ministre sur ses gardes et à lui conseiller de n'accepter que sous bénéfice d'inventaire les avis qu'il reçoit de ceux qui lui sont associés au bureau. Je mentionnerai d'abord le nom de M. D. J. O'Donoghue, qui, pendant nombre d'années, a toujours pris une part très active aux luttes politiques dans le pays.

M. HEYD : L'honorable député pourrait-il me dire quelle charge M. O'Donoghue occupait à l'époque où il fut nommé à son poste actuel ?

M. INGRAM : Je reviendrai plus tard sur ce sujet. Le ministre suppléant nous a dit que la Gazette du Travail ne fait pas de politique de parti. Cela s'applique sans doute à tout ce qui est publié dans ce journal ; et ici encore, j'avertis le sous-ministre de se tenir sur ses gardes, s'il ne veut pas que la politique se glisse dans son journal, car je suis bien au fait de la tactique de D. J. O'Donoghue. J'ai été membre du congrès des arts et métiers du Canada pendant quelques années, et je sais que la Chambre des communes pâlit à côté des partisans politiques qui composent le congrès en question. Dans cette Chambre, nous croyons qu'il règne un esprit de parti très prononcé parmi les conservateurs comme parmi les libéraux; mais je dois l'avouer, jamais encore je n'ai vu au sein de cette Chambre l'esprit de parti dominer en maître comme il le fait au sein du congrès des arts et métiers du Canada. Voyons quelle a été la tactique de M. O'Donoghue par le passé. A l'époque où il était fonctionnaire du gouvernement d'Ontario, il était associé aux organisations ouvrières de Toronto. Or, on le sait, les ouvriers de Toronto comme partout ailleurs, doivent consacrer presque tout leur temps à gagner leur pain quotidien et celui de leurs familles, et il leur reste bien peu de loisirs pour se livrer à la politique et faire de la propagande parmi les organisations ouvrières de la ville en faveur d'un parti politique quelconque. Ces ouvriers, pour la plupart, sont sincères dans leurs efforts pour la défense des mesures qu'ils croient favorables aux intérêts des ouvriers du Canada, et ils assistent volontiers aux assemblées. Toutefois, ils ne font pas de propagande parmi ces associations et il faut chercher ailleurs que dans leurs rangs les auteurs de certaines ma-

nœuvres qu'on remarque au congrès des arts et métiers à Toronto. M. O'Donoghue, qui était fonctionnaire du gouvernement d'Ontario, avait tous les loisirs voulus pour se livrer à une autre besogne ; il était en lieu d'étudier la statistique du bureau des industries de l'Ontario et c'est des ministres provinciaux eux-mêmes qu'il recevait, dans une large mesure, ses inspirations relativement à la propagande qu'il devait exercer parmi les organisations ouvrières et aux moyens à prendre pour gagner les suffrages des populations ouvrières d'Ontario. Pendant nombre d'années, il eut pour associé monsieur A. F. Jury, qui est maintenant agent d'immigration à Liverpool. Jadis, sous le régime conservateur, ces deux messieurs ne laissaient jamais échapper l'occasion de déblatérer contre le gouvernement en raison de l'aide qu'il accordait à l'immigration, et ils saisissaient également toutes les occasions d'avancer les intérêts du parti libéral tant dans la province de l'Ontario que dans les autres provinces.

J'appelle l'attention du chef du bureau du Travail, sur un passage contenu dans l'adresse du président du congrès des Arts et Métiers du Canada, et évidemment inspiré par l'esprit de parti. Voici ce passage :

> Au commencement de la session, le bill amendant la loi relative aux marques et aux dessins de commerce fut présenté de nouveau, cette fois par monsieur A. Campbell, député de Kent ; mais en raison de la longueur des débats sur plusieurs questions, le bill ne put aller au delà de la première lecture.
>
> Du reste, il aurait été rejeté par le Sénat.

De quel droit ce monsieur ose-t-il dire que le Sénat aurait repoussé cette mesure ?

M. HEYD : L'honorable député voudrait-il bien répondre à la question que je lui ai posée il y a un instant et nous dire quelle charge M. O'Donoghue remplissait au congrès des Arts et Métiers, à l'époque de sa nomination à sa charge actuelle ?

M. INGRAM : Si l'honorable député veut bien prendre patience, je satisferai sa curiosité tout à l'heure. N'est-ce pas un fait—et si je me trompe et qu'on me le prouve demain, je me rétracterai volontiers—n'est-ce pas un fait, dis-je, que l'on conseilla à ces représentants des ouvriers d'aller consulter M. Jackson qui, étant au courant de toute la question, pourrait leur expliquer la situation précise où ils se trouvaient ainsi que les raisons s'opposant à ce que le gouvernement leur accordât la législation qu'ils demandaient, et que de fait, ils sont allés consulter M. Jackson ? Il est un autre gentleman qui remplit une charge dans une autre partie de ces édifices, et qui offrit de les conduire au bureau du rédacteur des lois de cette institution, lequel leur ferait connaître l'attitude précise du cabinet au sujet de la législation demandée ? Ont-ils suivi ce conseil et saisi l'occasion de se renseigner à ce sujet ? Non, cela ne leur revenait pas. Que voulaient-ils donc ? Ils voulaient s'adresser à cette institution qui siège dans une autre partie de ces édifices, convaincus qu'ils étaient, après avoir fait un peu de propagande et sondé le terrain, que la législation demandée serait rejetée, ce qui les mettrait en lieu d'infliger un nouveau soufflet à cette institution, et cela tout simplement dans un but politique. Voilà pourquoi j'affirme que ces messieurs, au lieu d'épouser la cause des populations ouvrières, se soucient plutôt de servir les intérêts d'un parti politique. J'ai quelques mots à dire au sujet d'un autre gentleman, M. A. F. Jury. Je faisais partie du congrès des Arts et Métiers lorsque M. Jury crut devoir se rendre dans mon comté pour y faire de la propagande contre moi ; c'était un acte d'amour fraternel, de la part d'un de mes confrères du congrès. Mais fort de la confiance que le peuple repose en moi, je fus réélu d'emblée, malgré l'opposition de M. Jury.

Jadis, ces messieurs de la droite imputaient à crime au gouvernement conservateur le fait d'encourager l'immigration d'ouvriers au pays. Quelle classe d'immigrants le gouvernement conservateur voulait-il donc inviter à venir ici ? Des agriculteurs, de préférence à toute autre classe d'immigrants. Or, que vois-je dans le rapport de l'immigration pour 1899 déposé sur le bureau par le gouvernement ? J'y constate que M. Jury condamne l'immigration au Canada de la respectable classe des fermiers anglais.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Est-ce bien vrai ?

M. INGRAM : Oui, et je vais donner lecture de ce passage, pour l'instruction de mon honorable ami (M. Robinson) :

> Le gouvernement canadien a toujours vivement désiré recruter des immigrants parmi les fermiers anglais, mais si j'en juge d'après l'expérience que j'ai acquise au milieu d'eux et en les observant de près aux exhibitions régionales, aux marchés et aux foires où j'en ai rencontré des milliers, les fermiers anglais, à mon avis, ne sont nullement les immigrants les plus convenables au pays ni ceux qui sont les plus propres à l'œuvre de pionniers de la colonisation, soit dans les anciennes provinces soit dans les nouvelles. D'ordinaire, le fermier anglais ne s'est pas habitué aux fatigues, aux durs labeurs et aux sacrifices inséparables de la vie du colon. S'il faut en juger d'après les apparences, le fermier anglais est plus à l'aise que le commun des cultivateurs canadiens. La plupart d'entre eux ne se livrent pas eux-mêmes aux travaux manuels, et quand on leur parle d'émigrer au Canada, la première question qu'ils nous posent est celle de savoir s'il n'est pas fort difficile de se procurer de la main-d'œuvre au Canada et si les salaires ne sont pas très élevés ; preuve que leur pensée s'oriente surtout vers l'emploi d'ouvriers agricoles pour faire leur besogne. Nombre de fermiers anglais ont un capital de £1,000 à £10,000 d'engagé dans leurs exploitations agricoles et sont réellement des capitalistes.

Je le demande à la Chambre : Est-ce que le peuple s'oppose à l'immigration de capitalistes qui viendraient acheter des terres au Canada et y donner de l'emploi aux

ouvriers agricoles ? Non, assurément. Or, quelle classe d'immigrants M. Jury recrute-t-il ? Des travailleurs qui viennent ici faire concurrence à nos ouvriers, et cela après avoir jadis censuré le parti conservateur de ce chef. Après avoir autrefois condamné le recrutement de pareils immigrants, aujourd'hui il n'a plus un mot de blâme à ce sujet. Le gouvernement ferait acte de sagesse en révoquant cet agent, car il est prêt à tout faire pour conserver sa place. Le député de Brant tient à savoir quelle charge M. O'Donoghue a remplie au service du gouvernement de l'Ontario ?

M. HEYD : Non ; je veux savoir quelle était sa situation dans l'organisation ouvrière.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, il a été employé, pendant nombre d'années, au bureau de la statistique du gouvernement de l'Ontario, où il n'a jamais laissé échapper une seule occasion de faire de la propagande au profit des libéraux.

M. HEYD : Ce n'est pas là une réponse.

M. INGRAM : Alors je ne sais plus où l'honorable député veut en venir.

M. HEYD : Il paraît que M. O'Donoghue a été employé pendant dix-neuf ans à titre de secrétaire du comité parlementaire du conseil des Arts et Métiers de Toronto.

M. INGRAM : L'honorable député se trompe. M. O'Donoghue n'a pas détenu cette charge aussi longtemps que cela ; mais il n'en a pas moins exploité le conseil des Arts et Métiers au point de vue politique, pendant nombre d'années. Or, dans cette œuvre de propagande, il avait tout l'appui du gouvernement d'Ontario. Au conseil des Arts et Métiers, il exercait son influence politique auprès de ses collègues en qui, du reste, il trouvait des instruments fort dociles, tout prêts à subir cette influence ; et c'est ainsi qu'il leur a été possible de tout conduire à leur guise. Mais, du fait qu'il a réussi à jouer avec succès ce rôle de meneur politique parmi le groupe d'ouvriers de Toronto, il ne suit pas qu'il exerce la même influence parmi les populations ouvrières de Toronto ou des villes des autres provinces ; chose, du reste, dont le gouvernement sera en lieu de se convaincre. Qu'on se détrompe, les ouvriers conservateurs au Canada ne sont pas assez aveugles pour ne pas savoir à quoi s'en tenir sur toutes les manœuvres et les intrigues de M. O'Donoghue. De fait, ils en sont dégoûtés. Je dois ajouter ici—et je tiens la chose de la propre bouche de M. O'Donoghue lui-même—qu'il va s'employer désormais à manœuvrer et à intriguer dans l'intérêt de son parti, et je dois l'avouer, j'ai admiré la franchise de cet aveu. En pareille circonstance, il faut lui tenir compte de sa franchise, pourvu qu'il combatte loyalement et à armes égales ; mais s'il veut jouer le rôle d'ouvrier indépendant, dans le but de mieux exercer sa propagande parmi l'élément tory de la classe ouvrière, voilà ce que nombre d'ouvriers conservateurs ne digèreront pas. Jadis, lorsque le gouvernement conservateur établit une commission chargée d'étudier la question ouvrière, on ne lui ménagea pas la critique, en raison du fait qu'il n'avait pas proposé cette législation en 1890 ou quelques années plus tard. Une des raisons alléguées par le gouvernement de l'époque, pour ne pas établir pareille commission en 1890, c'est qu'il allait faire le recensement décennal en 1891, ce dénombrement étant censé être l'inventaire des établissements industriels du Canada. En prévision de ce recensement, le gouvernement jugea inutile d'établir un bureau du travail, qui ferait alors double emploi. Je l'avoue, —car il importe ici de faire abstraction de la politique—le gouvernement conservateur n'a pas travaillé dans les intérêts de la classe ouvrière avec autant de zèle que je l'aurais désiré. Mais aussi bien faut-il tenir compte de ce que, de 1891 à 1896, nombre de députés repoussaient toute législation en faveur de la classe ouvrière, et le député de Guysborough (M. Fraser) qui vient, ce soir même, de poser comme l'interprète des populations ouvrières, a jadis condamné le projet de loi relatif à la prohibition de la main-d'œuvre étrangère. Je me souviens avec quels accents d'indignation il tonnait jadis contre cette loi, et même au cours de cette session, il n'a pas manqué l'occasion de censurer et de blâmer pareille législation. Il le sait bien pourtant, les populations ouvrières désirent vivement l'établissement de cette loi contre la main-d'œuvre étrangère, loi analogue à celle en vigueur aux Etats-Unis. Du reste, ce n'est pas que les ouvriers soient partisans de cette législation, mais c'est qu'elle est devenue une nécessité. Et pourquoi ? Parce que cette législation existe et est appliquée aux Etats-Unis, au détriment des ouvriers canadiens. Voilà pourquoi nos ouvriers veulent l'établissement de pareil régime au Canada.

Il a été question des trente-cinq correspondants de la Gazette du Travail. Relativement au correspondant de ce journal dans ma propre ville, je dois l'avouer, je n'ai rien à lui reprocher ; car il s'efforce de travailler dans l'intérêt de la classe ouvrière avec indépendance et abstraction faite de la politique. Libéral, mais homme d'honneur, il apporte à la rédaction de ses comptes rendus une consciencieuse franchise ; mais on ne saurait en dire autant des trente-cinq correspondants chargés de dresser des comptes rendus pour la Gazette du Travail.

Une VOIX : Trente-cinq correspondants, avez-vous dit ?

M. INGRAM : Oui, trente-cinq correspondants, recevant $100 respectivement. Relativement à la grève de Valleyfield, j'ai quelques observations à faire, observations ren-

dues nécessaires par ce qui a été dit précédemment. On rapporte que le chef du bureau du travail s'est comporté en partisan dans cette circonstance. Je ne désire nullement lancer d'accusations contre ce gentleman, et s'il faut en juger par ce qui a été publié dans la Gazette du Travail et d'après les faits relatifs à cette affaire, je ne saurais me persuader qu'il soit coupable, bien que j'aie entendu formuler contre lui cette accusation par des citoyens fort honorables qui demeurent dans ce district. Loin de moi la pensée de commettre la moindre injustice ; car, dans la discussion de pareilles questions il importe de ne rien dire qui puisse porter préjudice aux intérêts de la classe ouvrière, dans la mesure même où il s'agit du bureau du travail. Je désire voir toute politique bannie de ce bureau ; je veux y voir régner une stricte impartialité et une complète indépendance des partis politiques. Quant au ministre même, j'en suis convaincu, il tient à ce que ce principe y soit consacré. Je regrette que la loi de conciliation n'aille pas plus loin qu'elle ne va. Il est déplorable que le bureau éprouve tant d'embarras ; mais, enfin, il faut espérer que ces difficultés s'aplaniront avec le temps. Espérons-le aussi, quels que soient les différends qui surgissent dans cette Chambre nous saurons toujours nous entendre sur la question ouvrière, pourvu, bien entendu, qu'on en bannisse à jamais cet esprit de parti, dont malheureusement M. O'Donoghue a donné l'exemple. Si cet esprit de parti se trahit jamais au bureau, espérons que le chef du bureau saura y mettre bon ordre. S'il faut ajouter foi à la rumeur, M. O'Donoghue ne tiendrait pas en très haute estime le chef du bureau du travail. Je ne saurais trop le répéter, il est regrettable qu'on ait confié ce poste, au bureau, à M. O'Donoghue. Les ouvriers canadiens n'ont nulle confiance en lui. Les partisans extrêmes, dans le camp libéral, ont peut-être confiance en lui ; mais cette confiance n'est nullement partagée par les ouvriers conservateurs, et cela date de loin. Il y a, à Ottawa, des ouvriers en qui leurs confrères du pays ont pleine confiance ; des ouvriers qui mettent au rancart la politique et tiennent à faire leur devoir, sans souci de leurs attaches politiques. Voilà bien ceux en qui leurs confrères du pays reposent confiance et qui leur donneraient pleine et entière satisfaction.

M. MONK : Le ministre-suppléant pourrait-il me dire quel est le chiffre de la circulation de la Gazette du Travail dans les différentes provinces ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je n'ai pas cette statistique pour le moment ; mais j'irai aux renseignements et je ferai dresser au bureau un mémoire qui sera déposé ici. S'agit-il des abonnés du journal ?

M. MONK : Il s'agit du chiffre de la circulation du journal dans les différentes provinces, et des recettes provenant de l'abonnement.

L'honorable M. SUTHERLAND: Jusqu'aujourd'hui, ces recettes ont produit $800.

M. MONK : Je désire savoir qui a recommandé les deux correspondants de Montréal ?

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'informe qu'ils ont été recommandés par les associations ouvrières de Montréal et que le maire de la ville (M. Préfontaine) a écrit une lettre en leur faveur.

M. ROBINSON (Elgin-est) : Il se dégage de la discussion qu'un de nos agents d'immigration en Angleterre s'est servi de son influence pour empêcher les fermiers de ce pays d'émigrer au Canada. Comment ! mais c'est précisément le genre d'immigrants qu'il nous faut ici. Après les ouvriers agricoles, ces fermiers constituent nos meilleurs immigrants. Ils apportent au pays des capitaux, de l'intelligence, de l'expérience. Un agent qui s'efforce de détourner pareils immigrants du Canada ne mérite pas de représenter le pays en Angleterre. Que le gouvernement lui donne à entendre qu'il doit changer de conduite ; sinon, qu'il le révoque.

M. MONK : J'ai parcouru la correspondance venant de Montréal et je dois l'avouer, elle ne fait guère honneur à un centre industriel de pareille importance. Je conseillerais au ministre d'acorder une plus forte rémunération aux correspondants ou bien, comme l'a proposé le député d'Elgin-ouest (M. Robertson), d'en trouver d'autres qui seraient disposés à fournir des nouvelles gratuitement. Les correspondants en question sont censés avoir gagné la moitié de leur rémunération à l'heure qu'il est, et à mon avis, leur correspondance est loin d'autoriser même le paiement de cette somme. Il y a une autre observation à faire à ce sujet. La ville de Lachine et celle de la Côte Saint-Paul sont des centres industriels aussi importants que ceux mentionnés par les correspondants. Si les associations ouvrières de ces deux villes recommandent un correspondant convenable, le ministre le nommera-t-il ? Je serais peut-être en mesure de lui en recommander un, moi-même.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le système adopté est de nommer des correspondants dans les villes dont la population est de 10,000 âmes au moins. Bien entendu, la chose est encore à l'état d'essai. Je prends, toutefois, note des observations de l'honorable député. On demande à ces correspondants de nous fournir nombre de données statistiques puisées dans les archives des chambres de commerce et d'autres institutions, et ces renseignements seront publiés plus tard. Or, la compilation de ces renseignements demande probablement plus de temps que le simple compte-rendu des nouvelles.

M. MONK : Le ministre nous a dit que, dans trois circonstances, le bureau a réussi

à trancher des difficultés entre patrons et ouvriers. Pourrait-il dire si, dans chaque cas, les travailleurs ont été, oui ou non, satisfaits ? On m'informe qu'ils ont été mécontents de la décision du bureau.

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'informe qu'il a été rendu quatre décisions, et que chaque fois, les deux parties intéressées ont signé une convention, attestant que le différend avait été règlé à leur satisfaction commune. Bien entendu, lorsqu'il s'agit d'un différend d'une certaine gravité, il est possible qu'il surgisse quelque mécontentement plus tard ; mais du moment qu'on signe une convention et qu'elle est mise à exécution, il faut présumer que les intéressés sont satisfaits de la décision rendue.

M. MONK : Le ministre voudrait-il bien déposer sur le bureau de la Chambre des exemplaires des conventions intervenues entre les représentants des deux parties intéressées aux différends en question ?

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'informe que dans certains cas, il a été expressément stipulé que la convention demeurerait secrète et que rien ne serait livré à la publicité. En pareilles circonstances mon honorable ami ne voudrait pas insister, je suppose, sur le dépôt de ces documents.

M. MONK : Alors cela modifie la situation ; tout de même, je demanderai au ministre si on a fait droit aux réclamations des ouvriers dans chaque circonstance ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Certainement.

M. MONK : Je désirerais aussi qu'on nous communiquât le rapport de l'enquête faite par le bureau, touchant l'exécution des entreprises de l'Etat.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je me ferai un plaisir de fournir les renseignements que j'ai en ma possession, sauf ceux dont il vient d'être question.

M. BLAIN : Sur ces trente-cinq représentants, combien y en a-t-il dans la province de l'Ontario ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Onze.

M. BLAIN : Et sur ces onze correspondants, combien y en a-t-il qui ont été nommés sur la recommandation des associations ouvrières de leurs districts ?

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'informe d'une façon générale, que dans chaque cas, les correspondants sont nommés sur la recommandation de l'association ouvrière de chaque localité, qui adopte une résolution dans ce but.

M. BLAIN : Cela se fait-il invariablement?

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est ce que j'ai cru comprendre. A mon avis, il serait fâcheux que le correspondant du journal ne possédât pas au moins la confiance de la masse des ouvriers de son district. Il serait également fâcheux qu'il ne fût point digne de confiance. Les instructions qu'on leur a données sont si explicites et si claires que le bureau aurait le devoir de révoquer ses correspondants, du moment qu'à son avis, ils enfreindraient ces instructions. Que les députés jugent ces correspondants d'après leur correspondance seule.

M. BLAIN : Comme il y a de nombreuses plaintes de la part des députés——

L'honorable M. SUTHERLAND : Je dois déclarer que l'employé dont il a été question ici n'a aucune relation avec la Gazette du Travail.

M. BLAIN : A l'avenir, je suppose, les correspondants seront nommés sur la recommandation des associations ouvrières des villes ou villages où résident ces correspondants.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je voudrais pouvoir répondre à cette question dans l'affirmative, en raison du fait que le ministre est responsable envers le parlement des actes des employés du bureau ; et tout heureux qu'il soit de recevoir l'approbation et la recommandation de toute association ouvrière régulièrement constituée, cependant, comme l'a fait observer le député d'Elginest (M. Ingram) qui depuis nombre d'années est en relation avec ces sociétés, il y existe beaucoup d'intrigues et de manœuvres politiques, et il serait bon d'avoir des recommandations venant d'autres sources, relativement aux aptitudes et à la réputation d'honorabilité des correspondants.

M. INGRAM : A Saint-Thomas, l'association ouvrière a recommandé un individu, mais le candidat a refusé d'appuyer cette recommandation. Il s'agit de M. Robinson.

M. MONK : Est-ce que le conseil des arts et métiers a recommandé la nomination de M. Fitzpatrick, le correspondant de Montréal ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je crois que oui, mais je ne saurais l'affirmer positivement. J'irai aux renseignements et j'aviserai mon honorable ami de la chose. On m'a dit que M. Fitzpatrick figurait parmi les membres influents de cette société.

M. BENNETT : Est-ce que la nomination de M. Bennett, de Toronto, a été faite sur la recommandation de l'association ouvrière ?

L'honorable M. SUTHERLAND : On m'informe que l'association ouvrière a approuvé ce choix.

Douanes, N.-E., $118,470.

M. MONK : Pourquoi cette augmentation?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il y a augmentation de crédits pour plusieurs ports de la province—Amherst, Arichat, Halifax, Lockport, Sydney-nord, Pictou, Port-Hawkesbury, Sydney-Town et Yarmouth. Il y a diminution de crédits pour un port ou deux.

Douanes, Ontario, $322,925.

M. BENNETT : L'automne dernier, immédiatement avant les élections, Midland fut créé port de douane, et le ministre s'en souvient sans doute ; mais jusqu'aujourd'hui personne n'a été nommé à ce port, à titre de sous-percepteur. Le ministre peut-il me dire si c'est l'intention du gouvernement de nommer un sous-percepteur ? Je lui rappellerai qu'à Collingwood ainsi qu'à Orillia, on a un sous-percepteur. Il y a un fort trafic à Midland, en raison de la grande quantité de grain et de minerai qui y passent en transit.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député a raison. Nous avons jugé que l'importance toujours croissante de Midland nous autorisait à le convertir, de port secondaire qu'il était, en port de douane. Cela entraîne une dépense supplémentaire de $100, à titre de frais casuels. Le percepteur reçoit le même traitement que d'habitude. On m'a fait des représentations au sujet de la nomination d'un sous-percepteur ; et sans vouloir m'engager, je promets toutefois de mettre la chose à l'étude, et au besoin, je porterai un crédit au budget dans ce sens. Le percepteur s'acquitte actuellement de sa besogne à la satisfaction du public ; toutefois, il est possible qu'en raison de l'accroissement que prendra le trafic de la ville avant que le ministère puisse de nouveau consulter le parlement, il nous faille accorder de l'aide, à même le crédit général voté pour la province.

M. BENNETT : Je dois faire observer au ministre qu'il passe une grande quantité de grain en transit par voie de Midland, et en conformité d'une règle du ministère, tous les wagons qui transportent le grain doivent être scellés. C'est le fonctionnaire de cette localité qui est obligé de s'occuper de cette besogne, et quand il lui faut se rendre au dock pour s'acquitter de ce devoir, son bureau reste fermé. Bien que je ne m'attende nullement à ce qu'un de mes amis politiques obtienne ce poste, j'ai la confiance que cette nomination se fera, parce qu'on a promis ce poste à une soixantaine d'aspirants. En pareilles circonstances, on comprend l'importance de faire la chose à brève échéance ; autrement, grande serait la déception de tous ces candidats.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si soixante aspirants ont reçu cette promesse, on comprend en effet qu'il y aura bien des déceptions. Que l'honorable député veuille bien le croire, je n'ai pas fait une seule promesse dans ce sens. La quantité de grain qui passe en transit par voie de Midland vient à l'appui de la demande de l'honorable député, bien que je n'aie pas inscrit de crédit spécial dans ce but à mon budget. Le gonflement des dépenses du budget des Douanes tient en partie à la question du transport. Du moment que de nouveaux chemins de fer franchissent la frontière, et qu'il passe en transit une plus forte quantité de grain, il faut que les fonctionnaires du ministère des Douanes s'occupent de ce service, pour lequel il ne figure pas de crédit au budget, sous forme de recettes.

Province de la Colombie Anglaise—Douanes, $100,190.

L'honorable M. PRIOR : Comment s'explique la diminution accusée par cet item ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous avons transféré à Ottawa un certain nombre de fonctionnaires attachés au bureau de la statistique ; et il y a augmentation des traitements d'autres fonctionnaires ; mais, somme toute, il y a économie. L'année dernière, le parlement a sanctionné un nouveau système, consistant à faire dresser cette statistique à Ottawa, au lieu de la faire préparer aux différends ports.

Traitements et frais de route des inspecteurs des ports et frais de route d'autres fonctionnaires relativement au service de l'inspection et pour la répression de la contrebande.

Commission des douanes—Dépenses relatives à ce bureau, y compris $800 de traitement pour le commissaire des douanes, à titre de président de la commission, $116,500.

M. WALLACE : Voilà un abus intolérable, une violation des règles de la bonne administration. Le parlement doit toujours tenir à ce qu'on donne tous les détails de la dépense. Au lieu de suivre la salutaire pratique en vogue dans les autres ministères, pratique qui a régné dans son ministère jusqu'à l'année dernière, le ministre nous présente toutes ces dépenses en bloc, afin de pouvoir en faire l'usage qu'il voudra. Il sera ainsi en mesure d'appliquer ce crédit indifféremment aux différentes branches de son ministère. C'est là une pratique vicieuse. Le parlement vote ces crédits, après que le ministre a fait une soigneuse estimation des besoins de chaque service. Ici le ministre s'écarte de la règle. Il gonfle son budget outre mesure.

Durant les quatre dernière années du régime conservateur, le budget des douanes s'élevait à $909,000, et voilà qu'aujourd'hui le ministre nous demande $1,121,000, soit $220,000 de plus. Il nous dira peut-être que la perception des recettes accuse une augmentation ; mais cela n'entraîne nullement un surcroît de besogne pour le personnel. Qu'une tonne de fer ou un article fabriqué, estimé jadis à $100 soit aujourd'hui évalué à $150, le droit ad valorem perçu sera de 50 pour 100 plus élevé, mais cela n'entraîne nullement de surcroît de dépense. Les fonctionnaires à Montréal, à Toronto, à Halifax et à Saint-Jean n'auront pas plus de besogne, bien que les relevés officiels indiquent que les recettes provenant des importations accusent une augmentation de 50 pour 100. Le mécanisme usité pour l'expédition de cette besogne, permettra au ministère de faire beaucoup plus d'ouvrage, sans qu'il en résulte d'augmentation correspondante dans les dépenses. Prenons pour exemple

un train de chemin de fer. Il faut pour chaque train des conducteurs, des serre-freins, des chauffeurs, des mécaniciens, du combustible, enfin tout l'outillage voulu ; or, ce train peut transporter vingt voyageurs ou dix fois plus, sans qu'il en résulte d'augmentation dans les frais du personnel. Ainsi en est-il du ministère des Douanes, et cette augmentation qu'on nous demande est injustifiable. En outre, le ministre n'a pas le droit de confondre ensemble comme il le fait, une foule d'item différents. L'année dernière, il nous a dit qu'il allait inaugurer un nouveau système, en centralisant à Ottawa le service de statistique et en transférant à la capitale les fonctionnaires dispersés dans les différents ports, et cela afin de faciliter l'expédition de cette besogne et de hâter la publication de la statistique douanière.

Puisque le ministre transfère à Ottawa trois ou quatre fonctionnaires attachés jusque-là au service des grands ports de Montréal, de Toronto et de Québec respectivement, et qu'il leur paye $40,000 sous forme de traitements, nous avons droit de lui demander qu'il défalque cette somme des dépenses affectées aux ports d'où viennent les fonctionnaires en question. Or, sauf pour le port de Saint-Jean où il y a une réduction de $1,950, les dépenses des ports mentionnés n'accusent virtuellement aucune diminution ; et quant au port de Saint-Jean, la réduction de sa dépense, au dire du ministre, tient à divers changements qui ne se rattachent nullement au transfert du fonctionnaire préposé à la statistique. Je proteste contre cet énorme gonflement du budget des Douanes, depuis l'avénement du gouvernement actuel au pouvoir. Sous le régime conservateur, le budget des douanes accusait une diminution. Ainsi, en 1893, le chiffre des dépenses était de $901,000 ; en 1894, de $921,000 ; en 1895, de 917,000 et en 1896, de $896,000. Ainsi, le budget de ces deux derniers exercices accusait une diminution. Il est vrai que le chiffre des recettes était peu élevé, durant cette période ; mais cela tenait à une double cause, et notamment, au bas prix des marchandises. La valeur des marchandises aurait pu être aussi élevée qu'elle l'a été durant une période subséquente, où les recettes et la valeur des marchandises ont accusé une augmentation. Je m'oppose donc à ce que le ministre nous présente en bloc des item d'un chiffre aussi élevé que $116,500, outre une augmentation de $44,000, qu'il pourra expliquer à sa guise aux nombreux services qu'il a confondus ensemble dans cet article de son budget. Le ministre est tenu de nous dire à quels services il entend appliquer ces item et il doit indiquer la dotation précise de chacun de ces services ; et le parlement a le devoir de veiller à ce qu'il fasse son devoir à cet égard. Les différents services du ministère des Douanes sont parfaitement connus ; ils sont fixes, invariables, et le gouvernement devrait nous indiquer la dotation précise de chacun d'eux : l'inspection des ports, le service douanier pour la répression de la contrebande, la commission des douanes, le laboratoire des douanes, le bureau de statistique, voilà autant de services dont il faudrait préciser les besoins. Il y a déjà plus d'un an que le gouvernement a transféré à Ottawa, au bureau de la statistique douanière, ces fonctionnaires autrefois attachés au service des différents ports.

Le ministre connait les besoins de chaque service, ou bien, s'il les ignore, il devrait avant de présenter son budget à la Chambre, aller aux renseignements et nous fournir toutes les données voulues au sujet du nombre de fonctionnaires et de leurs traitements. Le parlement manquerait à son devoir en votant ces crédits en bloc. Autant vaudrait que le ministre nous demandât de voter en bloc un crédit général de $1,121,000 pour tous les services de cet exercice, et de lui permettre de tout dépenser cela à sa guise. L'auditeur général exerce un salutaire contrôle sur les dépenses des ministères et l'on voit dans son rapport des relevés indiquant les crédits votés par le parlement, ainsi que l'avis que ces crédits ont été épuisés ou qu'il en reste un reliquat. Or, l'auditeur général ne pourra plus exercer ce contrôle que le parlement lui attribue, si les item de chaque crédit ne sont pas donnés en détail. Ce n'est qu'en disséquant, pour ainsi dire, chaque crédit et en le décomposant, qu'il nous est permis de le discuter à fond. Voici qu'on établit une nouvelle branche du service des Douanes ; et nous tenons à savoir ce que ce service a coûté l'année dernière et le coût estimatif du prochain exercice ; or, cet item qu'on nous demande de voter ne contient pas un mot de renseignement à cet égard, et nous ignorons si ce service coûtera vingt, quarante ou soixante mille dollars. Donc, m'appuyant sur les différentes raisons que je viens d'exposer : l'augmentation de la dépense relative à l'item en discussion, et le fait que le ministre a inscrit à son budget en bloc des item n'ayant aucune connexité, et cela au mépris des règles de la bonne comptabilité, je maintiens que nous avons droit à plus amples renseignements.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député trouve d'abord matière à critiquer relativement à cet item, dans l'augmentation de la somme affectée aux traitements des fonctionnaires attachés au service du bureau de la statistique relative aux importations et exportations. Cette augmentation atteint le chiffre de $40,000 à $45,000. En deuxième lieu, il trouve matière à censure dans le fait que, dans ce crédit, plusieurs item sont groupés sous ce chef. Voilà nombre d'années que ce crédit figure au budget sous autre forme. Il n'y a qu'un seul item d'ajouté.

M. WALLACE: Depuis combien d'années?

Le MINISTRE DES DOUANES : Longtemps avant que l'honorable député eût été chargé de la gérance de ce ministère.

M. WALLACE : Pas du tout.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est possible qu'à l'époque où l'honorable député avait la direction du ministère, les droits sur le sucre aient été abandonnés quelque temps. Mais à l'époque où il existait un droit sur le sucre, cet item figurait avec les autres.

M. WALLACE : Non. C'est l'année dernière ou il y a deux ans que le ministre nous a déclaré que pour simplifier son budget, il se proposait de grouper ces articles dans un seul item. Cette proposition ne manqua pas de soulever des objections au sein de la Chambre. A tout événement, le mal existe et le ministre ne fait que l'aggraver, en ajoutant le service de la statistique à tous les autres services déjà groupés dans cet item.

Le MINISTRE DES DOUANES : Quant aux fonctionnaires de la branche de la statistique, au lieu de les faire figurer à la liste du service intérieur et de demander le paiement de leurs traitements aux crédits affectés à ce service, nous avons cru préférable d'imputer cette somme sur le crédit affecté à la commission des douanes. A titre de membres du service intérieur, ils auraient eu droit à l'augmentation annuelle de $50, pourvu qu'ils en eussent été jugés dignes. Ils auraient affiché cette prétention en s'appuyant sur l'interprétation donnée à la loi par l'honorable député lui-même, qui prétend que chaque membre du service a droit à cette augmentation annuelle de $50. Bien entendu, cette règle ne s'applique nullement aux fonctionnaires de ce bureau qui, à notre avis, appartiennent plutôt au service extérieur, et à ce titre, le crédit affecté au paiement des traitements des fonctionnaires de ce bureau se trouve à bon droit imputable sur le crédit de la commission des douanes. Voilà pourquoi cette dépense s'est gonflée à ce point.

M. WALLACE : Le ministre prétend-il que les autres membres du service intérieur ont droit à ces $50 d'augmentation ?

Le MINISTRE DES DOUANES : J'ai simplement affirmé qu'au dire de l'honorable député (M. Wallace) ces fonctionnaires ont droit à pareille augmentation.

M. WALLACE : Le ministre est dans une profonde erreur.

Le MINISTRE DES DOUANES : De concert avec ses collègues de la gauche, l'honorable député a prétendu que tous les fonctionnaires ont droit à ce qu'on appelle l'augmentation statutaire.

M. WALLACE : Qu'en pense le ministre ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le ministre est d'avis que le meilleur moyen de payer les traitements de ces fonctionnaires est de les porter au crédit de la commission des douanes, au lieu de les inscrire à la liste du service intérieur. Ce qui ne veut nullement dire qu'ils ne recevront jamais cette augmentation de traitement, s'ils la méritent et si leurs états de service l'autorisent. A tout événement, ils ne rentrent pas dans la même catégorie, et l'honorable député lui-même conviendra de la sagesse de cette disposition. Bien que ce bureau fonctionne depuis quelque temps, il nous a été jusqu'ici impossible de savoir le chiffre précis de la dépense qu'il nécessitera. Nous serons probablement en lieu de diminuer quelque peu le nombre des employés, mais cela dans une bien faible mesure.

L'honorable député doit comprendre, cependant, qu'à l'inauguration d'une besogne toute nouvelle, alors que certains employés sont peu au fait de leurs devoirs, il nous ait fallu d'abord recourir à un plus grand nombre de fonctionnaires ; nous avons donc retenu les services de certains fonctionnaires spéciaux que nous payons à même ce crédit destiné au bureau des douanes, sans que nous les inscrivions comme employés permanents de notre département des statistiques. Nous avons ainsi employé pendant quelques semaines ou quelques mois des fonctionnaires qui ont eu à s'occuper de travaux particuliers, et dès que nous avons pu nous dispenser de leurs services, dès que notre personnel eut acquis plus d'habileté, nous avons renvoyé ces employés à leurs autres travaux qui, tout ce temps-là, étaient restés en suspens.

Ce crédit, l'honorable député l'observera, on l'a toujours demandé pour la province d'Ontario. J'ai déjà demandé que l'on fît un seul article des crédits destinés à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, à l'Ile du Prince-Edouard, aux provinces de Québec, d'Ontario et du Manitoba, aux Territoires du Nord-Ouest et à la Colombie-Anglaise, mais l'ancien ministre des Finances (M. Foster) ne voulut pas partager mes vues sur ce point, et exigea que chaque province eût son crédit particulier. Durant nombre d'années, je crois, le département de l'accise s'est vu voter ce crédit sans qu'on songeât à le subdiviser par provinces, et l'on a eu raison : si l'on vote un crédit pour Ontario, par exemple, le ministre des Douanes doit établir ses dépenses d'après des calculs aussi précis que possible ; surviennent des dépenses imprévues, on se trouvera dans une impasse si on se limite à un port en particulier.

M. WALLACE : Le ministre serait plus juste envers la députatian s'il disait que l'accise a bénéficié d'un crédit voté en bloc parce qu'il se faisait toujours des changements et que les fonctionnaires, subissant toujours des déplacements, le salaire devait les suivre où ils allaient. Il aurait dû faire mention de ce point-là.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne vois pas pourquoi. Je viens de dire ce qui

en est, et la raison vient d'en être donnée par le député de Simcoe-est (M. Bennett) qui a demandé si je ne devrais pas nommer un autre fonctionnaire à Midland, qui est un port d'Ontario. Je n'ai pas songé à en nommer un, mais j'ai dit que, avant la prochaine réunion du parlement, je pourrais peut-être le faire. Si je ne me suis pas occupé de pourvoir au paiement d'un tel fonctionnaire, je ne le puis nommer. S'il ne s'agissait que du port, il me serait défendu de songer en aucune façon à cette question-là ; mais en obtenant un crédit pour la province d'Ontario, je puis faire quelques épargnes relativement à quelques-uns des nombreux ports de cette province et me mettre en état de payer ce fonctionnaire spécial à même le crédit général. C'est ce qui se fait dans nombre d'endroits. L'honorable député de Simcoe n'a mentionné que Midland, et pour peu que l'on continue, on pourra peut-être signaler encore d'autres ports que celui-là.

Voici maintenant que le Canada Atlantic va prendre le grain à Depot-Harbour ; le transport s'opère au moment où le parlement est en vacance. Bien que nous ne percevions aucun revenu sur l'énorme quantité de grain qui traverse le pays en entrepôt, il faut néanmoins que nos employés en surveillent le transport. La Compagnie du Canada Atlantique a construit un élévateur à Côteau, et bien que nous n'y percevions aucun revenu, nous avons dû y placer un fonctionnaire. Cette dépense n'était pas prévue et je l'ai néanmoins faite, considérant qu'il ne fallait pas faire souffrir l'industrie du transport. Je ne cite ce fait que pour démontrer l'impossibilité où se trouve le ministre des Douanes de préciser ses dépenses lorsque des centaines de ses fonctionnaires sont disséminés par tout le pays, lorsqu'il faut compter avec la maladie, la mortalité et des accidents de toutes sortes. A l'heure qu'il est, les provinces ont leur crédit particulier ; j'aurais un peu plus de latitude si elles étaient groupées en un seul crédit comme cela s'est déjà pratiqué par rapport à l'accise ; je n'ai pas cru devoir demander cette modification, attendu qu'on s'y est déjà opposé.

Je remercie l'honorable député d'avoir signalé à l'attention de la Chambre l'augmentation des dépenses, et je croirais mériter ses critiques si elles établissaient que cette augmentation n'est pas proportionnée aux recettes ou au travail que nous avons fait. Le dernier exercice accuse une augmentation de dépenses, c'est vrai, mais lorsque j'en aurai signalé les causes, le comité conviendra avec moi qu'il n'y a pas lieu de le regretter, mais qu'il convient plutôt de s'en réjouir parce qu'elle démontre de la manière la plus évidente que le commerce et l'industrie du Canada ont pris un développement considérable. Naturellement, avant de se prononcer, il convient de se demander si les résultats obtenus par le ministère des Douanes justifient cette augmentation de dépenses, et je crois que l'honorable député —dont je me plais à reconnaître la compétence, ayant eu lui-même, lorsqu'il était encore dans toute la vigueur de ses jeunes années, à administrer quelque temps le ministère que je dirige aujourd'hui—je crois donc, dis-je, que l'honorable député me saura gré d'établir une comparaison entre les dernières années de son administration et l'exercice de 1899-1900. Je soumettrai donc à la Chambre un état comparé de l'exercice de 1894-95, dernier exercice complet du régime conservateur, et du dernier exercice complet du gouvernement actuel, celui de 1899-1900. En 1894-95, le revenu des douanes s'élevait à $17,890,516.19, et en 1899-1900, il se chiffrait à $28,889,110.13, c'est-à-dire que, depuis le dernier exercice complet de l'administration de l'honorable député jusqu'à celui de 1899-1900, le revenu a subi une augmentation de $10,998,593.19 ou de 61.4 pour 100. En 1894-95, la dépense s'éleva à $917,632.39 et à $1,071,222.17, en 1899-1900, ce qui accuse une augmentation de $153,589.78, soit 16·7 pour 100, tandis que, durant la même période, le revenu accuse une augmentation de 61.4 pour 100. Les chiffres ne sont pas toujours infaillibles, mais chacun conviendra que, dans le cas présent, je les ai fait servir à établir la vérité des faits. Le proportion des dépenses résultant de la perception du revenu des douanes a été de 5.13 pour 100 en 1894-95, et de 3.71 pour 100 en 1899-1900. J'appelle maintenant l'attention de mon honorable ami sur le point suivant : En 1894-95, la proportion des frais de peception du revenu des Douanes pour tout le Canada a été de 5.13 pour 100, c'est-à-dire d'un peu plus de 5 cents par dollar perçu, tandis qu'en 1899-1900, elle n'a été que de 3.71 pour 100. Appliquée à l'exercice de 1899-1900, la proportion des frais de perception du revenu pour l'exercice de 1894-95, impliquerait une dépense de $1,482,011.34, soit $410,789.17 de plus que ce que nous avons réellement dépensé. En d'autres termes, si la proportion des frais de perception du revenu des douanes eût été, l'année dernière, aussi élevée que durant la dernière année de l'administration de mon honorable ami, nous aurions dépensé $410,789.17 de plus.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétend-il établir là une juste comparaison ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je crois que c'est une comparaison excellente.

M. BENNETT : Quelle comparaison établissez-vous relativement à la valeur des importations ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La valeur des importations a été fort considérable.

M. BENNETT : Je voulais faire remarquer que la valeur des articles importés s'étant accrue, il s'ensuit, naturellement, que le revenu des Douanes a dû augmenter en proportion.

Le MINISTRE DES DOUANES : Assurément, il faut bien que le volume des importations soit plus considérable, car, sans cela, comment pourrais-je percevoir un revenu plus considérable au moyen d'un tarif moins élevé ?

M. BENNETT : L'honorable ministre ne me comprend pas. Supposons qu'un article importé il y a quatre ans valait $50 ; supposons aussi que les droits sont restés les mêmes, et que cet article-là ait atteint aujourd'hui une valeur de $75, le travail du personnel des douanes ne reste-il pas le même ? Cette observation n'est-elle pas juste ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, mais, comme de raison, il est impossible de donner de réponse générale ; les prix subissent des variations. Mais j'invite le comité à accorder son attention au cas que vient de mentionner l'honorable député de York-ouest (M. Wallace) qui a prétendu qu'un fonctionnaire de la douane ne met pas plus de temps à faire une inscription de $500 qu'il ne lui en faut pour en faire une de $100. Voilà un argument de quelque valeur.

M. MONK : Cela me paraît juste. Pourquoi la perception de $30,000,000 coûterait-elle plus cher que celle de $28,000,000 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Parce qu'il faut plus de travail.

M. MONK : La banque de Montréal n'a pas plus d'employés que certaines institutions de moindre importance, que la Banque d'épargne de la cité et du district, par exemple, bien que le chiffre de ses affaires soit de beaucoup plus considérable.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député prétend que si le revenu est plus considérable, cela provient de ce que la valeur des marchandises s'étant accrue, un même volume d'importations est susceptible de produire un revenu plus considérable. Il se peut qu'il en soit ainsi et il peut fort bien en être autrement, car, si certaines marchandises valent aujourd'hui plus cher, il est fort possible que d'autres aient diminué en valeur.

Puisque nous en sommes au chapitre des depenses, il conviendrait, ce me semble, d'appeler l'attention sur les services que rendent les fonctionnaires du gouvernement. On me dit que l'augmentation de la dépense n'est pas justifiable ; il y a tout lieu d'affiremr le contraire. Voyons plutôt quelle est la tâche qui incombe à ces fonctionnaires. Nos honorables amis de la gauche n'approuvent pas ce crédit, mais lorsque j'aurai soumis au comité un état comparé indiquant le nombre d'inscriptions, faibles et considérables, que se font à la douane, j'aurai donné une idée exacte du travail que ces gens ont à faire, car, il ne faut pas oublier que l'inscription de $10 demande autant de temps que celle de $500. La démonstration sera absolue si la proportion des inscriptions accuse une augmentation considérable.

M. CLANCY : Cela se pourrait si tout le personnel n'avait cessé de faire des inscriptions.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député (M. Clancy) ne cherche sans doute pas à insinuer que l'honorable gentleman (M. Wallace) gardait des fainéants dans ses bureaux. Dans la province d'Ontario, le nombre de déclarations à l'entrée a été de 205,603 en 1894-95, et de 270,517 en 1899-1900, ce qui accuse une augmentation de 64,914 ou de plus de 31 pour 100. Si l'on prend maintenant les déclarations à la sortie, on voit qu'elles ont été de 42,064 en 1894-95 et qu'elles se sont chiffrées à 82,160 en 1899-1900, c'est-à-dire qu'elles se sont augmentées de 40,696 ou de plus de 95 pour 100. Ce travail, ce sont nos fonctionnaires qui doivent le faire, et on peut laisser de côté la question du revenu parce que ce point-là suffit à lui seul pour justifier la demande de ce crédit. Les déclarations d'entrée faites aux chemins de fer d'Ontario se sont élevées à 340,487 en 1894-95, tandis qu'elles ont atteint le chiffre de 300,306 en 1899-1900, soit une augmentation de 69,819 ou de plus de 29 pour 100. En 1894-95, il s'est fait aux chemins de fer 29,392 déclarations de sortie, et 78,620 en 1899-100, ce qui accuse une augmentation de 49,228 ou de plus de 167 pour 100. Il y a donc augmentation des déclarations à l'entrée et à la sortie, tant aux chemins de fer qu'ailleurs, et cependant les dépenses pour la province d'Ontario n'accusent qu'une augmentation de 6:03 pour 100, tandis que le nombre de déclarations à l'entrée a augmenté dans une proportion de 31 pour 100, que celui des déclarations à la sortie s'est augmenté de 95 pour 100, et qu'aux chemins de fer la proportion de l'augmentation a été de 29 pour 100, pour les déclarations d'entrée et de 107 pour 100, pour les déclarations de sortie. Voilà qui démontre mieux que ne saurait le faire le chiffre du revenu, la somme de travail qu'il a fallu accomplir. Si l'on songe que nous avons pu expédier toute cette besogne en n'augmentant que fort peu notre personnel, il est facile de voir où nous avons réalisé l'économie. Si l'on appliquait au dernier exercice la proportion des frais de perception du revenu des douanes pour l'exercice de 1894-95, nous nous trouverions avoir dépensé $410,000 de plus que nous n'avons réellement dépensé ; cela ne signifie pas seulement que nos commis ont eu à faire un plus grand nombre d'inscriptions, mais le volume des importations a été beaucoup plus considérable. Les estimateurs ont dû ouvrir et examiner en douane un bien plus grand nombre de caisses et ballots, tous les fonctionnaires des douanes ont eu beaucoup plus à faire, le camionnage a été une source de dépenses imprévues, et la besogne a aug-

menté au point d'accabler tout le personnel du ministère. Je sais gré à mon honorable ami de m'avoir fourni l'occasion d'établir cette comparaison.

Mais il y a encore plus. Cette augmentation de $153,000 qui s'est produite depuis 1894-95 comprend une dépense de $30,561 par rapport au Yukon, de $7,746 pour le service de répression de la contrebande, et de $3,598 pour le service secret ; tous ces frais étaient inconnus en 1894-95. Le service des croiseurs utilisés pour la répression de la contrebande occasionne une augmentation de dépense qui se chiffre à $11,000. Ce service, je n'en doute pas, a contribué dans une très large mesure à grossir le revenu, mais ils sont portés au compte du ministère du Revenu de l'Intérieur, qui en retire tous les avantages, car si nous avons réussi à supprimer l'entrée en contrebande des alcools, le Revenu de l'intérieur, d'un autre côté, perçoit plus de droits sur les alcools fabriqués et vendus au Canada. Si la Chambre veut bien distraire le coût de ces services extraordinaires de la somme des dépenses, elle verra que notre personnel a accompli un travail merveilleux. Je dis merveilleux parce que nos fonctionnaires méritent les plus grands éloges pour avoir réussi à s'acquitter d'une besogne aussi considérable sans qu'il fût besoin d'augmenter le personnel.

Lorsque j'ai pris la direction du ministère, j'ai reçu nombre de lettres où l'on me demandait de réprimer la contrebande des alcools ; de toutes les parties du bas du Saint-Laurent m'arrivèrent des plaintes au sujet des ravages causés par ce commerce illégal. Le Constance fut mis à ma disposition, mais comme il ne pouvait faire à la fois le service de la baie des Chaleurs, des côtes du Cap-Breton et du golfe, il fallut me procurer un autre vaisseau. Je retins les services d'un homme qui m'inspirait confiance et le chargeai d'organiser la répression de la contrebande ; je dois dire que ce monsieur est aujourd'hui un fonctionnaire dont le concours nous est précieux. Je crois bien qu'on ne pourra jamais supprimer entièrement la contrebande, mais il me semble que nous l'avons presque entièrement bannie des rives du Saint-Laurent et des côtes du Cap-Breton où elle exerçait des ravages tellement désastreux que des ministres du culte avaient dû m'écrire pour me demander d'intervenir. Tous ceux qui connaissent cette question s'accordent à dire que nous avons obtenu d'excellents résultats. Il va sans dire que toutes ces dépenses ne sont susceptibles de produire aucun revenu, pas plus que celles qui sont occasionnées par les déclarations aux chemins de fer, à l'entrée et à la sortie, car il faut que nos fonctionnaires surveillent le transbordement du grain qui traverse le pays en entrepôt et sur lequel nous ne percevons aucun revenu. Le nombre de voies ferrées qui traversent la frontière augmente sans cesse et, pour accommoder l'industrie du transport, nous faisons chaque jour des dépenses qui ne nous rapportent aucun revenu direct.

J'ai cru devoir faire ces observations parce que les députés de la gauche, ayant signalé à l'attention l'augmentation des dépenses sans souffler mot de l'accroissement de la besogne, on aurait peut-être pu croire que le ministère n'a pas été administré avec toute la prudence voulue. Or, je le demande à tous les députés de bonne foi, en comparant le développement considérable des affaires à l'augmentation relativement faible des dépenses, ne doit-on pas forcément arriver à la conclusion que le ministère a été administré avec ordre et économie ?

M. MONK : Comment cette augmentation de $44,000 se répartit-elle ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Elle est presque entièrement occasionnée par le département des statistiques dont l'organisation s'est faite dans des conditions défectueuses. L'année dernière, il nous a fallu publier les rapports ordinaires du commerce et de la navigation, et notre personnel régulier, qui avait déjà fait ce travail, dût compléter les statistiques aux différents ports ; avant de venir se mettre à l'ouvrage à Ottawa, il leur fallut, en vertu de l'ancien système, faire le relevé du dernier quartier aux différents ports. On m'a voté l'année dernière un crédit spécial de $15,000 destiné à payer les services de certains surnuméraires chargés d'ouvrir les livres ici même, en attendant que nos fonctionnaires eussent terminé leur année de travail à leurs ports respectifs, ce qui demandait encore deux ou trois semaines. Je ne redemande pas cette année ces $15,000 parce que le crédit de $44,000 comprend tout, mais le département des statistiques occasionnera certainement une dépense d'environ $44,000. Comme je l'ai déjà dit, je prie la Chambre de m'accorder un peu de latitude sous ce rapport, car lorsque les fonctionnaires connaîtront mieux leur besogne, je pourrai peut-être en diminuer le nombre, bien que je n'espère pas beaucoup pouvoir le faire.

Je pourrais fournir les noms de tous les fonctionnaires, car je reconnais que le comité a droit à tous les détails. Le nombre d'employés du département des statistiques est de 60 à 65, y compris les dix ou douze qui faisaient déjà partie du service interne et qui s'occupaient de la préparation de ces statistiques. Je constate avec plaisir que mon honorable ami qui joue ce soir le rôle de critique bon enfant, nous approuve d'avoir concentré à Ottawa tout le travail de la statistique. Je sais qu'il a été question de cette réforme avant que je prisse la direction de ce ministère, mais mes prédécesseurs ont toujours paru redouter la dépense qu'elle impliquait, et, partant, ils ne l'ont pas opérée ; mais je lui trouvais une importance telle, que je n'ai pas hésité à demander au parlement de m'accorder $40,000 ou $50,000 pour atteindre ce but. La députation n'ignore pas tous les ennuis que nous ont sus-

cité par le passé les rapports du commerce et de la navigation, et, cependant, mon honorable ami me reproche de ne les avoir pas déposés plus tôt cette année ; or, bien que nous nous soyons trouvés sous l'empire d'un système, nous les avons déposés aussi à bonne heure, sinon plus tôt que les années précédentes.

On sait qu'il est déjà arrivé à mes prédécesseurs et à moi-même de ne déposer qu'en janvier ou février les rapports concernant un exercice expiré depuis le mois de juin précédent, de sorte qu'ils n'étaient plus d'actualité et ne pouvaient plus guère servir au commerce ni au public en général. Sous l'empire de ce système-là, si l'on me demandait en Chambre un rapport jusqu'à certaine date, j'étais obligé, pour obtenir le renseignement, de me mettre en communication avec les différents ports. Le but que nous poursuivons maintenant, c'est de pouvoir, à la fin du second mois, fournir un rapport complet du commerce de tout le Canada et accompagné de tous les détails qu'on trouve dans les rapports du commerce et de la navigation. Tout comme les hommes d'affaires du pays, les membres de cette Chambre me savent gré d'avoir opéré cette réforme, et je suis persuadé qu'on n'hésitera pas à me voter le crédit que je demande. S'il était utile de le faire, je pourrais dire quels sont les fonctionnaires de ce département et les appointements qu'ils reçoivent, et je le ferai avec plaisir si mon honorable ami y tient.

M. MONK : Je ne tiens pas à connaître les noms de ces employés. L'honorable ministre a consacré beaucoup de temps à établir une comparaison entre ce qui se faisait en 1894-95, et ce qui se passe aujourd'hui dans son ministère. Je voulais tout simplement savoir de quelle manière on va répartir ce crédit de $44,000. Je m'en rapporte à la parole de l'honorable ministre.

M. WALLACE : Je ne sache pas que nous ayons jamais entendu d'exposé aussi inexact, aussi malhonnête que celui que le ministre a fait ce soir.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. WALLACE : Ce que je dis est parlementaire et vrai.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai entendu l'honorable député prononcer le mot " malhonnête " ; or, cette expression n'est pas parlementaire.

M. WALLACE : Elle l'est, et je vais essayer de le prouver.

Le MINISTRE DES FINANCES : Servez-vous d'une expression plus polie.

M. WALLACE : C'est ce que je vais faire; je n'entends blesser personne. Nous avons demandé des renseignements au sujet du crédit supplémentaire de $44,000 que l'on destine à ce service spécial, et voici que le ministre embrouille toutes ses explications et ne nous dit pas un mot qui puisse nous renseigner sur l'application qu'il a faite des milliers de dollars qui lui ont été votés l'année dernière, ni de celle qu'il fera du crédit qu'il demande pour le prochain exercice. Le travail est toujours le même. Les fonctionnaires sont tous réunis à Ottawa, mais leurs appointements n'ont pas subi de changement ; le ministre a déclaré qu'il les a rayés du service interne de crainte qu'ils ne réclamassent l'augmentation statutaire de $50 à laquelle nous, les membres de la gauche, croyons qu'ils ont droit, mais que lui, le ministre, ne voulait accorder que dans certains cas particuliers. Le travail est le même qu'autrefois, et cependant le ministre demande $44,000 de plus pour l'accomplir. Il prétend que nous avons favorisé la prétendue réforme qu'il a opérée, que nous nous proposions de la faire adopter, mais que nous n'osions pas demander au parlement les crédits nécessaires à cet effet. Nous n'avons jamais sérieusement songé à cette affaire, et d'ailleurs, je ne vois pas pourquoi cette augmentation, puisque les appointements des fonctionnaires restent les mêmes. Le ministre désire se faire voter le crédit en bloc, parce qu'il voudrait que les fonds destinés à la province d'Ontario fussent assez élevés pour lui permettre de payer un salaire à un nouveau fonctionnaire qu'il nommerait à Midland. Le ministre des Douanes devrait connaître son ministère, lui qui, apparemment, du moins, prétend être seul à en connaître la direction ; cependant, il lui faut s'adresser au représentant de Simcoe-est pour apprendre qu'il faut un autre préposé à l'entrepôt de Midland. L'ignorait-il ? Ses inspecteurs, dont les appointements ont été augmentés, ne sont-ils pas en mesure de lui apprendre quels sont les besoins du pays? Il semble se désoler de ce qu'il n'y a que lui au monde pour comprendre le fonctionnement de son administration. Nous savons tous cependant qu'une forte partie de la besogne de son ministère consiste à nommer des douaniers et, autre affaire importante, à choisir des fonctionnaires chargés de surveiller les entrepôts par tout le pays ; nous savons aussi que les dépenses ainsi faites ne sont pas susceptibles de rapporter un revenu. Puis le ministre vient nous parler en termes déchirants des horreurs de la contrebande du bas du Saint-Laurent et nous raconter comment il y a mis fin. Elle était déjà étouffée lorsqu'il est arrivé à la direction du ministère.

Le MINISTRE DES DOUANES : Non pas.

M. WALLACE : Oui, nous avions établi un service efficace, nous avions retenu les services du capitaine May et de son vaisseau, et nombre de prêtres, les plus ardents auxiliaires du ministère des Douanes, nous ont remerciés d'avoir triomphé de la contrebande qui causait la ruine de leurs paroissiens. Ainsi, lorsque le ministre vient nous dire qu'il a fait tout cela, laissant entendre par là que rien n'avait été fait avant lui, il

fait une assertion erronée et trompeuse, pour ne pas dire plus. Il prétend que nous avons augmenté les dépenses, mais voyons quelle a été son administration. En 1895, on a perçu $17,000,000 et $28,000,000 en 1897, ce qui accuse une augmentation de recettes de 61 pour 100, tandis que l'augmentation des dépenses, par rapport à ces deux années-là, n'avait été que de 16 pour 100. Mais que n'a-t-il mentionné le montant qu'il nous demande de voter ce soir, et que ne nous a-t-il dit que l'écart qu'il y a entre les deux années qu'il a comparées est de $212,000 et non pas de $157,000 ? Il a eu soin, pour établir sa comparaison, de choisir la plus mauvaise année qu'il fût possible de trouver. Notre personnel était alors au complet et nous ne pouvions destituer aucun fonctionnaire permanent, car, si languissant que fût l'état des affaires, nous n'avions cessé de chercher à réaliser des économies et nous savions que cette période de stagnation ne tarderait pas à faire place à une ère de prospérité qui donnerait beaucoup de besogne à notre personnel. Lorsque les affaires languissent, nos fonctionnaires ne sont pas suffisamment occupés, comme de raison, mais cela ne nous donne pas le droit d'en destituer.

Depuis leur arrivée au pouvoir, ces honorables gentlemen ont augmenté la dépense de $220,000. Le département des statistiques ne fournit pas d'autres renseignements que ceux qu'on donnait autrefois et cependant la besogne ne s'expédie pas avec autant de célérité puisqu'il nous faut siéger ici des semaines durant avant de pouvoir mettre la main sur les rapports du commerce et de la navigation, rapports qui devraient nous être distribués avant la convocation des Chambres. Les relevés du Commerce sont préparés jusqu'au 1er juillet 1900 et nous ne les avons reçus que huit mois après cette date.

L'honorable M. ROSS : Plus le revenu est considérable, plus la besogne augmente. Songez un peu aux calculs innombrables que doivent occasionner 20,000 ou 30,000 déclarations dont aucun item ne saurait être inscrit dans les statistiques qu'après un examen minutieux. Si le volume des importations est plus considérable, il s'ensuit naturellement que les estimateurs ont beaucoup plus à faire. Il faut que des fonctionnaires surveillent les importations, et pendant que l'on s'efforce de protéger la route du Saint-Laurent, les contrebandiers se dirigent vers le Cap-Breton, de sorte qu'on réussit assez souvent à faire en ce dernier endroit la contrebande des liqueurs qui s'opérait d'ordinaire par la voie du Saint-Laurent. Il n'a donc pas été possible de réprimer entièrement la contrebande puisque le steamer affecté à ce service particulier a été retenu loin de Sydney. L'honorable gentleman doit savoir qu'une augmentation de revenu signifie une augmentation de travail et que la besogne du département des statistiques doit augmenter en proportion du reste.

Je dois reprocher au ministre des Douanes de ne pas demander un crédit suffisant pour l'administration de son ministère. J'ai demandé une fois ou deux l'établissement de ports d'importation dans mon propre comté et on m'a répondu que le ministre n'avait pas de fonds. Voilà une manière très commode de rejeter une demande, mais je ne vois pas pourquoi le ministre manquerait d'argent lorsque le gouverneent et la Chambre sont disposés à lui accorder tout le montant pour son administration. Je veux bien que l'on pratique l'économie autant que possible, mais l'important, il ne faut pas l'oublier, c'est d'avoir un service efficace. Mon expérience personnelle, expérience que j'ai acquise au service de l'ancien gouvernement, me porte à croire qu'il n'y a pas de fainéants au ministère des Douanes, que tous les fonctionnaires y sont fort occupés et qu'il arrive parfois que les importateurs, par suite de l'insuffisance numérique du personnel, soient obligés d'attendre assez longtemps avant de pouvoir faire inscrire leurs déclarations.

M. WALLACE : Voilà la réponse que méritait le ministre.

Douanes—Service secret de répression—Somme à verser au ministère de la Justice pour qu'il la débourse et qu'il lui en soit tenu compte, $5,000.

M. WALLACE : L'honorable ministre voudrait-il nous expliquer ce crédit destiné au service secret ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne le puis pas. Ce montant, comme le sait l'honorable député——

M. WALLACE : Parfaitement.

Le MINISTRE DES DOUANES :—on nous le vote et nous le versons au ministère de la Justice. Si l'honorable député sait à quoi s'en tenir, il ne doit pas ignorer qu'un pareil renseignement ne doit se communiquer qu'en particulier, comme c'est entendu et convenu, et non pas en plein parlement.

M. WALLACE : Je sais à quelle condition le parlement a voté ce crédit et ce n'est pas cela que je désire savoir ; il me faut un autre renseignement et, qu'il le veuille ou ne le veuille pas, le ministre devra me le fournir. D'abord, a-t-on dépensé le crédit de l'année dernière et celui de cette année ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le comptable m'apprend qu'on a dépensé $3,598.

M. WALLACE : Cette année ou l'année dernière ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'année dernière ; les comptes du présent exercice ne sont pas encore clos.

M. WALLACE : Combien a-t-on dépensé cette année ?

Le MINISTRE DES DOUANES : On ne saurait le dire ; c'est le ministère de la Justice qui dispose de ce crédit.

M. WALLACE : Le ministre peut-il me dire combien on a dépensé cette année ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. WALLACE : Très bien, cela suffit ; ce n'est pas la peine de se fâcher.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'avais pas bien compris l'honorable député.

Gouvernement du territoire du Yukon—Douanes—Dépenses, $31,000.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est le même crédit que l'année dernière.

M. WALLACE : Qu'il faut ajouter au montant de $1,121,000 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, comme l'année dernière.

M. WALLACE : Pourquoi ne pas grouper toutes les dépenses ensemble comme cela doit se faire ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Elles ne sont pas groupées ensemble. Ce crédit est compris dans les estimations de 1900 ; les item concernant le Yukon sont toujours présentés séparément.

M. MONK : Pourquoi ce crédit ne figure-t-il pas sous la rubrique ordinaire des Douanes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme l'administration du Yukon semblait fixer particulièrement l'attention de la Chambre, nous avons jugé à propos d'en grouper les dépenses à part, de manière que la députation pût facilement s'en rendre compte. Dans les comptes publics, tous ces montants sont répartis entre les différents ministères. Nous n'avons groupé ensemble les estimations relatives à l'administration du Yukon que pour accommoder la Chambre et permettre ainsi à la députation de se rendre un compte exact des dépenses que nous faisons dans ce district.

M. CLANCY : On n'en a pas agi précisément de cette manière par rapport à l'administration des Postes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, à une seule année près.

Accise, $482,599.37.

M. MONK : Vraiment, nous ne devrions pas aborder l'étude de ces crédits-là ce soir. Il était entendu que la séance serait levée à minuit.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (l'honorable M. E. Bernier) : Il n'y a que quelques augmentations que j'expliquerai dans un instant.

M. WALLACE : Mais nous n'entendons pas siéger toute la nuit.

M. MONK : Le premier article inscrit sous cette rubrique comporte une augmentation de plus de $9,000.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je l'expliquerai tout à l'heure.

M. WALLACE : Nous ne vous retiendrons pas demain.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur ne pourra pas se trouver ici demain. Nous pourrions donc disposer dès ce soir de tous ces crédits, à moins qu'il n'y ait quelque article que les honorables députés veuillent tenir en suspens.

M. MONK : Parce que le ministre désire s'absenter, il est réellement malheureux que nous ayons à nous occuper d'un crédit de cette importance à une heure aussi avancée. Nous pourrions fort bien voter tous les articles qui ne comportent pas d'augmentations et n'en laisser qu'un seul en suspens. Mon honorable ami objecterait-il à ce que le premier article fût laissé en suspens ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il ne demande qu'un mot d'explications.

Accise—Appointements des préposés et inspecteurs de l'accise et augmentation d'appointements d'après le résultat de l'examen de l'accise, $321,899.37.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cette augmentation d'appointements, pour l'expliquer en quelques mots, provient de ce que nous avons fait de nouvelles nominations et que certains appointements ont été élevés soit pour cause d'avancement, soit par suite des examens.

M. MONK : Allons-nous clore ce chapitre de l'accise ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il n'y a que l'article relatif au mesurage du bois qui n'accuse aucun changement.

M. MONK : Prenons l'article qui demande quelques explications de la part du ministre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce crédit accuse une augmentation de $9,856.87, qui se décompose comme suit : Augmentations régulière, $3,898.12 ; augmentations imprévues en 1900-1901, $800; changements de classes ou de divisions, $795 ; par suite des examens d'avancement, $1,313.75 ; nouvelles nominations pour remplacer des fonctionnaires mis à la retraite ou décédés, $8,400 ; pour cause d'avancement, $570 ; nouvelles nominations, $6,850.

M. MONK : Le ministre voudrait-il expliquer cet article de $6,850 concernant les nominations nouvelles ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : En voici le détail ·

W. Rudkins, classe A, Peterborough....	$ 800
W. Sloan, classe A, Brantford.....	1,100
H. T. Noonan, Perth.....	600
Jas. Bennett, classe B, Ottawa.....	900
L. T. Waddingham, classe B, Port-Arthur	50
J. B. White, classe B, Prescott.....	500
D. J. Kearney, classe 3, Montréal.....	600
A. L. Graham, classe 3, Toronto.....	600
R. H. Falconer, classe 3, Toronto.....	600
J. O. Bousquet, classe 3, Victoriaville....	600
A. Lambert, classe des employés mis à l'épreuve, Montréal	500

M. MONK : Ces augmentations se sont-elles produites dans le service régulier ? J'ai cru comprendre qu'il fallait les attribuer à l'effet d'une nouvelle disposition de la loi.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous avons nommé ces personnes en remplacement de fonctionnaires mis à la retraite ou décédés.

M. CLANCY : Où a-t-on nommé M. Noonan ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : A Perth, pour y remplir une vacance.

M. CLANCY : Comment cette vacance s'était-elle produite ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Par la mise à la retraite de M. Earle.

M. CLANCY : Quel était l'âge de ce fonctionnaire de Perth ainsi mis à la retraite ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il avait environ 50 ans et avait perdu la raison. M. Waddingham a été nommé à Port-Arthur, et M. White à Prescott.

M. CLANCY : Pourquoi a-t-on fait ces nominations ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : M. Waddingham touche un salaire nominal de $50, et est chargé de favoriser le développement du commerce à Port Arthur. La besogne ayant considérablement augmenté à Prescott, M. White reçoit $500 ; c'est une nouvelle nomination.

Appointements des employés, inspecteurs et sous-inspecteurs des poids et mesures, $50,150.

M. CLANCY : Quelles mesures a-t-on prises relativement à l'application d'une loi adoptée il y a quelque trois ans par rapport à certain instrument servant à la classification du grain ? On en a augmenté la capacité d'un seizième de boisseau à un boisseau. L'usage de cet instrument constitue un véritable scandale, et pas un seul fonctionnaire n'a pu faire respecter la loi, dans la province d'Ontario du moins. Il faudra, avant l'adoption de ce crédit, que le ministre promette au comité de remédier à cet état de choses. Voici trois ans que cette loi est inscrite dans nos statuts sans qu'on ait encore réussi à l'appliquer.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je sais que la loi est aujourd'hui ce qu'elle était autrefois, c'est-à-dire que le boisseau est la plus faible mesure qui doit servir à déterminer le poids du grain ; elle n'a pu être modifiée depuis deux ans et je ne sache pas qu'on ait fait des démarches dans ce sens. L'usage de cet instrument dans la classification du grain est prohibé par la loi ; du reste, le commerce n'y a pas recours.

M. CLANCY : Je puis affirmer le contraire. Je n'ai pas demandé si la loi a été modifiée ou non, mais tout simplement si l'honorable ministre allait la faire appliquer, lui qui vient aujourd'hui nous demander un montant destiné à rémunérer des fonctionnaires dont le devoir consiste à faire respecter cette même loi. Je lui demanderai donc s'il entend appliquer la loi ou n'en faire aucun cas comme par le passé.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Tout ce que nous avons à faire, c'est de punir ceux qui se servent de ces instruments contrairement à la loi.

M. CLANCY : Précisément.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : On s'en sert pour déterminer le poids du grain, mais pas dans le but d'aider à la vente.

M. CLANCY : L'honorable ministre promet-il de donner ordre à ses fonctionnaires d'appliquer rigoureusement cette loi-là ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. CLANCY : S'y engage-t-il ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

Inspection des denrées—Achat et distribution d'échantillons de grains et de farine, et autres dépenses nécessitées par la loi, y compris les appointements de l'inspecteur des peaux vertes, $15,000.

M. CLANCY : Ce crédit accuse une forte augmentation.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le comité voudra bien se rappeler que le parlement a adopté, à la dernière session, une loi pourvoyant à la nomination d'inspecteurs au Manitoba, mais ces derniers, par suite d'une mauvaise récolte, n'ont pu percevoir assez de droits pour couvrir les dépenses. Ce crédit de $15,000 est destiné à couvrir les dépenses faites en vertu de cette loi-là. Nous espérons que les droits d'inspection couvriront le découvert de l'année dernière, qui était de $7,168.93, et que nous serons remboursés de tout ce montant.

M. CLANCY : Si je ne me trompe, ces inspecters se paient à même les droits qu'ils perçoivent ; mais la récolte de l'année dernière ayant été peu abondante, ils n'ont pu se créer un revenu aussi considérable que les années précédentes.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il nous faut couvrir la différence.

M. CLANCY : Voici à quoi je veux en venir : on a cru jusqu'ici qu'il valait mieux laisser leurs honoraires à ces fonctionnaires que leur donner des appointements fixes. L'honorable ministre nous demande de leur laisser leurs honoraires et de couvrir leurs pertes ; cela constitue virtuellement un salaire. En d'autres termes, lorsque la moisson manque, ces personnes doivent-elles toucher autant d'argent que lorsque le rendement est moyen ? Ce nest pas ce que l'on avait en vue lorsqu'on a nommé ces fonctionnaires, car ils devaient recevoir des honoraires et non pas des appointements ; mais voici qu'on vient maintenant nous demander, lorsque l'année n'est pas bonne, de leur former un revenu égal à celui des autres années. Est-ce bien là ce que le ministre entend faire ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Tous les inspecteurs et autres fonctionnaires du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest touchent des appointements.

M. CLANCY : Que recevaient-ils autrefois ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Les appointements de l'inspecteur en chef, M. Horn, sont de $4,000 par an, ceux de l'autre inspecteur, M. Gibbs, d'environ $3,000, et ceux des sous-inspecteurs varient entre $1,200 et $1,500.

M. CLANCY : En honoraires ? Les autres ne perçoivent-ils pas d'honoraires ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ils perçoivent des honoraires, mais ceux-ci ne suffisent pas toujours à couvrir les dépenses.

M. CLANCY : Mais ils ne touchent pas tous des appointements ; il me semble que l'inspecteur en chef est le seul, entre tous ces fonctionnaires qui doive en recevoir. Comme la perception des honoraires accuse une diminution, on vient nous demander d'indemniser ces fonctionnaires ou, en d'autres termes, de les mettre sur le même pied que ceux qui reçoivent des appointements, ce qui est contraire à l'esprit de la loi.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Jusqu'au premier septembre 1899, les inspecteurs trouvaient la rémunération de leurs services dans les honoraires qu'ils percevaient et gardaient pour eux-mêmes et le ministère couvrait d'ordinaire les dépenses ; mais depuis cette date-là, l'état de choses a changé, ces fonctionnaires touchent des appointements et les honoraires qu'ils reçoivent sont versés au fonds d'inspection des grains. Ce changement s'est opéré il y a un an, et c'est parce que la récolte a manqué que nous demandons maintenant un crédit destiné à payer ces appointements et autres dépenses.

M. CLANCY : Dois-je comprendre que depuis 1899, on verse leurs honoraires à un fonds particulier qui sert à payer leurs appointements et que, par suite de l'insuffisance de la récolte, on nous demande ce crédit pour combler le déficit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous nous attendons à un découvert pour le prochain exercice, mais il n'est pas possible de dire ce qu'il sera.

On rapporte des résolutions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. MONK : De quoi aurons-nous à nous occuper demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Des subsides ; nous aurons d'abord à étudier les estimations budgétaires du ministre de l'Agriculture, puis viendront probablement celles des ministères des Chemins de fer et des Travaux publics.

M. MONK : Il serait plus avantageux de savoir au juste ce que nous aurons à faire ; certains députés sont plus que d'autres en état de traiter certains sujets particuliers, et lorsque nous arrivons ici préparés à la discussion de crédits qu'on ne nous soumet pas, on conçoit que ce contretemps soit une source de confusion et occasionne une grande perte de temps.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'en conviens. Nous nous proposons de soumettre les estimations du ministère des Chemins de fer immédiatement après celles du ministère de l'Agriculture, et si j'ai fait une restriction, c'est que le ministre des Chemins de fer nest pas très bien portant depuis quelque temps.

La motion est adoptée et la séance levée à 1.05 du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 26 avril 1901.

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

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Recensement, $250,000.

M. BORDEN (Halifax) : A quelle date le ministre s'attend-il à ce que le recensement soit terminé ? Il semble que l'on apporte beaucoup de retard à ce sujet, en certains endroits, au moins. Je connais des maisons où l'on n'était pas encore allé le 28 et si je comprends bien, le recensement est censé avoir commencé le 1er.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est difficile de dire quand le recensement sera complété. Les renseignements que j'ai reçus portent qu'il est virtuellement terminé dans les parties centrales du Canada. Dans quelques-unes des villes, il est vrai, le commissaire n'a pas encore reçu tous les rapports des énumérateurs ; mais aujourd'hui, il a été reçu à peu près huit fois autant de rapports qu'il en a été reçu pendant tout le mois d'avril, lors du recensement de 1891. Hier, près de 400 rapports étaient rendus au bureau central, tandis qu'en 1891, pendant tout le mois d'avril, on en a envoyé 52 au bureau central. Mon honorable ami peut donc voir que la besogne est beaucoup plus avancée qu'elle ne l'était cette année-là. Mais en justice pour les fonctionnaires qui ont fait le recensement de 1891, je dois dire que nous avons employé un nombre d'énumérateurs beaucoup plus considérable ; nous en avons employé à peu près deux fois et demie autant qu'alors. Nous donnons un arrondissement de votation à chaque énumérateur, tandis qu'en 1891, en règle générale, l'on a réuni deux ou trois arrondissements.

Bien que le travail soit complété dans une assez bonne partie des districts où la population est considérable, il y a une grande étendue de territoire non organisé et d'établissements reculés, même dans les anciennes provinces, où la besogne avance très lentement, et il s'écoulera probablement un autre mois, au moins, avant que les rapports nous arrivent de ces endroits. Partant, ce ne sera que dans quelque temps que nous serons en mesure de donner les résultats définitifs du recensement en général ; et même en parlant de ces résultats, je ne veux parler que du chiffre réel de la population. On arrange d'abord le chiffre de la population, puis l'on prépare les autres tableaux.

J'ose espérer que la besogne avancera aussi rapidement que possible, tout en ne négligeant pas l'efficacité et une économie très entendue.

M. BORDEN : J'ai lu dans les journaux—je ne sais pas si la chose est exacte—que le recensement de l'Inde, dont la population est d'environ trois cents millions, avait été fait en quatorze jours.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il m'est impossible d'exprimer d'opinion en cette matière. J'ignore si le recensement de l'Inde est un recensement de facto ou de jure. S'il s'agit d'un recensement de facto —et je crois que c'est cela—on a dû le faire en beaucoup moins de temps qu'un recensement de jure. Pour un recensement de facto tous les renseignements se prennent à un jour déterminé, et l'on nomme un nombre d'employés suffisant pour faire la besogne en un seul jour.

M. MONK : Tous les rapports sont-ils arrivés en ce qui concerne Montréal ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. MONK : Il y a quelques jours, La Presse a déclaré qu'un grand nombre de maisons de Montréal n'avaient pas été visitées.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je puis dire à mon honorable ami qu'aucune maison n'a été omise ; mais, naturellement, tous les rapports ne sont pas encore arrivés. Nous n'avons ici aucun moyen de nous renseigner sur l'état exact du travail, tant que nous n'avons pas reçu les rapports. Si après un délai raisonnable, nous constatons que les rapports n'arrivent pas, nous écrivons au commissaire de ce district et lui demandons de les envoyer au plus tôt.

De temps à autre, nous recevons des commissaires des rapports généraux sur l'avancement de la besogne. Jusqu'aujourd'hui, les rapports suivants ont été envoyés :

De l'Ontario	229
De Québec	142
Du Nouveau-Brunswick	3
Du Manitoba	8
De la Nouvelle-Ecosse	1
Total	383

En 1891, on a envoyé seulement cinquante neuf rapports pendant tout le mois d'avril, de sorte que nous avons reçu 383 rapports de quarante-huit différents comtés, tandis que l'on n'en avait que cinquante-neuf en 1891.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a-t-il produit les instructions données par M. Côté, surtout dans la province de Québec ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elles ont été déposées, l'autre jour, sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Ces documents comprennent-ils la lettre adressée par M. Côté aux différents membres du clergé du Bas-Canada, relativement à l'inscription de certaines personnes appartenant à la province de Québec et résidant ailleurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette lettre est sur le bureau.

M. SPROULE : De qui les énumérateurs ont-il reçu leurs instructions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Des commissaires des divisions électorales où ils devaient faire leur besogne. Les commissaires des divisions électorales ont reçu leurs instructions des commissaires provinciaux, il y a quatre de ces fonctionnaires dans l'Ontario, quatre dans Québec, et un dans chacune des autres provinces. Ces commissaires sont venus à Ottawa et ont reçu des instructions détaillées pendant quatre jours en cette ville, puis ils se sont rendus dans leurs provinces et ont communiqué ces mêmes instructions aux commissaires des divisions électorales, et, à leur tour, ces derniers ont dit aux énumérateurs ce qu'ils devaient faire.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris, l'honorable ministre a dit que, pendant ce mois, l'on avait reçu plus de rapports que lors du dernier recensement. On a peut-être fait ce recensement d'une manière différente.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, on l'a fait virtuellement d'une manière différente.

M. SPROULE : Ce système est-il propre à donner des renseignements exacts au sujet du domicile réel des personnes ? Prenez les hôtels : est-il possible de savoir à cette date qui était dans la maison le 1er avril ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un des défauts du système de jure, mais l'on a toujours fait le recensement du Canada d'après ce système. Lors du recensement de 1891, il y a eu de nombreux cas où l'énumérateur n'a visité la maison que presqu'un mois après la date mentionnée dans les questions.

M. WALLACE : Autrefois, les énumérateurs envoyaient les rapports longtemps avant la fin du mois, sauf dans les territoires du Nord-Ouest.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député se trompe du tout au tout. J'ai pris mes renseignements dans les archives du ministère. En 1891, j'ai reçu les rapports suivants pendant les mois ci-dessous mentionnés :

Avril 1891	59
Mai	1,816
Juin	1,877
Juillet	625
Août	98
Septembre	74

L'honorable député est dans l'erreur.

M. WALLACE : Mon honorable ami me prête des paroles dont je ne me suis pas servi. J'ai dit que les énumérateurs avaient fait leur besogne.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sur quelle autorité vous basez-vous ?

M. WALLACE : Je me base sur la connaissance que je possède de mon propre comté, et je suppose que d'autres comtés d'Ontario ont été dans le même cas. En général, les énumérateurs ont mis à peu près deux semaines à faire leur travail dans la division ouest d'York, et il y avait là des districts probablement de même nature et de même étendue que ceux des circonscriptions rurales ordinaires de l'Ontario.

En ce qui a trait aux circulaires mentionnées par l'honorable ministre, je lui demanderai si, avant l'envoi de la lettre que M. Côté a adressée aux membres du clergé de la province de Québec, il l'avait approuvée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette lettre a été approuvée comme les autres circulaires qu'il a envoyées. Je n'en ai pas vu les mots, mais j'en ai approuvé l'envoi.

M. WALLACE : L'honorable ministre (M. Fisher) a déclaré qu'il n'en connaissait rien avant qu'elle fût envoyée——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'énoncé de l'honorable député est inexact.

M. WALLACE : Il est tout à fait exact. C'est ce que le ministre a déclaré.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable gentleman se trompe du tout au tout.

M. WALLACE : L'honorable ministre voudra bien me permettre de continuer mon exposé. L'observation des règlements de la Chambre ne fera pas de tort à l'honorable ministre. Il a dit à la Chambre qu'il n'avait vu cette circulaire qu'après son envoi—

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE :—mais qu'il l'avait vue après son envoi et l'avait approuvée. Il dit qu'il en est ainsi relativement à la circulaire envoyée aux membres du clergé de la province de Québec. Si le contenu n'en avait pas été convenable, il aurait peut-être été nécessaire d'envoyer un télégramme, comme il en a envoyé un aux énumérateurs de l'Ontario les avertissant de ne pas s'occuper du bulletin qu'ils étaient censés remplir dans les intérêts d'un parti politique. L'autre jour, une ex-premier ministre (sir Mackenzie Bowell) a déclaré publiquement que lors des recensements de 1891 et de 1881, il n'avait pas été envoyé une seule circulaire qui n'eut pas l'approbation de l'exécutif. Le gouvernement de cette époque tenait tant à ce que chaque chose fût faite convenablement, que toutes les circulaires étaient soumises non seulement au ministre, mais au conseil. C'est la manière régulière de faire les choses. Mais l'honorable ministre nous dit aujourd'hui, comme il nous l'a dit l'autre jour, qu'il n'avait pas vu ces circulaires et n'en connaissait pas le contenu. Il dit aujourd'hui qu'il savait d'une manière générale ce qu'elles devaient être.

Il a déclaré, l'autre jour, qu'il n'avait vu la première circulaire qu'après son envoi, mais qu'il l'avait approuvée. Pourquoi ne l'a-t-il pas vu avant qu'elle fût envoyée ?

Il nous a dit que les commissaires avaient vu les commissaires des districts qui, à leur tour, avaient vu les énumérateurs et leur avaient donné leurs instructions. Il peut dire cela à la Chambre, mais je sais le contraire en ce qui concerne la division ouest d'York. J'ai été chez moi la semaine dernière, et l'on m'a informé que l'énumérateur n'avait eu ses formules que samedi ou lundi matin, qu'il n'avait reçu aucune instruction et qu'il avait commencé son travail sans avoir une idée exacte de ce qu'il avait à faire. Il est venu à notre moulin et a demandé des renseignements au sujet de ce qu'il avait à faire. " Je ne puis pas, a-t-il dit, inscrire votre moulin, je ne puis pas en faire mention, car d'après les instructions que l'on nous a données, cinq hom-

mes doivent être employés dans un établissement pour que nous puissions l'inscrire comme établissement manufacturier." Le seul homme qui donnait les renseignements ne pouvait pas dire que cinq hommes étaient employés dans ce moulin, car il n'y en avait que quatre. Voici un moulin qui livre au commerce pour $30,000 ou $40,000 de farine ou autres produits dans une année, et cependant, l'on n'en tient pas compte dans le recensement, à cause du règlement absurde qui stipule que cinq hommes doivent être employés dans un établissement manufacturier avant que l'on puisse en faire mention.

Le PREMIER MINISTRE : Très bien.

M. WALLACE : Et le premier ministre approuve cela. Le recensement actuel ne fait aucune mention de ce moulin et, en cette matière, le recensement est défectueux ; les choses ne se font pas comme nous l'a dit le ministre de l'Agriculture, bien que d'après lui, chacun reçoit ses instructions d'un autre et s'y conforme exactement.

Tous ces documents auraient dû être déposés sur le bureau, afin qu'il nous fût permis de les examiner avant le 1er avril. Alors, s'il avait été impossible à l'honorable ministre de surveiller personnellement cette affaire, les membres de la Chambre auraient pu lui venir en aide.

Je prétends que le gouvernement a négligé ses devoirs en ces matières, et, dans la mesure que je l'ai démontré, au moins, le recensement induira en erreur ou n'aura aucune valeur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne parlerai pas de la citation inexacte que l'honorable ministre a faite de mes paroles ; je ne dirai rien, non plus, de sa correction ni de la répétition de son premier énoncé. Malheureusement, l'honorable député est coutumier du fait et je n'en parlerai pas davantage. Il expose, relativement aux énumérateurs de son comté, des faits qui ont une portée directe sur le rapport du commissaire de ce comté. Le commissaire a déclaré avoir donné des instructions personnelles à chaque énumérateur une semaine avant le commencement du recensement. Je suppose donc que la besogne a été faite comme je l'ai donné à entendre.

M. WALLACE : Et l'énumérateur a déclaré qu'il n'avait pas eu ses formules avant samedi ou lundi, le lundi où il avait dû commencer son travail.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai répété ce que le commissaire avait déclaré.

M. WALLACE : J'ai exposé les faits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a répété ce que d'autres lui ont dit. J'ai répété ce qu'un fonctionnaire avait déclaré dans un rapport fait au ministère.

M. WALLACE : L'honorable ministre fera-t-il connaître les renseignements qu'il possède à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député sait que nous n'apportions pas dans la Chambre les rapports de tous les fonctionnaires.

M. WALLACE : Vous ne les avez pas non plus dans la tête.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. J'ai cependant les renseignements.

M. WALLACE : D'où viennent les renseignements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a un instant, l'honorable député m'a blâmé parce que je l'interrompais. Il ne paraît pas disposé à suivre ses propres règlements.

M. WALLACE : Continuez.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je vais continuer. L'honorable député a parlé de renseignements qu'on lui avait donnés relativement à l'enregistrement des établissements industriels. Il aimerait, je suppose, revenir aux méthodes suivies quand ses amis étaient au pouvoir, alors que toute vieille femme qui tricotait des bas figurait au recensement comme dirigeant une fabrique de bas, et alors que tout forgeron était porté sur le tableau des fabricants d'objets en fer. J'ai pris des moyens, je l'avoue, pour que l'on n'inscrive que les fabriques, et non pas les établissements qui emploient une seule personne, ou au plus deux personnes qui font un travail manuel ordinaire, lesquels ne méritent pas le nom d'établissements industriels.

M. WALLACE : Cela ne concerne pas ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député a déclaré que si l'on donnait le nom de fabrique à un établissement parce qu'il emploie cinq personnes, on devrait lui donner le nom, s'il n'y en avait que quatre.

M. WALLACE : Et j'ai dit, en outre, qu'il fabriquait pour $30,000 ou $40,000 de produits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces faits seront consignés dans le recensement.

M. WALLACE : Non. L'énumérateur a dit quil ne pouvait pas en prendre note, car, d'après ses instructions, il ne devait les consigner que dans le cas où cinq personnes seraient employées dans l'établissement. L'énumérateur a dit à mon frère qu'il ne pouvait pas consigner ces faits, et il ne les a pas mentionnés.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A moins qu'ils ne soient comptés comme établissements industriels, ce qu'ils produisent

ne figurera pas dans le tableau ; mais lorsqu'ils sont comptés comme établissements industriels, ce qu'ils produisent sera consigné. Quant à la manière dont le recensement se fait, je puis seulement parler des rapports que j'ai reçus de mon commissaire, et si l'honorable député n'est pas disposé à accepter ces rapports, je ne puis rien y faire. Je soumets simplement les faits au comité.

L'honorable M. HAGGART : Il y a quelques instants, j'ai fait observer au ministre que M. Côté avait adressé une lettre aux prêtres du Bas-Canada, et l'honorable ministre dit qu'elle est déposée sur le bureau. Il n'y a qu'un recueil d'instructions et de formules, mais la lettre n'y est pas.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'autres documents ont été déposés sur le bureau depuis qu'on y a déposé les premiers, et ils renferment la lettre.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a évidemment adopté, pour enregistrer les établissements industriels, une formule différente de celle dont se servaient ses prédécesseurs. Ce qui constitue une fabrique, dit-il, c'est l'emploi de cinq personnes ou plus, et il omet de sa liste toute fabrique employant moins de cinq personnes. Qu'il me soit permis de lui dire qu'aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, l'on a précisément la même formule que celle que nous avons adoptée en 1891. Ce que l'honorable ministre condamne dans les méthodes que nous avons suivies pour faire le recensement de 1891, il le condamne également dans les méthodes adoptées par d'autres pays. Pourquoi décrit-il une fabrique autrement que ne le font presque tous les autres pays du monde ? La plainte faite par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) portait que l'honorable ministre avait changé, pour désigner une fabrique, la formule généralement acceptée par les commissaires du recensement dans toutes les autres parties du monde.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député demande pourquoi nous avons fait cela. D'abord, je lui dirai qu'en Grande-Bretagne, l'on ne tient aucun compte des fabriques dans les recensements; on ne tient compte que du chiffre de la population. Mais aux Etats-Unis, l'on recueille des données relatives aux industries manufacturières, et il a fallu adopter une méthode pour désigner ce qui devait constituer un établissement industriel. Je ne saurais dire d'une manière précise, dans le moment, quel nombre d'employés il faut aux Etats-Unis pour constituer une fabrique. Si je ne me trompe, ce nombre est un peu plus élevé que celui que nous avons adopté ici. Nous avons fait le changement, parce que, lors du recensement de 1891, ce que je viens de mentionner s'est fait en grand et l'on a ainsi trompé le peuple relativement au véritable état de choses qui existait. Il est parfaitement reconnu que dans un grand nombre de cas, un seul individu constituait une fabrique. Par exemple, un homme qui réparait des chariots était inscrit comme fabricant de voitures ; et un forgeron qui, pendant l'année, pouvait faire à la main quelques fers à cheval et qui avait peut-être un aide, était inscrit comme fabricant d'articles en fer. A mon avis, je l'avoue, cela n'était pas du tout conforme aux faits que nous voulons seulement vérifier, et j'ai décidé que la chose ne devait plus se présenter ; en conséquence, j'ai donné des instructions pour qu'il y eût un chiffre minimum qui marquât la limite du nombre d'employés qu'il faudrait pour constituer un établissement.

M. BENNETT : Ainsi que l'a dit l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace), est-il vrai que l'on a donné aux énumérateurs des instructions portant que si une maison de commerce, selon le cas, emploie moins de cinq hommes, on ne doit pas la compter comme établissement industriel ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'a fait observer que dans la loi provinciale relative aux fabriques, l'on considère que le nombre d'employés nécessaire pour constituer une fabrique est de cinq. C'est une raison qui m'a porté à adopter ce chiffre.

M. BENNETT : Dans ce cas, je sais personnellement que l'on ne tiendra pas compte de nombre de moulins à farine importants, parce que très peu de ces établissements emploient cinq hommes. Vous trouverez cinq hommes employés dans un moulin qui produit 100 à 150 barils de farine par jour. Je sais ce dont je parle, car j'ai eu des intérêts dans un moulin pouvant produire environ 100 barils par jour, et nous employions rarement quatre hommes dans ce moulin. Dans les moulins à farine mus par force hydraulique, le nombre d'hommes employés dans un moulin de cette capacité est même moindre. Si les énumérateurs se conforment rigoureusement à ces instructions, ils inscriront très peu de moulins à farine.

M. SPROULE : J'ai observé la même chose dans ma localité, car l'énumérateur qui y faisait le recensement a déclaré qu'il ne pourrait pas compter un établissement comme fabrique, s'il n'employait pas cinq hommes. J'ai parlé à un énumérateur, et il m'a dit que l'on ne pourrait compter aucun moulin à farine employant moins de cinq hommes, ni inscrire au tableau le quantité de ses produits. Il m'a dit exactement ce que l'honorable député d'York-ouest vient de dire au comité. Il m'a semblé que c'était là une manière très irrégulière de faire le recensement.

Relativement à la question de savoir si les énumérateurs pourraient prendre d'une manière exacte le chiffre de la population dans un seul jour, si j'ai bien compris l'honorable ministre, il a dit que pour éviter le danger arrivé lors des recensements précédents où

les énumérateurs étaient très peu nombreux, l'on avait employé, dans la circonstance actuelle un plus grand nombre d'énumérateurs afin de pouvoir faire la besogne en très peu de jours.Mais même avec le nombre actuel, nous nous demandons si nous allons avoir un dénombrement exact de la population. Ainsi, à l'endroit où je demeure, si je suis bien renseigné, l'on n'a encore fait aucun recensement, mais je sais que le 1er avril, on a fait le recensement où je ne demeurais pas. Or, j'ignore si l'on m'a inscrit à l'endroit où je demeurais, ou si l'on m'inscrira à l'endroit où je demeure. A cause de cela, je doute que le recensement soit absolument exact. Je ne vois qu'un moyen de surmonter cette difficulté : nommer un nombre d'énumérateurs beaucoup plus considérable.

En ce qui concerne les énumérateurs, pour une raison ou pour une autre, l'on a apporté, je crois, beaucoup de retard à leur donner leurs instructions et à leur remettre leurs cahiers et leurs documents, car je suis informé qu'un grand nombre d'entre eux n'ont reçu leurs instructions que très tard et que quelques-uns ne les ont reçues qu'après le 1e avril. Il est possible qu'ils les aient reçues plus tard, mais l'on s'attendait à ce qu'ils fissent leurs travaux en très peu de temps, et je suis porté à croire que tant qu'un énumérateur n'a pas reçu ses instructions, il n'est pas en mesure de commencer sa besogne. Une autre chose qui me frappe particulièrement, c'est que si vous avez un très grand nombre de moulins et d'autres établissements qui livrent chaque année au commerce une quantité considérable de produits et que les énumérateurs n'en fassent pas mention, alors le recensement est bien loin de nous donner les renseignements que nous en attendions, c'est-à-dire qu'il est bien loin de nous fournir des données sur les grands établissements industriels du pays et sur leur production.

M. TAYLOR : Avant que l'honorable ministre de l'Agriculture réponde à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), je désire dire un mot. L'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) a parlé des moulins à farine, dont un grand nombre emploient moins de cinq hommes. Dans son voisinage, je suppose que les scieries sont nombreuses, et dans les municipalités rurales il y a beaucoup de ces établissements ; dans mon comté il y en a au moins sept ou huit. Il y en a une à Lyndhurst exploitée par John Roddick et fils, qui n'emploient qu'un seul homme. Jas. Roddick et fils ont une autre scierie où ils emploient deux hommes. Il y en a une autre à Merton exploitée par M Coon et son fils, qui se livrent aux travaux ordinaires et fabriquant du bois de construction et de la farine. Puis, il y a dans mon comté plusieurs autres scieries, où l'on scie de l'orme destiné à fabriquer des boîtes à fromage, et qui emploient chacune deux ou trois hommes. Tous ces établissements ne seront-ils pas énumérés comme établissements industriels, en vertu du système adopté par l'honorable ministre de l'Agriculture ? Dans ce cas, l'on ne fera aucune mention des établissements industriels du pays. Je suppose que dans chaque comté de la province de l'Ontario, il y a une demi-douzaine ou une douzaine de scieries où l'on ne fait que les travaux ordinaires pour la localité. Elles sont mues par la force hydraulique et par la vapeur, et plusieurs emploient moins de cinq hommes. Ainsi que je l'ai dit, il y en a sept ou huit dans mon comté, et chacun emploie moins de cinq hommes. Ces établissements ne seront-ils pas énumérés ?

Je ne doute pas que l'honorable ministre ne désire établir une comparaison qui fasse honneur à son ministère. Il prétend s'intéresser beaucoup au ministère de l'Agriculture, et une des industries qu'il se propose de faire valoir, c'est la construction et l'exploitation des silos, industrie qui s'est développée depuis qu'il est ministre de l'Agriculture. Il a réservé une colonne pour le nombre de silos et leur capacité par pied cube. Cela n'apparaît pas dans le dernier recensement, et, lorsque l'honorable ministre fera son rapport, je suppose qu'il espère pouvoir dire qu'en 1891, nous n'avions pas de silos en ce pays et qu'aujourd'hui, sous son administration, nous en avons un grand nombre.

Relativement aux instructions que l'honorable ministre a données aux énumérateurs, je désire mentionner une lettre qu'un gentleman m'a écrit. Les renseignements contenus dans cette lettre ont trait à ce qui est arrivé ici même, à Ottawa, de sorte que, je le suppose, l'honorable ministre lui-même est responsable de la chose. Il est certain qu'il a dû donner des instructions aux énumérateurs d'Ottawa. L'auteur de cette lettre dit que dans le quartier Wellington, à Ottawa, un énumérateur a inscrit sous le titre silos trente-six W. C. D'après les renseignements qui nous arrivent du quartier Wellington, il paraît qu'un de ces énumérateurs a découvert trente-six silos dans la ville d'Ottawa. Lorsqu'on préparera les tableaux du recensement, l'honorable ministre dira : Voyez, sous mon administration, le nombre de silos que l'on a construits au Canada dans le but de faire avancer l'agriculture.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami (M. Taylor) est certainement très amusant, et je suis bien aise qu'il ait fait rire la Chambre ; mais, malheureusement, il se trompe un peu.

M. TAYLOR : Les faits sont mentionnés dans la lettre dont j'ai parlé, et je la donnerai à mon honorable ami.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'abord, l'honorable député a parlé de silos, puis il a fait un tableau brillant du grand intérêt que je porte à l'agriculture, ce dont je lui suis reconnaissant. Il n'a pas chargé le tableau le moins du monde, mais il ne sa-

vait évidemment pas que dans le recensement de 1891, cinq ou six ans avant que je devinsse ministre de l'Agriculture, il était question de silos tout comme dans celui de 1901, et que c'est l'honorable ministre de l'Agriculture de l'époque, que l'honorable député appuyait, qui avait inséré la chose dans les tableaux. L'honorable gentleman commet seulement une petite erreur en rapportant ce qui est absolument contraire aux faits.

M. TAYLOR : Alors, l'honorable ministre de l'agriculture veut prouver que le nombre des silos a considérablement augmenté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que je serai en état de le faire. Si l'honorable député en connaissait autant en fait d'agriculture que beaucoup d'autres membres de la Chambre, il saurait parfaitement bien que le nombre des silos a considérablement augmenté depuis 1891 ; il saurait qu'avant 1891, les silos étaient bien connus et bien établis et que les renseignements fournis dans le recensement de 1891, renseignements que se sont procurés les amis de l'honorable député et le gouvernement qu'il appuyait, ont démontré qu'il y avait, en 1891, un grand nombre de silos, lesquels ont été énumérés et publiés dans les tableaux du recensement, à la demande du ministre de d'Agriculture d'alors. Malheureusement, les faits rapportés par l'honorable gentleman ne s'accordent pas tout à fait avec sa plaisanterie.

En ce qui a trait à ces silos construits dans la ville d'Ottawa, il est possible que l'honorable député trouve un énumérateur qui ait fait ce qu'il a dit ; je n'en sais rien, mais cela me parait très curieux, car les questions qui concernent l'agriculture ne sont pas données aux énumérateurs des villes. Ils ne posent pas ces questions, et si un énumérateur a voulu les poser, tout ce que je puis dire, c'est qu'il a fait ce qu'il ne devait pas faire d'après ses instructions, qu'il n'avait aucune raison de le faire et qu'il sera fait une enquête pour voir si les faits sont tels que les a rapportés l'honorable député.

Relativement à la question dont a parlé l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), ce dernier sait que d'après le système de recensement, il est toujours difficile de savoir où inscrire une personne absente de chez elle. Elle devrait figurer parmi les gens de l'endroit où elle a son domicile, et ce sont les instructions données aux énumérateurs. On aurait dû inscrire l'honorable député à son domicile, dans Grey. On n'aurait pas dû l'inscrire ici, si ce n'est à titre de visiteur temporaire à l'endroit où il demeure à Ottawa. Il y a une disposition au sujet de l'inscription des visiteurs temporaires. S'ils sont inscrits, on demande de quel lieu ils viennent, puis l'on consulte le tableau de l'endroit d'où ils viennent et l'inscription est corrigée. On arrangera cela lorsqu'on disposera en tableaux, ici, les résultats du recensement, et l'on fait cela dans le but de vérifier, autant que possible, la double inscription ou le défaut d'inscription des gens. Je crois que cela fonctionne bien et aura l'effet de nous donner un recensement exact, mais dans tout recensement fait d'après le système *de jure* l'on doit nécessairement éprouver cette difficulté.

M. SPROULE : Il est possible, je puis le comprendre, que la chose soit singulière jusqu'à un certain point, si on la fait de cette manière, mais à moins que l'on ne corrige le tableau, il sera très inexact. J'ai lu dans les journaux que d'après les instructions, l'on devait inscrire tous ceux qui habitaient la maison la nuit du 1er avril.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est le système *de facto*, non le système *de jure*.

M. SPROULE : Je sais que lorsque les enfants fréquentaient l'école, on les inscrivait d'abord à l'endroit où ils prenaient leur pension, puis avec leurs parents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On aurait dû les inscrire à l'endrait où ils prenaient leur pension comme se trouvant là temporairement, et l'on aurait dû indiquer le lieu de leur domicile. C'est ce que l'on n'a pas fait dans le recensement précédent, et, en conséquence, nous avons l'intention de faire disparaître cette cause possible d'erreur.

M. SPROULE : Il est possible qu'on l'ait fait. Est-ce qu'il n'existe aucune disposition en vertu de laquelle nous pouvons obtenir des renseignements concernant les établissements qui emploient moins de cinq ouvriers ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce que fait chaque individu figure dans les renseignements qui le concernent. S'il exploite une scierie, il figurera comme propriétaire de scierie ou de fabrique, et l'on inscrira la désignation de son établissement.

M. SPROULE : Dans un nombre considérable de moulins à farine, de scieries et de fabriques de voitures, l'on emploie trois ou quatre hommes, et l'on n'en fera pas mention. Le recensement n'indiquera pas du tout les industries du pays ni la production du peuple.

M. CLANCY : La règle arbitraire qui veut qu'aucun établissement industriel employant moins de cinq personnes ne soit inscrit, est très répréhensible. Ma raison, a dit l'honorable ministre, c'est que les législatures provinciales, en légiférant pour protéger la vie des employés, ont déclaré qu'un établissement industriel est celui qui emploie cinq ouvriers, mais dans ce cas la définition est basée sur des raisons absolument différentes de celles qui devraient exister dans un recensement. Beaucoup d'établissements employant moins de cinq ouvriers contribuent

très largement à grossir le volume général des produits fabriqués au Canada, et les machines améliorées tendent à diminuer chaque année le nombre des employés. Le règle que propose à ce sujet l'honorable gentleman est très mauvaise.

Je crains que le ministre ne soit pas tout à fait impartial en cette affaire. Il se rappellera que les libéraux ont fait de grands efforts pour discréditer le recensement de 1891. Il est très possible qu'il y ait eu beaucoup d'erreurs sérieuses dans ce recensement, mais je ne doute pas que le ministre ne constate qu'il y a aussi de graves erreurs dans celui de cette année ; je ne doute pas, non plus, que l'on n'inscrive des établissements qui n'ont pas l'importance voulue par la règle posée aujourd'hui. En 1891, le ministre et ses amis ont choisi certains cas et cherché à blâmer tout le système en s'appuyant sur ces cas. Je crains que le ministre n'ait pas songé à cela en posant cette règle arbitraire, qui exclura beaucoup d'industries très importantes du pays. Qu'il me soit permis de demander si les énumérateurs ont reçu des pouvoirs discrétionnaires à ce sujet?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'après les instructions données aux énumérateurs, les établissements qui n'emploient pas cinq hommes ne seront pas inscrits comme établissements industriels ou manufacturiers, sauf lorsqu'il s'agit de fromageries et de beurreries, dont très peu ont ce nombre d'employés. Prenez une petite fabrique de voitures, où l'on emploie deux ou trois hommes ; il est parfaitement reconnu que ce n'est pas une fabrique dans le véritable sens du mot. Il en est ainsi des ateliers de forgerons, de cordonniers, de couturières, etc. Dans le recensement de 1891 ces établissements ont été inscrits comme établissements industriels, et j'ose dire que tous ceux qui ont compris la discussion qui a eu lieu à cette époque ont reconnu que c'était là une interprétation beaucoup trop large des mots "établissement industriel," et que cela ne faisait que rendre simplement ridicules tous les tableaux du recensement préparés à ce sujet.

J'ai essayé d'adopter une méthode de nature à empêcher cet abus dans le recensement actuel, et j'ai choisi le type adopté par la loi provinciale concernant les fabriques, type que j'ai cru convenable d'adopter moi-même, tenant compte d'autres circonstances.

M. CLANCY : Considérant la déclaration faite par le ministre, le pays doutera sûrement de sa sincérité. Il a déclaré que les fromageries et les beurreries, qui ont moins de cinq employés, doivent être inscrites comme établissements industriels, tandis que d'autres fabriques sont exclues, et en agissant ainsi, il est parfaitement évident que l'honorable ministre veut se faire une réclame économique. L'honorable gentleman rit, mais personne ne saurait se tromper sur ce qu'il a voulu faire. Pourquoi mettre une beurrerie et exclure un moulin à farine, dont la production, pendant l'année, vaudra probablement cinq fois autant que celle de la première industrie ? Je ne vois aucune raison de faire une distinction. Je ne sache rien de plus éhonté, pour un ministre, que de choisir une partie de son propre ministère pour la favoriser dans le recensement, simplement pour en tirer un avantage politique. Il est indigne pour le ministre d'adopter une ligne de conduite de cette nature.

M. SPROULE : Voici un certain nombre d'établissements industriels qui, à ma connaissance, ne seront pas comptés dans le recensement. Dans un village, il y a deux carosseries. Le ministre dit qu'elles ne fabriquent que très peu de voitures neuves ; il est vrai qu'elles n'en fabriquent pas autant qu'il y a dix ou quinze ans, mais elles en fabriquent encore un assez grand nombre. Il y a aussi dans les environs cinq minoteries qui ne seront pas comptées, ainsi que plusieurs fabriques de lainages. Huit fabriques de portes et fenêtres vont se trouver exclues, de même que plusieurs fabriques de feuilles de placage et scieries mécaniques.

Ce ne sont là que quelques cas que je connais personnellement et avec un peu de réflexion je pourrais en citer beaucoup d'autres. S'il en est ainsi dans une seule localité, on voit jusqu'à quel point le recensement sera imparfait, relativement aux établissements industriels et à leur production.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La seule erreur possible serait sur l'ensemble de la production de ces établissements, et je ne crois pas qu'elle puisse être considérable. Le nombre de ces établissements, dans tout le pays, peut être assez élevé, mais leur production totale est fort restreinte. Puisque l'honorable député a parlé de carosseries, je dois dire que les trois quarts de ces établissements ne font guère autre chose que des réparations, et même s'il y avait trois ou quatre ouvriers dans chacun d'eux, il n'y en aurait pas plus d'un ou de deux, employés à la fabrication de voitures neuves. Je crois qu'il ne serait pas juste d'inclure ces établissements parmi les établissements industriels du pays.

M. SPROULE : Comment expliquez-vous qu'on exclut une fromagerie dont la production annuelle ne dépasse pas $25,000 ou $30,000, et qu'on exclut une fabrique de portes et fenêtres, située dans la même localité, et dont la production annuelle est de plus de $50,000 à $75,000 ? La production de plusieurs établissements qui ne sont pas comptés dans le recensement est de beaucoup plus considérable que la production d'un grand nombre de ceux qui sont comptés. Si l'on veut avoir un recensement véridique, il faut les compter tous.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Une fabrique de portes et fenêtres dont la

production serait de $75,000 emploierait certainement plus de cinq ouvriers, et par conséquent, la comparaison de l'honorable député n'est pas juste. Il y a une excellente raison pour inclure les beurreries et les fromageries dans le recensement. La fabrication du beurre et du fromage est essentiellement une industrie, en ce sens qu'elle transforme un produit brut en un produit manufacturé d'une grande valeur, et de plus, tout le beurre et le fromage est fait dans ces petits établissements.

Les scieries, les minoteries, les carosseries qui emploient plus de cinq ouvriers seront comptées et leur nombre servira à indiquer le progrès industriel du pays. Quant aux beurreries et aux fromageries, elles n'emploient jamais plus de cinq ouvriers, si ce n'est dans de bien rares exceptions, et si elle n'était pas incluse dans le recensement, cette industrie se trouverait complètement éliminée.

M. SPROULE : Je considère que le but du recensement est d'avoir des renseignements exacts sur les occupations et la production de la population. Chez moi, par exemple, une fabrique de portes et fenêtres emploie plus de cinq ouvriers, tandis que quatre autres n'en emploient pas autant chacune, mais leur production réunie est beaucoup plus considérable que la production de la fabrique qui aura été comptée dans le recensement. Cependant, la production de cette partie du pays, dans ce genre d'industrie, ne sera représentée dans le recensement que par la production de cette fabrique isolée.

M. BENNETT : On restera étonné en examinant les chiffres de ce recensement et en les comparant à ceux du recensement précédent. Dans la division de Simcoe-est, d'après le dernier recensement, il y avait dix-sept minoteries, avec un capital collectif de $160,000, une production annuelle de $233,-310, employant 37 hommes et 1 femme, cette dernière, je crois, à titre de comptable. Il y avait deux fromageries employant cinq hommes et produisant $2,833. Avec le mode actuel on arrivera au résultat qu'on éliminera du recensement une industrie dont la production, il y a dix ans, s'élevait à $233,000, et qu'on mettra bien en évidence celle qui ne produit que pour $2,833.

Si le ministre connaît quelque chose en fait de minoteries, il doit savoir que beaucoup de grands établissements, surtout ceux qui sont actionnés par l'eau, n'emploient pas cinq ouvriers ; et cependant dans le prochain recensement, on ne trouvera pas une seule minoterie dans Simcoe-est, tandis que dans le recensement précédent, il y en avait 17 avec une production totale de $233,000. Le ministre doit regretter d'avoir donné ces instructions dont le résultat sera trompeur et de nature à désappointer ceux qui voudront faire la comparaison.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne paraît pas disposé à discuter cette question qui est cependant très importante. L'honorable député de Simcoe-est vient d'expliquer qu'un établissement qui n'emploie qu'un petit nombre d'ouvriers n'est pas nécessairement une quantité négligeable, parce qu'une grande partie du travail se fait mécaniquement. Il faut aux moins quatre fromageries pour représenter le capital engagé dans une seule minoterie. A l'heure qu'il est, il n'est pas possible d'installer une minoterie, si on n'a pas un capital de $10,000 ou $15,000, et il devrait être tenu compte de cela dans le recensement. L'honorable ministre n'osera pas prétendre qu'il est juste d'enregistrer les progrès d'une certaine industrie et de laisser l'autre de côté. J'admets parfaitement qu'il n'est que juste d'inclure les beurreries et les fromageries qui n'emploient que deux ou trois ouvriers ; mais je me demande quelle justice il y a à exclure les autres établissements industriels qui n'emploient pas plus de cinq ouvriers. L'honorable ministre devrait trouver un moyen quelconque de remédier à cela s'il veut avoir un recensement de quelque valeur.

M. SPROULE : Quand on voudra connaître l'occupation des gens et établir une comparaison entre l'agriculture et les autres industries, on n'aura aucune donnée pour se guider.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout est inscrit, excepté la production. L'occupation de chaque individu est indiquée dans le recensement.

M. SPROULE : Supposons qu'on veuille faire une comparaison entre l'agriculture et les autres industries. On pourra prendre l'ensemble des cultivateurs et dire ce que produit leur travail, mais on ne pourra pas le dire pour un nombre égal de personnes exerçant une autre industrie.

M. LANCASTER : L'honorable ministre se trouve aussi à laisser de côté une autre industrie très importante ; celle des tonneliers. Je ne connais pas un seul atelier de tonnelier qui emploie cinq ouvriers et cependant il y a de 20 à 30 de ces établissements dans mon comté. Chaque tonnelier emploie de 2 à 3 ouvriers presque toute l'année. Cette industrie produit un nombre considérable de barils pour le commerce des fruits et elle sera complètement ignorée. Nombre de petits ateliers sont installés près des grends vergers, pour donner toute facilité aux expéditeurs, et comme ces ateliers sont très nombreux, ils n'emploient pas plus de 2 ou 3 ouvriers chacun. Comme le recensement n'en dira rien, les expéditeurs et producteurs de fruits, seront censés s'être procuré leurs barils à l'étranger ou par des moyens contraires à la loi. Les tableaux des exportations diront que nous avons exporté tant de barils, mais rien dans le recensement ne dira que ces barils ont été fabriqués dans le pays.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député oublie que ceux qui travaillent dans ces ateliers sont inscrits dans le recensement comme tonneliers.

M. LANCASTER : Chacun de ces tonneliers a un capital de $1,500 à $2,000 engagé dans cette industrie et dans mon comté il y en a de 30 à 40 employant de 2 à 3 ouvriers ; c'est absolument comme s'il n'y en avait qu'un, qui emploierait de 80 à 100 ouvriers. Et cependant le recensement ne dira pas un mot de tous ces capitaux.

M. BENNETT : Le ministre ne semble pas se rendre compte de la gravité de la position dans laquelle il se trouve. Personne ne niera que la minoterie est une industrie importante au Canada. D'après le dernier recensement de 1891, il y avait dans Ontario 1,078 minoteries employant 3,355 ouvriers, ce qui prouve que la moyenne des employés dans chaque minoterie n'est pas de cinq. Grâce aux instructions données aux énumérateurs, une minoterie sur 50 ou 75 sera comptée dans le recensement ; cependant, il y a $14,000,000 engagés dans cette industrie dont la production annuelle est de $36,558,320. La matière brute utilisée par ces minoteries représente une valeur de $29,687,851. Très peu emploient plus de cinq ouvriers, de sorte que cette importante industrie figurera à peine dans le recensement, tandis que de petites fromageries et beurreries n'ayant qu'un ou deux ouvriers occuperont une place en vue. Si les rapports étaient bien faits, ils feraient voir que cette année les minoteries du Canada ont produit pour plus de $50,000,000 de farine ; mais grâce au mode suivi, le recensement n'indiquera que quelques minoteries dans toute la province d'Ontario.

M. CLANCY : Si le ministre veut avoir un recensement véridique il n'a pas le droit de laisser de côté une industrie quelconque. S'il voulait adopter une limite arbitraire et s'il avait déclaré qu'aucun établissement industriel qui n'emploie pas au moins cinq personnes ne serait énuméré dans le recensement, il aurait du moins été conséquent. Mais il enfreint lui-même cette règle et en omet certaines industries sans ombre d'une raison. Je connais un district où, dans un rayon de 8 ou 10 milles, il y a trois minoteries d'une capacité de 75 barils par jour. En supposant qu'ils ne produisent que 50 barils pour jour, cela fait une production annuelle de 15,000 barils de farine. Assurément le recensement ne devrait pas ignorer complètement une industrie aussi importante, sans que le ministre nous donne les raisons qu'il a eu d'agir ainsi. Les beurreries et les fromageries qui n'emploient que deux ou trois ouvriers sont inscrites et d'autres établissements beaucoup plus importants sont laissés de côté.

M. BENNETT : L'honorable ministre n'a pas encore répondu, et cependant une question aussi grave que celle-là ne peut pas rester ainsi. Veut-il que l'on dise, en Angleterre, que la province d'Ontario qui avait en 1890, un grand nombre de minoteries qui produisaient pour des centaines de milliers de piastres et donnaient de l'emploi à des milliers d'ouvriers, ne produit presque plus de farine, en 1901 ? S'il n'est pas trop tard, pourquoi ne donne-t-il pas instruction aux énumérateurs d'inclure ces établissement dans le recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les honorables députés de l'opposition me paraissent s'alarmer plus que de raison. Tout ce que l'on vient de dire au sujet du nombre des employés ne donne pas un idée exacte de la situation. Bien qu'il puisse y avoir un assez grand nombre de minoteries qui n'emploient pas cinq ouvriers, il est probable que la plupart en emploient plus que cela, et ces dernièrers seront comptées dans le recensement. Les autres ne méritent pas le nom d'établissements industriels, et c'est le chiffre de ces derniers que nous cherchons à connaître. La tendance générale est à la concentration, et le fait de ne pas inclure ces petits établissements dans le recensement, ne produira pas une forte différence dans l'ensemble de la production. Les craintes manifestées par les honorables députés de la gauche, ne se réaliseront pas.

Jusqu'à présent, ces honorables députés ne nous ont pas encore dit quelle règle ils voudraient adopter, sur cette question. Ils se contentent de critiquer ce qui a été fait, comme ils auraient critiqué toute autre décision que nous aurions pu prendre. A les en croire une sauvagesse qui fabrique des mocassins dans son wigwam, possède un établissement industriel ; chaque forgeron possède une usine métallurgique ; la bonne femme qui dans ses heures de loisir, tricote des bas, exploite une fabrique de tricots. J'ai voulu faire disparaître cette absurdité de recensement. Je crois que la règle que j'ai prise est juste et raisonnable et qu'elle n'aura pas les conséquences que les honorables députés de la gauche semblent redouter.

M. BENNETT. Je suppose qu'il y a au Canada un journal publié dans l'intérêt de l'industrie minotière, et si ce journal se permet de faire des commentaires sur le remarques de l'honorable ministre, je suis convaincu que ces écrits n'offriront pas une lecture bien agéable pour lui et ses amis. Il y a plus d'une douzaine de minoteries dans Simcoe, et je suis presque certain que pas une n'emploie cinq ouvriers ou plus. Je dois dire, sans reproche, que l'honorable ministre de l'Agriculture ne s'y connaît guère en fait de minoteries s'il est sous l'impression qu'il n'y a que les petites qui emploient moins de cinq ouvriers. J'en connais qui produisent de 100 à 150 barils de farine par jour et qui n'ont pas cinq employés. Dans ces établissements il y a le premier meunier, le deuxième

meunier, et si le moulin est actionné par l'eau, il y a un autre employé et peut-être un jeune homme pour faire les courses. Il doit y avoir parmi la droite plus d'un député sachant comment ces établissements sont conduits et qui aimeraient à les voir inscrits dans le recensement. Il est évident que le ministre s'aperçoit qu'il s'est mis dans une impasse et que ses partisans s'en aperçoivent aussi. Il demande pourquoi nous n'indiquons pas un remède. Quel besoin y a-t-il d'indiquer un remède à un homme aussi plein de ressources ? Il s'est bien aperçu lui-même qu'il était impossible d'appliquer sa règle de cinq aux beurreries et aux fromageries. Si l'absurdité de cette règle n'a pas frappé le ministre, ni ses collègues, ni ses partisans, je ne comprends pas qu'elle ait échappé à la sagacité du commissaire du recensement qui est arrivé ici précédé d'une grande réputation.

Il peut être indifférent au ministre que ceux qui compareront le recensement de 1891 avec celui de 1901, constatent que l'industrie de la minoterie à diminué au Canada, mais il importe beaucoup au pays que cette fausse impression ne se propage pas à l'étranger. S'il en est encore temps, et je crois qu'il n'est pas trop tard, il devrait donner instruction aux énumérateurs d'inclure dans le recensement, toutes ces minoteries, de même que les beurreries et les fromageries. L'honorable ministre a tort de vouloir traiter cette question aussi légèrement. Ceux qui sont intéressés dans cette industrie ne goûteront guère les plaisanteries qu'il s'est permises à leur adresse.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre prétend qu'en se départant de la règle qu'il a posée, il n'aurait d'autre alternative que de revenir aux instructions données aux énumérateurs en 1891. Voilà le remède qu'il cherche. En agissant ainsi il se conformerait aux instructions qui ont été données aux énumérateurs américains lors du de recensement de l'an dernier. Il trouve très drôle de compter comme un établissement industriel la sauvagesse qui fabrique des mocassins, mais c'est exactement ce qui se pratique aux Etats-Unis, et s'il avait suivi cette règle, il ne serait pas dans l'embarras où il se trouve aujourd'hui, car il faut avouer que sa position est assez ridicule. Notre recensement ne sera d'aucune utilité quand il s'agira d'établir une comparaison entre le Canada et les Etats-Unis, au point de vue industriel.

Il dit que notre mode de faire le recensement diffère de celui de l'Angleterre, qui fait le recensement *de facto* et ne tient aucun compte des industries. Mais aux Etats-Unis et dans les Indes on a le recensement *de jure*, et sur des annexes on inscrit tous les renseignements sur les industries et autres sujets ; plus tard ces renseignements sont réunis en tableaux. Cela pourrait se faire également avec le mode *de facto*. Les deux modes permettent également de recueillir tous les renseignements, industriels et autres. La seule différence entre le recensement *de facto* et le recensement *de jure* c'est qu'avec le premier on ne compte que ceux qui sont à tel endroit, à telle heure ; avec le second, comme cela est expliqué dans la circulaire de M. Côté, il n'est pas nécessaire que la personne soit présente dans la localité à ce moment précis ; elle peut être absente du pays depuis des années et avoir le droit d'être comptée dans le recensement.

M. BENNETT : Je ferai remarquer au ministre le cas des tanneries. Le dernier recensement donne 233 tanneries, employant 1,580 ouvriers ; cela donne une moyenne de six hommes et demi par tannerie. Or tout le monde sait que certaines grandes tanneries d'Ontario emploient jusqu'à 60 ouvriers, et il en résultera qu'une foule de petites tanneries ne seront pas énumérées. Les mêmes remarques s'appliquent aux imprimeries, et aux usines où l'on rabote le bois, car il y en a un grand nombre qui n'emploient pas cinq ouvriers.

Il suffit de consulter l'ancien recensement pour se convaincre que si on élimine toutes les fabriques ou usines qui n'emploient pas dix ouvriers, le nouveau recensement sera complètement inutile soit comme point de comparaison, soit pour donner une idée exacte de la situation industrielle du pays.

M. BARKER : Puisque nous sommes à discuter cette question du recensement, je dirai quelques mots de certains documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, il y a quelques jours, par l'honorable ministre de l'Agriculture. Tout dernièrement, nous avons eu une discussion au sujet d'une circulaire qui avait été distribuée aux énumérateurs, dans Ontario. On cherchait, au moyen de cette circulaire, à obtenir certains renseignements absolument étrangers au but du recensement. L'honorable ministre a immédiatement répudié cette circulaire et je crois même qu'il a télégraphié à tous les commissaires leur défendant de tenir compte de cette circulaire. La Chambre ignore encore si d'autres mesures ont été prises depuis.

La distribution de cette circulaire aux énumérateurs était une tentative non déguisée de faire servir le recensement au profit d'un des partis politiques. C'était une tentative de subornation des énumérateurs, auxquels on demandait des renseignements qu'ils avaient juré de tenir secrets. Ces renseignements ne devaient pas être remis au ministre de l'Agriculture, mais à certaines personnes dont le nom n'est pas connu, à quelque politicien qui saurait s'en servir.

Beaucoup de gens n'ont-ils pas pensé, comme moi, qu'après avoir découvert cette odieuse tentative de corruption dirigée contre ses fonctionnaires, le ministre n'aurait pas dû se contenter de télégraphier, et que son devoir était de prendre tous les moyens de découvrir les coupables et de les punir?

Le recensement continue, il sera terminé dans quelques jours, et nous n'avons plus entendu parler de cette affaire.

Lors de cette première discussion, j'ai aussi appelé l'attention du ministre sur une autre circulaire publiée, celle-là, dans la province de Québec. La réponse du ministre fut qu'il n'en avait jamais entendu parler. Il a paru surpris d'apprendre cette nouvelle, bien que la circulaire eût été publiée dans plusieurs journaux de la province de Québec et qu'elle eût été officiellement expédiée de son propre ministère.

Cela devient presqu'une habitude chez les ministres de déclarer qu'ils n'ont pas connaissance de ce qui se passe dans leurs propres bureaux. Des contrats impliquant des sommes considérables sont passés et signés, des documents de la plus haute importance sont imprimés et expédiés, et les ministres n'en savent rien. Un ministre peut avoir dans son portefeuille depuis plusieurs jours un document dont le contenu peut entraîner le pays dans une dépense de plusieurs millions de piastres et il croit qu'il lui suffit de venir déclarer ici qu'il en ignorait la nature, pour que tout le monde le croie.

De même, l'honorable ministre de l'Agriculture affirme qu'il n'a jamais entendu parler d'une circulaire publiée le 1er mars, par son assistant commissaire du recensement. Cette circulaire est maintenant produite devant la Chambre depuis quelques jours, et il n'a pas encore dit un mot. Il faut supposer qu'il va la répudier puisqu'il est responsable de tout document venant du bureau du recensement. Cette circulaire est publiée par le ministère de l'Agriculture et est adressée à tous les curés de la province de Québec, par M. Thomas Côté, assistant commissaire du recensement. Je dois ajouter que cette circulaire adressée à chaque curé de la province de Québec personnellement et provenant du ministère de l'Agriculture, porte la marque " confidentielle ".

Je ne sache pas que ce soit l'habitude, dans les administrations publiques, lorsqu'il s'agit d'une affaire aussi importante que le recensement d'un pays, d'adresser des instructions confidentielles à une classe particulière de citoyens d'une certaine province. Cette circulaire est adressée à " Monsieur le Curé ". Avec votre permission, M. l'Orateur, je vais la lire en anglais, car je crains que si je la lisais en français, elle ne fût pas comprise par la grande majorité de la députation. Je dois dire que la plus grande partie de cette lettre n'offre pas matière à de grandes objections, si ce n'est que M. Côté semble croire qu'il est essentiel à l'avenir du Canada que tous les citoyens de la province de Québec, jusqu'au dernier, soient comptés dans le recensement, et qu'on ne peut prendre trop de précautions pour arriver à ce résultat. Il semble croire que le sort du recensement dépend de ce que pas un seul nom ne sera omis dans cette province. Voici ce qu'il dit :

Après avoir consulté plusieurs personnages éminents, j'en suis venu à la conclusion que l'époque d'un recensement devait nécessairement être une occasion unique pour découvrir aussi exactement que possible les causes de l'émigration de nos compatriotes aux Etats-Unis.

Voilà ce que dit M. Côté à chaque curé de chaque paroisse de la province de Québec. Je voudrais savoir quelle affaire a M. Côté, je dirai même le ministre de l'Agriculture à se servir du recensement pour rechercher les causes de l'émigration des habitants de la province de Québec aux Etats-Unis ? Le recensement est fait dans un but spécial et l'émigration des Canadiens est une question toute différente. Le recensement est fait pour connaître le chiffre de la population, l'importance des industries, la richesse, la production du pays en général, toutes les provinces comprises. Le recensement n'est pas fait pour fixer ou déterminer la représentation, ni pour découvrir les causes de l'émigration. Nous faisons un recensement pour savoir combien il y a d'individus actuellement au Canada, et non pour savoir combien de gens ont quitté le pays. La circulaire ajoute :

Ceci m'amène à vous demander de vouloir bien vous donner la peine de m'envoyer——

A lui, M. Côté, pas au ministre de l'Agriculture, pas au commissaire du recensement, mais à lui, M. Côté, qui, apparemment, représente la province de Québec dans la commission du recensement.

Ceci m'amène à vous demander de vouloir bien vous donner la peine de m'envoyer les noms, l'âge, l'occupation de toutes les personnes de votre paroisse qui, à votre connaissance, ont émigré aux Etats-Unis durant les derniers douze mois. Vous êtes probablement mieux que tout autre en état de savoir la raison particulière pour laquelle tel ou tel individu a quitté votre paroisse. Dans certains cas, c'est l'ivrognerie, dans d'autres c'est le luxe, le défaut d'intelligence, l'esprit d'aventure, etc., Mais je suis sûr que dans la plupart des cas, vous connaîtrez la raison particulière, la cause déterminante du départ de chaque individu qui a quitté votre paroisse durant les derniers douze mois. Veuillez être assez bon de m'indiquer cette raison particulière, cette cause déterminante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur le curé,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS COTE,
Asst.-commissaire du recensement.

Peut-on me dire dans quel but on veut profiter du recensement pour obtenir ces renseignements ? Je comprendrais l'intérêt de M. Côté à les obtenir si son intention était de compter ces absents dans le recensement. Dans un paragraphe précédent de sa circulaire, M. Côté explique avec beaucoup de soin que toutes les informations fournies aux commissaires seront tenues absolument secrètes. Pourquoi a-t-il la précaution de leur donner cet avertissement ? Pour que celui qui fournira des renseignements à son curé soit sûr que personne ne saura jamais si ceux qui seront inscrits dans

le recensement comme demeurant au Canada, demeurent en réalité aux Etats-Unis. C'est la seule conclusion à tirer de cette circulaire.

On remarquera aussi que la circulaire parle des douze derniers mois, mais la teneur générale fait voir l'importance qu'il y a d'inscrire autant de noms que possible. Je me permettrai de citer un passage de la lettre pastorale de Sa Grandeur Monseigneur l'archevêque de Montréal, relativement à cette circulaire. Je n'ai rien à dire contre cette lettre, car lorsque les curés et l'archevêque reçoivent du ministre de l'Agriculture une circulaire leur demandant certains renseignements, il n'est que naturel qu'ils y répondent ; ils méritent plutôt d'être félicités pour avoir agi comme ils l'ont fait : ils se sont procuré les renseignements demandés et les ont envoyés au ministère.

M. SPROULE : Croyant que c'était de leur devoir de le faire.

M. BARKER : Certainement ; il ne peut y avoir de doute sur ce point. Le ministre de l'Agriculture demandait certains renseignements, et personne n'était plus en état que ces messieurs de les lui procurer. L'archevêque de Montréal, prenant pour texte la circulaire de M. Côté, adresse une lettre pastorale à tous les curés de son diocèse, et insiste sur la nécessité qu'il y a pour eux de s'y conformer. Il interprète la circulaire dans son véritable esprit et demande à ses curés de s'y conformer. Voici ce qu'il dit :

Vous êtes aussi priés d'envoyer à M. Thomas Côté, l'assistant commissaire du recensement, les noms, âges, occupations de toutes les personnes de votre paroisse qui, à votre connaissance, ont émigré aux Etats-Unis, et de donner les raisons pour lesquelles ces personnes ont quitté votre paroisse. Vous vous ferez un devoir de répondre fidèlement et sans retard à cette demande, dont vous saisirez toute l'importance. En un mot, je compte sur votre concours éclairé et dévoué.

Et ainsi de suite. On remarquera que l'archevêque n'attache aucune importance à la limite de douze mois, et je doute qu'un seul curé en ait tenu compte.

Sa Grandeur a parfaitement compris que s'il y avait une raison quelconque de savoir pourquoi les gens ont émigré aux Etats-Unis durant les douze derniers mois, cette raison avait autant de force et autant d'importance, pour les dix dernières années.

M. Côté explique qu'il a besoin de ces renseignements pour l'étude de la question générale de l'émigration. Alors pourquoi cette limite de douze mois ? L'archevêque ne tient pas compte de cette restriction et dans sa lettre aux curés recommande d'envoyer à M. Côté les noms, âges et occupations de tous ceux qui, à leur connaissance ont quitté la province de Québec.

Conformément à cette circulaire on inclura dans le recensement tous ceux qui sont partis depuis dix ans, qui ont peut-être des familles dans le Massachusetts, dans le Connecticut, dans le Michigan, et dans tous les autres endroits où il y a de nombreuses colonies françaises, et qui sont citoyens américains, tout autant que les Canadiens-français nés aux Etats-Unis.

Je ne veux pas faire de suppositions injustes, mais je demande s'il y a un seul membre de cette Chambre qui croit que ces noms ne seront pas comptés dans le recensement? J'entendrai avec plaisir les explications du ministre sur ce point, mais je ne crois pas me montrer plus soupçonneux que de raison, je ne crois pas défigurer le sens et la portée de cette circulaire en disant qu'elle n'a été écrite que pour permettre à l'assistant-commissaire pour la province de Québec d'utiliser les renseignements qui lui seront fournis—à lui, qu'on le remarque bien, et non au ministre de l'Agriculture, ni au commissaire du recensement.

Il n'est pas possible d'avoir de doute sur l'usage qu'il entend faire de ces renseignements et si la question était soumise à un juge il n'hésiterait pas à se prononcer dans l'affirmative. Pas un homme de bon sens n'ira prétendre sérieusement que M. Côté désirait tous ces renseignements uniquement parce qu'il voulait que tous les citoyens de la province de Québec fussent comptés dans le recensement.

Passons maintenant à une autre question. Il y a un journal, Le Soleil, qui s'intitule l'organe du parti libéral. J'ignore si le ministre de l'Agriculture le lit, mais le 30 mars, ce journal la commentait et expliquait à ses lecteurs l'importance de ne pas omettre un seul nom dans le recensement. Voici les raisons qu'il donne :

La population de la province de Québec est la base d'après laquelle est calculée la représentation des autres provinces dans le parlement fédéral. La constitution fixe à 65 le nombre de nos représentants dans la Chambre des communes. Si le recensement démontre que notre population est de 1,750,000 âmes, ce chiffre divisé par 65, donnera une moyenne de 26,922 âmes par représentant. Ce sera la base de la représentation dans les autres provinces, qui auront droit à un représentant pour chaque 26,922 âmes. Si Ontario, par exemple, possède une population de 2,250,000, ce nombre divisé par 26,922 donnera 83, qui sera le nombre des représentants de cette province dans la Chambre des communes. A l'heure qu'il est elle en possède 92, de sorte qu'elle en perdrait neuf.

Cet organe du parti libéral fait remarquer à ses lecteurs que plus la population de la province de Québec, indiquée par le recensement, sera considérable, moins les autres provinces auront de représentants dans la Chambre des communes.

Une VOIX : C'est la loi.

M. BARKER : J'admets que c'est la loi, mais pourquoi, à propos du recensement, Le Soleil en fait-il autant remarquer l'importance ? Ce n'est pas là le but du recensement, ce n'en est qu'une conséquence. Le but du recensement est de constater le

chiffre de la population, la richesse du pays, et de recueillir certaines autres données statistiques concernant le Canada, et nous nous servons ensuite de ce recensement pour déterminer le nombre de représentants que doit avoir chaque province dans la Chambre des communes. Mais pourquoi prend-on un soin extrême d'expliquer à chaque curé, à chaque cultivateur de la province de Québec, que plus il y aura de monde dans la province de Québec moins les autres provinces auront de représentants ? Et pourquoi le représentant de Québec, dans la commission du recensement, désire-t-il tant savoir les noms des Canadiens-français qui ont émigré aux Etats-Unis, ainsi que leurs âges, occupations, etc ?

Je le répète, je ne veux faire de suppositions injustes pour personne, mais je dis qu'il est impossible d'en venir à une autre conclusion que ces deux circonstances s'enchaînent l'une à l'autre: pendant que les organes du parti libéral insistent sur l'importance d'une forte population dans la province de Québec, le commissaire français du recensement fait tout en son pouvoir pour grossir le chiffre de cette population, même s'il faut, pour cela, compter ceux qui habitent les Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'autre jour l'honorable député (M. Barker) a cité des extraits d'une circulaire, mais je n'avais pu me rendre compte de quelle circulaire il s'agissait. Je ne l'avais pas lue dans les journaux. Je savais que M. Côté avait envoyé deux circulaires, l'une aux curés et celle dont il a été question l'autre jour. Aujourd'hui c'est celle qui a été adressée aux curés, que nous sommes à discuter, et l'honorable député dit qu'elle demande des renseignements au sujet des personnes absentes du pays depuis douze mois. Il n'y a rien de mal à cela, et je vais expliquer pourquoi nous nous sommes arrêtés à cette période de douze mois et pourquoi nous avons demandé ces renseignements. Comme la circulaire le dit elle-même, dans la province de Québec ce sont les curés qui connaissent le mieux leurs paroisses. Ils ont à leur dispsition beaucoup de sources d'informations et, règle générale, ils sont aussi les plus instruits de la paroisse. C'est pour cette raison qu'on s'est adressé à eux. L'honorable député (M. Barker) ignore que dans le recensement par le mode *de jure*—les instructions sont formelles à cet égard—on doit compter même les personnes temporairement absentes du pays, et la durée de cette abscense est limitée à douze mois. C'est pour cela, et pour cela seulement, que la circulaire parle de ceux qui sont absents depuis douze mois.

M. BENNETT : A quelle page se trouvent ces instructions ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Page 18, article 75. Je puis ajouter que les mêmes instructions ont été données il y a dix ans, pour le recensement de 1891.

M. CLARKE : Il y a dix ans a-t-on aussi envoyé de semblables circulaires dans la province de Québec ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Aucune circulaire n'a été envoyée, mais les mêmes instructions ont été données. Il est bien connu qu'une forte proportion de la population de la province de Québec a des habitudes nomades. Ces gens sont absolument des Canadiens, des citoyens de ce pays qui vont travailler temporairement dans les établissements industriels des Etats-Unis, et cette circulaire a été envoyée pour provoquer des renseignements exacts sur ces Canadiens qui ont parfaitement le droit d'être comptés dans le recensement *de jure*.

L'honorable député nous a fait un sombre tableau de gens qui sont établis aux Etats-Unis depuis des années, qui y ont élevé des familles et sont devenus citoyens américains. La circulaire dit expressément que ceux-là ne seront pas compris dans le recensement. Les énumérateurs de la province de Québec ont des instructions formelles de ne pas compter ceux qui sont absents depuis plus de douze mois.

M. BARKER : L'honorable ministre me permettra de lui signaler un autre fait auquel il pourra répondre en même temps. Le même jour que l'on publiait cette circulaire au sujet des Canadiens absents aux Etats-Unis, on en publiait une autre relative au recensement, et dans laquelle il n'était pas question de ces absents.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député se défend de vouloir attribuer de mauvaises intentions à qui que ce soit et il se lance, immédiatement dans les suppositions les plus injustes. Il laisse supposer que ceci a été fait pour grossir indûment la population de la province de Québec. Cette supposition blessante ne repose sur absolument rien, car je lui dirai, s'il ne le sait pas, que ces circulaires ont été adressées, non seulement aux curés de la province de Québec, mais aussi aux curés de toutes les autres provinces où il y a des centres français, où il y a des groupes qui, comme leurs compatriotes de la province de Québec, vont travailler dans les manufactures des Etats-Unis.

Ainsi, en envoyant cette circulaire, M. Côté, qu'on cherche à dénigrer en le désignant comme le représentant spécial de la province de Québec, travaillait également à augmenter la population d'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de toutes les provinces où il y a des centres français en prenant les moyens d'avoir une énumération complète et véridique de tous ceux qui doivent légitimement être compris dans un recensement *de jure*.

M. BARKER : L'honorable ministre prétend-il que cette circulaire a été distribuée dans la province d'Ontario ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle a été adressée aux curés des paroisses françaises d'Ontario ; l'honorable député n'ignore pas que la population de cette province comprendra tous ceux qui parlent le français, comme ceux qui parlent l'anglais ou l'allemand, ou toute autre langue.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre prétend-il que cette circulaire a été envoyée dans la province de la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On me dit qu'elle a été envoyée partout où il y a des centres de population française, et cela doit comprendre les Acadiens.

M. CLARKE : Les circulaires ont-elles été envoyées dans toutes les provinces en même temps ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est du moins ce que j'ai compris.

M. CLARKE : Elles n'étaient adressées qu'aux Canadiens-français ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Seulement qu'aux prêtres français.

M. CLARKE : Des circulaires ont-elles été transmises aux ministres protestants, afin de leur faire comprendre la nécessité qu'il y avait pour eux de demander à leurs paroissiens de fournir les renseignements requis, en leur indiquant les avantages que la province d'Ontario, disons, pourrait retirer du fait que tous les citoyens seraient inscrits sur la liste des énumérateurs ? Dans la négative, pourquoi cela n'a-t-il pas été fait ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La réponse à cette question est bien simple. Il est généralement connu que la population française du Canada est quelque peu nomade et quitte le pays durant un certain temps pour aller travailler aux Etats-Unis. Il y a relativement peu de Canadiens de langue anglaise qui font la même chose ; et c'était dans le but de se procurer les renseignements nécessaires, au sujet de cette partie de la population française, qu'on a envoyé cette circulaire. L'honorable député ignore peut-être un autre fait, qui indique une différence marquée entre les prêtres français de la province de Québec et des autres parties du pays et les ministres protestants. Les premiers font pour ainsi dire chaque année un recensement complet de leurs paroisses. Ils visitent chaque maison, et possèdent une connaissance parfaite des familles de tous leurs paroissiens. Le résultat de cela, c'est que lorsque vous voulez obtenir un renseignement sur la population canadienne-française, pour n'importe quelle fin, la personne la plus en état de vous donner un renseignement exact est le curé de la paroisse.

M. INGRAM : Depuis combien de temps l'honorable ministre est-il au fait de tout cela?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces faits sont à ma connaissance depuis des années.

M. INGRAM : Dans ce cas, pourquoi ne l'avez-vous pas mentionné immédiatement dans vos instructions générales, et n'avez-vous pas agi en homme d'affaires?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que ce sont là des instructions supplémentaires publiées dans le but d'obtenir des renseignements plus complets et de faire remplir les tableaux d'une manière plus parfaite. Cette précaution n'était pas nécessaire pour la population de langue anglaise du pays ; mais la chose était prévue et devait avoir lieu pour la population française, et je considère qu'elle sera d'un grand secours pour permettre d'obtenir un dénombrement complet de la population.

M. BARKER : Quand une circulaire de cette importance est envoyée, comment se fait-il qu'au lieu d'être signée par le commissaire en chef, elle porte la signature de M. Côté, qui demande que les réponses lui soient transmises à lui-même et non au commissaire en chef?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Comme je l'ai dit l'autre soir, je n'ai pas pris connaissance de cette circulaire avant qu'elle fut expédiée. J'en ai autorisé l'envoi, n'attachant pas une grande importance à la manière dont elle serait redigée. Le commissaire en chef savait la chose et a dû prendre connaissance de cette circulaire. L'assistant-commissaire s'occupait là d'un travail particulier, qui tombait dans la limite de ses attributions, puisqu'il est chargé du travail extérieur. Quant au mot " confidentielle," placé en tête de la circulaire, on a certainement commis là une erreur, mais cela n'avait guère pour effet de la rendre plus confidentielle qu'elle l'aurait été sans cela. Il est facile de comprendre que lorsqu'une circulaire est expédiée à 1,800 ou 1,900 personnes, ainsi qu'aux journaux, on ne peut guère s'attendre à ce qu'elle reste confidentielle, quand bien même ce mot s'y rencontrerait à toutes les lignes.

M. CLARKE : A quels journaux l'a-t-on envoyée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : A un grand nombre de journaux.

M. CLARKE : L'a-t-on envoyée à quelques journaux anglais?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, il s'agissait d'une circulaire en français et elle fut envoyée aux journaux français et à la population française.

M. CLARKE : L'a-t-on envoyée à quelques journaux anglais?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas que je sache.

M. BARKER : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur une question à laquelle il n'a pas répondu. J'ai dit qu'il y avait eu deux circulaires d'envoyées le premier de mars—une contenant les instructions générales pour obtenir les renseignements nécessaires au recensement, et une autre contenant la disposition particulière sur laquelle j'ai attiré l'attention de la Chambre. Pourquoi y a-t-il eu deux circulaires de publiées—une contenant cette dispositon particulière au sujet de ceux qui peuvent être absents aux Etats-Unis, et l'autre dans cette disposition? Le ministère devrait avoir à cœur de connaître tous les faits et de posséder tous les renseignements nécessaires, et non d'obtenir des renseignements que sur une certaine classe de la société.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme mon nom a été mêlé à cette affaire de circulaires, on me permettra peut-être de dire un mot sur ce point particulier. Je dois déclarer immédiatement que l'on s'est servi de mes initiales sans ma permission et sans que j'en aie eu connaissance. M. Côté, qui a fait partie du personnel de mon ministère il y a une couple d'années passées, avait son bureau, à cette époque, dans une des chambres du ministère des Travaux publics, et il demanda à mon secrétaire la permission de se servir de mes initiales pour affranchir quelques lettres. Cela ne tire certainement pas à conséquence, mais je tiens à donner ces explications, parce que l'on s'est basé sur ce fait pour dire que le nommé Tarte avait encore une fois essayé de favoriser les Français. Les honorables membres de la gauche semblent oublier que les Canadiens-français sont dispersés dans tout le pays, par petits groupes établis à droite et à gauche. Après le recensement de 1891, certains conservateurs, et particulièrement feu le sénateur Tassé, critiquèrent sévèrement la manière dont ce dénombrement avait été fait, et ils démontrèrent, de la manière la plus évidente, qu'au moins 75,000 Canadiens-français avaient été laissés de côté.

Les honorables membres de l'opposition n'ont qu'à lire les débats du Sénat de 1893, si je me rappelle bien, et ils constateront là que l'un des chefs du parti conservateur a démontré en cette circonstance que l'on avait laissé de côté au moins 75,000 Canadiens-français. Je suppose que l'on n'a pas d'objection à ce que tous les Canadiens-français soient comptés dans le recensement. L'envoi de ces circulaires n'aura pas pour effet d'augmenter leur nombre d'un seul nom. Où est donc le mal ? Je regrette que ces circulaires n'aient pas été signées par M. Blue, cela n'aurait pas fourni un prétexte aux honorables députés pour soulever cette question de nationalité.

Si les honorables députés de la gauche voulaient réfléchir quelque peu, il me semble qu'ils cesseraient de soulever les préjugés de race. Cette manière d'agir peut leur assurer des avantages politiques temporaires, mais l'histoire leur apprendra qu'un parti n'a rien à gagner en ayant recours à de semblables moyens.

M. BARKER : Ecoutez ! écoutez ! Cette remarque vous convient.

M. BENNETT : Parlez-vous des avantages que vous en avez retiré ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces avantages temporaires ont duré un certain temps, et les apparences semblent indiquer qu'elles ne sont pas encore sur le point de finir. Je ne vois pas de main invisible tracer notre condamnation sur le mur, mais il est bon d'ajouter que nous n'avons pas eu recours aux préjugés de race et n'avons pas cherché à soulever les passions comme l'ont fait les honorables membres de la gauche.

Quelques VOIX : Où ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Durant la dernière élection dans Bruce-nord. J'ai dans ma chambre le bulletin de vote mis en circulation dans le comté par les honorables membres de la gauche, et au bas de ce bulletin on peut lire : Ayez bien soin de voter pour M. Halliday, afin que les Français cessent de gouverner ce pays. Cet avis était imprimé sur chaque bulletin distribué dans le comté. Si les appels faits par nos honorables amis de la gauche, dans tout le pays, durant la dernière campagne électorale, étaient publiés dans un volume—et je le ferais si j'avais plus de temps à ma disposition—cela servirait à démontrer que l'on a fait appel aux préjugés les plus dangereux. Nous appartenons tous à la même nation canadienne, et à moins de bien nous mettre dans l'esprit que les Français, les Irlandais et les Anglais Canadiens sont tous sur le même pied d'égalité, l'œuvre de la confédération pourrait bien ne pas être aussi solide que nous l'espérions.

M. BARKER : Nous nous plaignons aujourd'hui que ces circulaires ne placent pas tous les citoyens de ce pays sur un pied d'égalité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que trouve-t-on de répréhensible dans ces circulaires ? Je viens d'indiquer les raisons qui ont amené les autorités chargées du recensement à envoyer ces circulaires. Il a été prouvé, et personne ne l'a nié sérieusement, que lors du recensement de 1891 une grande injustice a été commise à l'égard des Canadiens-français. En présence de ce fait, n'était-il pas juste et raisonnable de prendre les précautions nécessaires pour éviter cette année la même difficulté?

L'honorable M. HAGGART : Cette fois-ci vous voulez prendre votre revanche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les Canadiens-français veulent

tout simplement obtenir justice. Ils sont prêts à entrer en concurrence légitime avec n'importe quelle autre nation, mais ils veulent pour cela être tous comptés. J'admets qu'il eût été préférable que M. Blue eût signé lui-même ces circulaires ; mais, après tout, le fait que M. Côté, l'assistant-commissaire, les a signées, ne prouve pas qu'un tort a été commis envers quelqu'un, ou que la chose a été faite dans ce but.

M. BLAIN : Si je comprends bien, l'honorable ministre (M. Tarte) prétend que les Canadiens-français n'ont pas été traités avec justice lors du recensement de 1891. L'honorable ministre des Travaux publics s'est-il servi de son influence dans le cabinet pour faire accepter par ses collègues les faits énoncés dans la circulaire contenue dans les instructions préliminaires données aux énumérateurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pris connaissance de ces circulaires que quand je les ai lues dans les journaux. J'ai assez d'ouvrage sans me mêler des affaires du recensement.

M. BLAIN : Dans ce cas, bien que l'honorable ministre fût convaincu qu'une injustice avait été commise à l'égard des Canadiens-français, lors du recensement de 1891, il ne s'est occupé de la chose qu'une fois les instructions préparées et envoyées aux énumérateurs du recensement actuel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais dit cela. L'honorable député est jeune et ne manque pas de talent—mais il ne devrait pas commencer sa carrière en essayant de dénaturer les paroles d'un ministre ou de tout autre membre de cette Chambre. Je me suis occupé du recensement, mais je n'ai pas rédigé de circulaire et n'en ai pas vu avant leur publication.

M. CLARKE : J'ai demandé au ministre de l'Agriculture si des exemplaires de ces circulaires marquées "confidentielle" avaient été envoyés aux journaux anglais. Voudrait-il répondre à cette question ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai fait des recherches et je constate que cette circulaire a été envoyée à tous les journaux français et au Herald de Montréal ; elle a été publiée dans la Gazette de Montréal.

M. CLARKE : Parlant en mon nom personnel, je n'ai pas d'objection à ce que les commissaires du recensement fassent tous les efforts possibles pour obtenir un dénombrement complet de la population. Je n'ai rien à dire non plus quand à l'envoi de ces circulaires par M. Côté, si ce n'est que la chose peut faire naître des doutes sérieux, pour ne pas dire plus, si l'on considère que cette circulaire a été envoyée uniquement aux prêtres canadiens-français de ce pays, et que l'on n'a pas jugé à propos de l'envoyer aux ministres des autres races ou dénominations.

Je veux bien que l'on s'efforce de connaître aussi exactement que possible le nombre des citoyens de ce pays qui sont d'origine française, et que leurs noms figurent sur les listes des énumérateurs du recensement, lorsqu'ils en ont le droit. Mais je proteste énergiquement contre la ligne de conduite suivie en cette affaire. Si l'assistant-commissaire du recensement a cru devoir recourir à des mesures spéciales, pour obtenir le résultat le plus considérable possible, quant à ce qui concerne le nombre de ceux qui partagent ses croyances religieuses et appartiennent à la même race que lui, dans le recensement de 1901, il était également du devoir du commissaire du recensement et de tous les autres fonctionnaires employés à ce travail, de faire un effort énergique pour obtenir un dénombrement aussi considérable que possible de la population de langue anglaise, qui n'est pas d'origine française, et demeure actuellement au pays ou peut être temporairement absente du Canada.

Voilà tout ce que j'ai à dire à ce sujet—cette transaction est de nature à faire naître les soupçons les plus graves. Je regrette d'être obligé de faire une semblable déclaration, mais j'ai écouté attentivement les explications fournies par le ministre de l'Agriculture, et je ne crois pas qu'il ait jeté sur le question toute la lumière à laquelle on avait droit de s'attendre ; encore une fois, ses explications sont loin d'être satisfaisantes.

Le PREMIER MINISTRE : M. l'Orateur, tout homme vraiment digne du nom canadien doit désirer que le recensement soit conforme à la vérité. Nous voulons avoir un dénombrement exact de la population, qu'elle se compose de Français, d'Anglais, d'Ecossais ou de n'importe quelles autres nationalités. J'appartiens à une race qui forme la minorité dans ce pays, la race française, et depuis la cession de notre pays à l'Angleterre, au rommencement du dix-huitième siècle, elle a vécu isolée durant de longues années. Ce n'est que depuis quarante ou cinquante ans,—c'est-à-dire, depuis l'union des deux Canada—qu'elle a été appelée à partager la vie nationale du peuple canadien.

Lorsqu'il fut question de recensement, pour la première fois, parmi les Canadiens-français, ces derniers ne virent pas la chose d'un bien bon œil. Mais leurs sentiments se sont considérablement modifiés depuis, et ils ont fini par comprendre que le recensement, loin d'être fait pour leur nuire, avait simplement pour but de se procurer des renseignements exacts. Cependant, je dois ajouter que ces préventions ne sont pas encore entièrement disparues. S'il y a une classe de la population qui a fait son possible pour faire disparaître ces préjugés et aider à obtenir un dénombrement exact des citoyens de ce pays,

ce sont bien les curés des différentes paroisses de la province de Québec.

On a donc bien fait d'adresser ces circulaires aux curés. Personne n'est mieux renseigné qu'eux sous ce rapport. Je ne crois pas qu'il y ait une classe de la société qui vive dans des relations plus intimes avec leurs concitoyens que les curés des différentes paroisses de la province de Québec, et plus particulièrement ceux qui sont d'origine française.

Conformément à une vieille coutume nationale qui existe encore dans cette province, chaque année, dans le mois de janvier, le curé et les trois marguillers qui composent le bureau chargé des affaires temporelles de la paroisse visitent chaque maison, sans en excepter une seule, et font le dénombrement des paroissiens. Ils obtiennent de cette manière des renseignements complets sur la condition de la population, sur le nombre de ceux qui sont absents, qui sont revenus, qui sont partis pour ne plus revenir, et sur ceux qui ont quitté le pays temporairement. En envoyant cette circulaire aux curés, M. Côté s'est certainement adressé aux hommes qui étaient dans la meilleure position pour le renseigner. Je partage l'avis du ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte), et je dis que non seulement il aurait mieux valu, mais il aurait été préférable que cette circulaire fût signée par M. Blue au lieu d'être signée par M. Côté ; cela lui aurait enlevé toute apparence d'avoir été faite pour une classe particulière de citoyens. Mais ce n'est pas ce qui a eu lieu et la circulaire porte la signature de M. Côté. Ce dernier est assistant-commissaire du recensement, et il est probable que cette circulaire étant écrite en français, le commissaire en chef lui a laissé le soin de la préparer et de la signer. Voilà ce qui a eu lieu.

L'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) admettra peut-être avec moi que la nécessité de cette circulaire n'était pas aussi grande pour la population de langue anglaise, les énumérateurs du recensement étant censés pouvoir obtenir plus facilement de cette classe de citoyens tous les renseignements dont ils pourraient avoir besoin. Mais je repousse toute intention de vouloir faire servir cette circulaire à autre chose qu'à obtenir un dénombrement exact de la population.

M. CLARKE : Pourquoi a-t-on indiqué que cette circulaire était " confidentielle "?

Le PREMIER MINISTRE : Je l'ignore et n'en vois pas la nécessité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'était ridicule de faire cela.

M. BORDEN (Halifax) : J'approuve en partie les remarques que vient de faire l'honorable premier ministre. Mais il me semble que nous devrions savoir si le commissaire en chef savait que cette circulaire, de même qu'une autre circulaire qui a provoqué une certaine discussion, il y a quelques jours, étaient marquée " confidentielle."

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici les explications que je puis donner à ce sujet : Cette circulaire était marquée confidentielle quand M. Côté l'a rédigée. Le manuscrit fut envoyé à l'imprimerie, et une fois les épreuves corrigées, le mot " confidentielle " était retranché, mais les imprimeurs ne firent pas la correction et elle fut ainsi imprimée.

M. CLARKE : Pourrait-on obtenir cette épreuve?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le crois.

M. CLARKE : Sans vouloir mettre en doute l'exactitude de la déclaration de l'honorable ministre, comme les épreuves sont conservées à l'imprimerie, je lui demanderais de bien vouloir faire déposer cette épreuve sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette circulaire a été imprimée dans les bureaux du journal le Temps et non à l'imprimerie nationale.

M. BORDEN (Halifax) : Ce qu'il y a de plus regrettable dans toute cette affaire, c'est que pour se procurer des renseignements qu'il était bon d'obtenir, on a eu recours à des moyens qui sont de nature à faire naître des soupçons dans l'esprit de la population. Voilà le reproche que je puis faire au sujet de cette circulaire. J'approuve entièrement les remarques faites par le premier ministre et je dis qu'il est non seulement convenable mais nécessaire d'obtenir tous les renseignements possibles, tant au sujet des Canadiens-français que de tous les Canadiens-anglais du pays ; et s'il y en a quelques-uns qui demeurent temporairement aux Etats-Unis, mais dont les noms peuvent être entrés légalement sur les tableaux du recensement, il faut le savoir.

Supposons, maintenant, que ces circulaires marquées " confidentielles " aient été envoyées seulement à la population de langue anglaise, l'honorable premier ministre comprend que cette conduite aurait provoqué de la critique dans certains quartiers de sa propre province, et cela avec raison.

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux pas laisser supposer que l'honorable ministre de l'Agriculture s'est laissé guider en cette affaire par des motifs inavouables, mais il n'en est pas moins regrettable que les fonctionnaires de son ministère aient cru devoir recourir à ce moyen pour obtenir des renseignements. Il y a aussi plusieurs autres points auxquels les commissaires du recensement semblent avoir attaché une importance qu'ils n'ont pas, à mon avis. Ainsi, prenons la circulaire dans laquelle on demande à chaque citoyen d'indiquer son origine. Encore une fois, je n'attache pas une

grande importance à ce point particulier de la question. A quoi bon, par exemple, chercher l'origine de gens qui s'appellent Martin, Blanchard ou Payzant—comme la chose se présente dans ma province—parce qu'il y a 100 ou 150 ans passés un de leurs ancêtres était français, et qu'ils doivent être inscrits—si je comprends bien les instructions données aux énumérateurs—comme étant d'origine française, tandis que les Fraser et les Macdonald, dans la province de Québec, dont les ancêtres parlent français depuis 100 ans passés, doivent être considérés comme étant d'origine écossaise, parce qu'il y a 100 ou 150 ans leurs ancêtres s'allièrent par mariage à des familles françaises ?

Il est possible que depuis cette époque les mariages aient toujours eu lieu entre des familles françaises ; ainsi donc, à quoi bon décrire un descendant de cette famille comme étant d'origine écossaise ? Et pourquoi entrer les Martin, les Blanchards et les Payzants, dans ma province, comme étant d'origine française ? Cette distinction n'est pas importante dans ce pays. Nous sommes tous satisfaits, je crois, d'être Canadiens, et il est inutile de fouiller le passé pour découvrir si nos ancêtres étaient Anglais, Français, Irlandais ou Ecossais. Ces distinctions peuvent tout au plus servir à perpétuer des idées qui ne sont d'aucune utilité dans la vie d'une nation comme la nation canadienne.

Maintenant, quant à ce qui concerne les curés de la province de Québec, personne ne peut leur reprocher d'avoir agi conformément aux instructions contenues dans cette circulaire, et personne peut ne reprocher aux évêques de s'en être occupé. Mais il y a un point que l'honorable ministre semble avoir oublié et sur lequel je me permettrai d'attirer son attention. Il prétend que la population canadienne-française est d'un caractère plus ou moins nomade. Les seuls renseignements que je possède sur ce point sont ceux qui m'ont été fournis par l'honorable ministre. Mais le même symptôme existe dans la Nouvelle-Ecosse. Nous avons dans cette province une certaine population nomade qui se rend chaque année aux Etats-Unis, pour y faire la pêche, durant environ trois mois, puis revient au Canada. Il y en a aussi qui vont travailler dans les fabriques américaines durant un certain temps, puis reviennent au pays ; d'autres s'y engagent comme domestiques pour une partie de l'année. Il me semble que ces raisons auraient dû suffire pour faire comprendre à l'honorable ministre que les renseignements qu'il cherche à se procurer au sujet des Canadiens-français pourraient s'appliquer également aux Canadiens-anglais, quand bien même les faits qui ont nécessité cette exception ne présenteraient pas un caractère aussi sérieux chez ces derniers.

S'il avait suivi cette ligne de conduite, il aurait évité toute critique, et c'est probablement là le point le plus important de cette question qui a été discutée si longuement dans cette Chambre et dans la presse du pays. Ces critiques des journaux doivent autant que possible être évitées, et l'on doit s'efforcer d'empêcher des impressions de cette nature de se former dans l'esprit du peuple ; quant bien même on agit de bonne foi, il faut prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter de provoquer des discussions de cette nature.

M. BORDEN (Halifax).

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez !

M. BLAIN : Le ministre de l'Agriculture me permettrait-il de lui demander si le commissaire en chef a aidé à la rédaction de ces deux circulaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

M. BLAIN : Le commissaire en chef a-t-il pris connaissance de chaque circulaire avant qu'elle soit envoyée ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il a dit en avoir vu une.

M. BLAIN : Laquelle ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La circulaire générale, non celle adressée aux prêtres.

M. BLAIN : Etait-elle marquée " confidentielle ".

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Toutes deux étaient marquées " confidentielles ".

M. CLARKE : Est-ce que ces deux circulaires indiquées comme étant " confidentielles ", ont été imprimées aux ateliers du journal Le Temps ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. CLARKE : Il me semble que le gouvernement possède une imprimerie parfaitement outillée pour exécuter les impressions des ministères publics. Un grand nombre d'ouvriers y sont employés, ces derniers connaissent parfaitement leur métier et étaient tout à fait compétents pour exécuter des travaux de la nature de ces circulaires confidentielles. Comment se fait-il que cette circulaire n'ait pas été imprimée à l'imprimerie nationale ? Est-ce parce qu'elles étaient toutes deux marquées " confidentielles " qu'on a dû les envoyer au bureau du journal Le Temps ?

Le MINISTRE DE L'AGRICUTURE : Non.

M. CLARKE : Dans ce cas, comment expliquer la chose ? Est-ce que toutes les impressions de cette nature sont exécutées ailleurs qu'à l'imprimerie du gouvernement ? Quelle partie des impressions destinées aux travaux du recensement a été exécutée à l'imprimerie nationale—où elles auraient dû

toutes être faites—et quelle partie a été exécutée en dehors ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami ignore peut-être qu'à l'heure qu'il est l'imprimerie nationale est encombrée d'ouvrage et que presque toutes les impressions concernant le recensement ont été faite en dehors ?

M. CLARKE : Où ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans différentes imprimeries. De fait, toutes les annexes du recensement ainsi que certains autres documents se rapportant aussi au recensement sont marqués " confidentiel ". J'ai déjà expliqué pourquoi ces documents sont ainsi marqués et il est inutile de revenir sur ces explications. Ce travail n'a pas été confié à l'imprimerie du Temps parce qu'il était marqué " confidentiel ", mais uniquement parce que l'imprimerie nationale ne pouvait pas le faire assez tôt.

M. CLARKE : Je crois qu'il y a d'autres documents relatifs au recensement, outre ces deux circulaires, qui portaient aussi le mot " confidentielle ".

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout le manuscrit envoyé aux imprimeurs porte le mot " confidentielle ", afin que les renseignements qu'ils contiennent ne soient pas divulgués avant que l'épreuve finale ait été corrigée. C'est de cette manière que la circulaire s'est trouvée " confidentielle ".

M. CLARKE : Alors, à part ces deux circulaires, aucun autre document relatif au recensement n'a été expédié avec le mot " confidentiel " ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. CLARKE : Il y a un instant le ministre a laissé entendre qu'il y en a eu d'autres ainsi marqués.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y avait le mot " confidentielle " sur les manuscrits envoyés aux imprimeurs, mais cette marque n'y était plus quand ils ont été expédiés.

M. CLARKE : C'est probablement sur l'enveloppe contenant le manuscrit que se trouvait le mot " confidentiel ".

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois plutôt que c'est en tête du manuscrit.

M. INGRAM : D'après ce que dit le ministre des Travaux publics, 75,000 Canadiens-français n'ont pas été comptés dans le recensement de 1891. Il est de notoriété publique que le nom de ce ministre s'est trouvé très en évidence, il y a trois ou quatre mois, dans la province de Québec au sujet du recensement, et, à ce propos, je signalerai l'annexe n° 1, préparée par le ministère, et demandant les renseignements suivants : Pays ou lieu de naissance; à quelle race ou quelle tribu ; nationalité ou religion. On remarquera que dans le cas d'un Canadien-français c'est sous cette rubrique qu'il devra être inscrit si tous les renseignements sont donnés exactement.

Il n'y a pas d'objection à cela, mais ce que nous blâmons, c'est la publication de circulaires par l'assissant-commissaire à l'insu du ministre. S'il est vrai, comme le dit le ministre des Travaux publics, qu'un certain nombre de Canadiens-français ont été omis en 1891 et sont exposés à l'être encore en 1901, ce que le commissaire avait à faire, c'était d'adresser une circulaire à tous les assistants-commissaires et ces derniers auraient donné à chaque énumérateur des instructions dans ce genre-ci, par exemple : Voyez soigneusement à ce que l'annexe n° 1, concernant l'origine et la nationalité des gens, soit convenablement remplie. De cette manière le but aurait été atteint beaucoup mieux que par la circulaire confidentielle de M. Côté.

Notre objection ne provient pas de mauvaises dispositions à l'égard de nos amis les Canadiens-français, mais parce qu'on établit un mauvais précédent qui peut avoir des conséquences regrettables. Notre but commun est de voir les deux races vivre en harmonie dans ce pays. Il est faux que nous cherchions à soulever les préjugés de race. Le ministre des Travaux publics est venu dans mon comté quelques jours avant l'élection, et il y a été très bien reçu. Son nom est souvent mêlé à ces discussions, et pour ma part je le crois assez enclin à les provoquer lui même.

Bien que je ne sois pas Canadien-français mon père est né à Québec, et j'ai toujours éprouvé une vive sympathie pour cette ville. Je n'ai jamais cherché à exploiter les préjugés nationaux, et je n'ai que du mépris pour ceux qui se servent de pareils moyens

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les deux circulaires envoyées par M. Côté ont été lues. Je n'ai pas entendu un seul député dire qu'elles contenaient quoi que ce soit de répréhensible. Elles ne donnent aucun mauvais conseil, elles ne recommandent aucune illégalité, mais il se trouve qu'elles sont signées par l'assistant-commissaire. Cet assistant-commissaire est un Canadien-français, et voilà où est le mal. A-t-on à se plaindre du contenu des circulaires ? Si elles contiennent quelque chose de répréhensible, j'avoue que je ne l'ai pas vu. Nos honorables adversaires veulent bénéficier de deux circonstances dont ils ne devraient pas chercher à tirer avantage, et je le leur dis carrément, sans aucune hésitation. La première, c'est que M. Côté, qui a envoyé ces circulaires, est un Canadien-français. La deuxième est qu'une de ces circulaires a été adressée aux prêtres canadiens-français. C'est sur ces deux faits que les députés de la gauche ont

surtout insisté, mais je leur prédis que cette insistance ne peut produire rien de bon ni pour eux ni pour leurs co-religionnaires.

Les appels aux passions et aux préjugés n'ont pas de résultats durables. On peut en tirer un profit temporaire, mais j'ai appartenu pendant vingt ans au parti conservateur, et je ne crains pas de dire que ces appels aux préjugés ne faisaient pas partie de la politique conservatrice d'autrefois. J'ai toujours eu confiance en la loyauté de l'honorable chef de l'opposition, et je m'adresse à lui et à ses amis qui ont quelqu'expérience en politique et je leur demande, non comme ministre, mais comme Canadien, de renoncer à cette tactique. Ces appels aux préjugés ne leur réussiront pas. L'honorable chef de la gauche ne peut nier, en son âme et conscience, que toute la discussion d'aujourd'hui ait été inspirée par le fanatisme.

Plusieurs VOIX : Non, non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Plusieurs VOIX : Non, non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Plusieurs VOIX : Non, non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'aimerais à croire que je me trompe.

M. BENNETT : L'honorable ministre veut-il me permettre une question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avec plaisir.

M. BENNETT : Est-ce aujourd'hui seulement que le ministre des Travaux publics a constaté l'existence de ce sentiment ? N'est-il pas vrai, plutôt, qu'il en connaissait l'existence depuis un an ? Or, s'il connaissait l'existence de ce sentiment depuis douze mois pourquoi n'a-t-il pas cherché à le faire disparaître au lieu de nommer M. Côté, un Canadien-français, à une nouvelle position ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saisis pas du tout le sens de cette question, et je crois que personne ne la comprend. M. Côté s'est occupé longtemps de politique, et il n'a jamais été accusé de chercher à soulever des préjugés de race et de religion.

M. INGRAM : Il n'y a rien contre lui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toute la discussion d'aujourd'hui provient de ce que M. Côté est Canadien-français et parce qu'il——

Quelques VOIX : Oh ! non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, encore une fois. Je rends pleine justice à ceux qui croient que je me trompe.

M. CLANCY : L'honorable ministre me permettrait-il de lui poser une question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. CLANCY : Quelqu'un peut-il essayer dans cette Chambre d'obtenir des renseignements dans un but tout à fait légitime et convenable sans être accusé de vouloir soulever des préjugés de race ? Si cela n'est pas possible, il est certain que la bonne entente va cesser de régner dans les délibérations de cette Chambre, et il faut renoncer à discuter avec l'attention qu'elles méritent les grandes questions qui nous sont soumises.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Clancy) a parfaitement raison de parler comme il vient de le faire. Si j'ai pris la parole sur cette question, c'est parce que hier et aujourd'hui on m'a accusé d'avoir renvoyé environ 75 ouvriers d'origine anglaise, qui étaient à l'emploi du ministère, pour conserver des ouvriers Canadiens-français, laissant entendre par là que je me suis laissé guider par des considérations de race plutôt que par les véritables intérêts de mon ministère. Or, quels sont les faits? Ces faits sont aussi simples que ceux qui concernent les circulaires. J'ai remercié de leurs services environ 60 Canadiens-français et 15 ouvriers de langue anglaise. Qu'on lise certains journaux conservateurs d'Ontario.

Une VOIX : Oh.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne m'arrive pas de les lire tous les jours, mais, ce matin, je me suis permis la chose. On m'accuse tout simplement d'avoir renvoyé des Canadiens d'origine anglaise. Or, dans les ateliers où travaillaient les 15 employés que j'ai renvoyés, les fonctionnaires de langue anglaise sont encore en majorité. J'ai administré le ministère des Travaux publics avec une grande largeur de vues.

Quelques VOIX : Oh.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, avec une grande largeur de vues.

Quelques VOIX : C'est admis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je veux le prouver, bien que cela soit connu.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le comptable en chef du ministère, un Canadien-français d'origine, du nom de Dionne, est décédé et je l'ai remplacé par un anglais. L'architecte est aussi un anglais.

M. CLARKE : Quel malheur qu'il en soit ainsi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les honorables membres de la gauche savent bien que c'est là le clou qu'on a essayé en vain d'enfoncer dans mon cercueil politique.

M. BORDEN (Halifax) : Comme l'honorable ministre (l'honorable M. Tarte) s'est adressé directement à moi, il y a un instant, je vais essayer de lui répondre. Puisqu'il me demande si je crois que l'on a tenté de soulever les préjugés de race au cours de la présente discussion, je suis obligé de lui déclarer que ses propres remarques ressemblaient beaucoup à cela. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a traité aujourd'hui ces questions avec beaucoup d'impartialité et de délicatesse, et j'aurais désiré sincèrement que le ministre des Travaux publics eût suivi l'exemple de son chef, car tant qu'un homme, occupant la position de mon honorable ami, persistera à lancer à la figure des honorables membres de la gauche des remarques comme celles dont il s'est servi aujourd'hui et dans plusieurs autres circonstances, au cours de la présente session, il ne peut guère désirer que ces questions ne reviennent plus devant la Chambre. C'est au moins la deuxième fois, depuis quelques mois, que le ministre des Travaux publics m'adresse des reproches qui étaient de nature à provoquer une réponse sévère de ma part, mais j'ai évité de le faire jusqu'à présent et je ne reviendrai pas sur le sujet en ce moment. Je dirai simplement, en terminant, que je voudrais que l'honorable ministre (l'honorable M. Tarte) eût suivi l'exemple qui lui a été donné par son chef.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à six heures.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU SUD DU NID-DE-CORBEAU.

Sur l'ordre du jour que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 57) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Sud du Nid-de-Corbeau.—M. Galliher.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'il est préférable que ce bill soit laissé en suspens, vu que l'arrangement sur lequel il était basé n'est pas encore conclu.

M. l'ORATEUR : Le bill est laissé en suspens.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

A l'appel de l'ordre du jour portant que :

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer sur le bill (n° 26) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. McCREARY : Il serait préférable que ce bill demeurât en suspens. Certaines négociations se poursuivent relativement à cette mesure, et j'espère qu'on ne refusera pas d'en ajourner l'étude.

M. L'ORATEUR : L'ordre demeure en suspens.

LA "CANADIAN NATIONAL BANK".

A l'appel de l'ordre portant que :

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (n° 109) constituant en corporation la "Canadian National Bank".—M. German.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il importe que ce bill demeure en suspens et voici pourquoi : Le comité a virtuellement déclaré que le nom "Canadian National Bank" est inacceptable et qu'il importe de le modifier. Au dernier moment on a choisi l'appellation d' "Empire Bank", sans que personne soulevât d'objections ; mais aujourd'hui plusieurs membres du comité ont reçu des directeurs de l' "Imperial Bank" des dépêches où ceux-ci protestent contre cette modification, en raison de la ressemblance du nom "Empire Bank". Comme les directeurs de l' "Imperial Bank" n'ont pas reçu d'avis préalable de l'intention du comité relativement à cette modification du nom de la banque en question, il convient d'ajourner l'étude du bill, afin de permettre à ces messieurs d'intervenir, s'ils jugent bon de le faire.

M. SPROULE : J'ai reçu une dépêche dans ce sens ; mais puisque la délibération du bill est ajournée, je n'ai rien à ajouter.

M. l'ORATEUR : L'ordre est suspendu.

DELIBERATION EN SEANCE DE COMITE.

TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 99) concernant "Le Crédit Foncier du Bas-Canada" et tendant à substituer à ce nom celui de "Le Crédit Hypothécaire."—M. Geoffrion.

Le bill (n° 110) constituant en corporation la Compagnie d'obligations (débentures) et de garanties du Canada.—M. Osler.

SUBSIDES.

La chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Branche des impressions et de la papeterie publique, $29,490.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'augmentation statutaire de $50 est accordée à dix employés ; tandis que trois autres employés reçoivent de l'avancement et $100 d'augmentation et un quatrième reçoit $200. Deux messagers reçoivent l'augmentation statutaire de $30 respectivement.

M. A. T. Snow, jusqu'aujourd'hui commis de la seconde classe cadette, reçoit $1,000 et obtient de l'avancement à titre d'employé régulier de cette classe, à $1,100 de traitement. F. J. Farrell est dans le même cas. A. H. Beaulieu, jusqu'aujourd'hui commis de la seconde classe cadette, au maximum de $1,000 de traitement, est promu au second rang, aux appointements de $1,100. Le traitement de J. A. Frigon est porté de $900 à $1,100. Les autres employés n'ont reçu que $100 parce qu'ils avaient le maximum de leur classe, tandis que M. Frigon n'avait pas encore atteint ce maximum.

L'honorable M. HAGGART: Ces employés étaient-ils les cadets de leur classe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne saurais le dire d'une façon précise, le mémoire que j'ai par devers moi ne mentionnant pas la chose.

L'honorable M. HAGGART : Existait-il quelque vacance dans la classe supérieure ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand cela serait, il n'en résulterait pas nécessairement d'augmentation dans le nombre des employés ; seulement, quelques-uns recevraient de l'avancement.

Branche des impressions et de la papeterie, $5,000.

Il s'agit de pourvoir au traitement d'un commis et c'est ce qui explique l'augmentation de $490.

Impressions, reliure et distribution des lois, $7,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le prix du papier a haussé de 15 à 25 pour 100, selon la qualité, et les salaires ont subi un relèvement de 12½ à 15 pour 100.

L'honorable M. HAGGART : N'y a-t-il pas quelque augmentation dans le nombre de ceux à qui l'on distribue les statuts?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sache point qu'il y eût rien de changé à cet égard.

Dépenses imprévues relativement aux listes d'électeurs, $6,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne s'agit ici que de pourvoir à la confection des listes relatives aux élections complémentaires et non pas à l'impression des listes de toutes les provinces.

M. LaRIVIERE : J'appelle l'attention du ministre sur le mode de confection de ces listes. L'impression en est si serrée qu'il devient impossible de les utiliser. Il n'y a pas de marge où l'on puisse écrire les remarques ou les signes voulus en les comparant avec les anciennes listes. En outre, le système de numérotage des bureaux de poste est très défectueux, car il varie d'un bureau de vote à l'autre et le numéro de chaque bureau n'est pas uniforme d'un bout à l'autre des listes. Les noms des bureaux de vote sont numérotés en tête des listes, et ces listes sont imprimées en trop petits caractères. On devrait les disposer en colonnes et espacer les noms de façon à ce que l'on puisse utiliser ces listes non seulement à titre de renseignement mais pour tous les autres usages et surtout aux bureaux de vote, lorsqu'une élection se présente. Il faut les découper et les coller sur d'autre papier, et l'impression en est tellement serrée qu'il devient impossible d'y ajouter la moindre remarque aux deux extrémités des noms, à moins de le faire en écriture si fine qu'elle serait indéchiffrable au commun des mortels. Je prierais donc le gouvernement de modifier ce système et de faire imprimer les listes en plus gros caractères, puis de faire espacer les lignes de façon à ce qu'on puisse les utiliser, non seulement à titre de renseignement, mais encore pour tous les autres usages voulus.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aurai l'œil à ce que les recommandations de mon honorable ami soient communiquées au secrétaire d'Etat. C'est le vœu de la Chambre que ces listes soient aussi utiles que possible, et j'espère que les recommandations de mon honorable ami seront mises à exécution.

M. SPROULE : J'ai moi-même vu quelques listes imprimées fort peu soigneusement, et où tous les bureaux de poste sont confondus les uns avec les autres : par exemple, dans une liste d'électeurs du comté que je représente, on a inscrit des noms de bureaux de poste qui n'existent ni dans le comté ni dans le district. Quelques-unes de ces listes sont virtuellement inutiles. A la dernière élection, en écrivant les adresses sur les enveloppes des brochures distribuées aux électeurs, les directeurs de la poste ont constaté et m'ont plus tard signalé le fait que quelques-uns des bureaux de poste ne se trouvent pas dans le district ou le comté indiqué. Je désirerais savoir si le gouvernement fédéral pourvoit lui-même aux frais des listes transmises par les différentes municipalités au greffier de la Couronne en chancellerie, et si ce crédit-ci est affecté à ce but?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y est pourvu dans un autre item qui viendra plus tard sur le bureau. C'est le gouvernement qui fait les frais de ces listes.

M. SPROULE : Il ne s'agit que des frais d'impression, sans doute.

Le MINISTRE DES FINANCES : Précisément.

M. SPROULE : Je conseillerais au ministre d'avoir l'œil à ce que l'impression de ces listes se fasse plus soigneusement à l'avenir. Sinon, elles seront de peu d'utilité.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pareille négligence dans l'impression des listes d'électeurs est sans doute inexcusable. Mais

mon honorable ami impute peut-être au bureau d'imprimerie de l'Etat des erreurs qui sont le fait des commis aux écritures. A tout événement, pareilles erreurs ne devraient pas se produire. Il est possible que ces erreurs existent dans les listes originales. Les listes imprimées sont censées être de fidèles exemplaires de l'original.

M. SPROULE : L'erreur ne se trouve point dans les listes originales. J'ai l'original en ma possession, et je constate que les noms des bureaux de poste y sont fidèlement indiqués. Une autre observation à ce sujet : j'ignore comment cela se fait, mais j'ai reçu deux ou trois séries de ces listes. En outre, une des listes qui m'étaient destinées a été expédiée dans l'ouest, à London, et elle ne m'est revenue que vers la fin de l'élection. Je n'ai pas d'autre plainte à formuler au sujet de ces listes qui, du reste, m'ont été fort utiles.

Législation—Frais généraux—Listes d'électeurs des provinces, $8,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici des frais relatifs à la confection des listes de voteurs.

M. SPROULE : D'après quel principe le gouvernement paie-t-il ces frais ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je ne me trompe, la loi établit un tarif régulier à cet égard.

M. SPROULE : Est-ce au trésor des municipalités que ces deniers sont versés ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je ne me trompe, c'est entre les mains du greffier de la municipalité. Si j'affirme la chose, c'est que dans le comté que je représente, le greffier a trouvé la rémunération de ses services si insuffisante qu'il s'est demandé sérieusement s'il fournirait ces listes à l'avenir.

M. BENNETT : Dans la province d'Ontario, on imprime ces listes, et ainsi le greffier n'a pas de frais à faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je cède maintenant la parole au ministre de l'Agriculture.

Arts, agriculture et statistique—Recensement $250,000.

M. SPROULE : Plus on étudie la chose attentivement, et moins l'on comprend le but de la circulaire qui a fait jusqu'ici les frais du débat. De prime abord, il m'a semblé que le but visé était de faire figurer la population de la province de Québec aussi avantageusement que possible au recensement, puisque la représentation des autres provinces se détermine en divisant la population de Québec par le chiffre 65, nombre des députés de cette province. Réflexion faite, toutefois, il est évident que cela ne saurait être l'objectif visé ; autrement, on aurait adressé cette circulaire, non seulement aux curés français, mais en outre aux ministres des autres cultes ; car il doit y avoir un certain nombre de Français qui ne sont point membres de l'église catholique.

En outre, il y a dans la province de Québec, une population qui n'est pas d'origine française. Alors, a-t-on voulu constater la puissance numérique de la race française dans la province? La chose n'est guère possible, puisqu'on a adressé cette circulaire, affirme-t-on, aux habitants des districts dans les autres provinces où il y a d'importantes colonies françaises. En outre, il se rencontre des Français dans certains districts où il n'y a point de prêtres français, mais des prêtres irlandais ou allemands. Je compte au nombre de mes connaissances quelques prêtres allemands, et je sais qu'on ne leur a pas adressé cette circulaire. Il m'est venu à la pensée que le but de cette circulaire est de constater la force numérique de l'église catholique. Cependant, le fait qu'on n'a pas adressé ce document aux prêtres allemands et irlandais ne cadre guère avec cette théorie. La chose est absolument inexplicable, à moins qu'on n'ait voulu constater la puissance numérique de la population française, professant le culte catholique. Voilà, à mon avis, la seule théorie probable. Quel que soit le mot de l'énigme, il n'est sans doute connu que du sous-commissaire et de quelques-uns de ses amis qui ont voulu constater par ce moyen la force numérique de quelque élément de la population.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On a adressé la circulaire en question à d'autres prêtres catholiques que les prêtres français.

M. SPROULE : Cette question a déjà été posée au ministre, et si je ne me trompe, il aurait affirmé que la circulaire en question n'a été adressée qu'aux curés français.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Si ma réponse a créé pareille impression dans l'esprit de la Chambre, cela tient sans doute à ce que je n'aurais pas entendu le mot "français," dans la question.

M. MORIN : Je sais que la circulaire a été adressée à d'autres curés catholiques que les curés français. Dans le comté que je représente, il y a des curés irlandais catholiques qui l'ont reçue.

M. GANONG : Au moment de la suspension de la séance à six heures, le ministre des Travaux publics (M. Tarte) avait la parole. "Nous sommes tous membres de la même nation canadienne", s'est-il écrié, dans un beau mouvement d'éloquence. Ici, j'en appelle au témoignage de tous mes collègues et je leur demande s'il n'est pas vrai que le ministre, qui nous fait ces professions de foi en plein parlement, oublie de les mettre en pratique, comme il a le devoir de le faire ? Les choses en sont venues au point que si un député mentionne le nom d'un particulier ayant l'honneur d'appartenir à la race française et ose le criti-

quer, aussitôt le ministre des Travaux publics de s'exclamer qu'on attaque cette race. Au cours de cette session, il n'a cessé de pousser cette clameur ; et de fait, jamais encore, dans les sessions précédentes, on n'a fait pareil abus de cette question de race. Et de jour en jour, sans doute, dès qu'un député s'avisera de censurer le gouvernement, nous entendrons cette même clameur retentir sous les voûtes du parlement et ces mêmes appels aux préjugés de races. " Nous sommes tous membres de la même nation canadienne ", oui, c'est bien cela ; et à mon avis, tous les Canadiens doivent être sur un pied d'égalité. Or, ce n'est pas ainsi qu'on nous traite, quand on se permet de lancer aux quatre coins du pays des circulaires " confidentielles " comme vient de le faire le ministre de l'Agriculture. Je veux bien que les fonctionnaires préposés au recensement obtiennent tous les renseignements possibles au sujet de la population fançaise. D'ordinaire, nos concitoyens français sont bons citoyens. Toutefois, il n'y a pas lieu d'établir d'exception. Peu importe que ce fonctionnaire s'appelle Côté, Blue ou Brown. Peu importe le nom ou la nationalité des individus ; dans un pays où règne l'égalité de droits, tous les citoyens doivent être sur le même pied.

On a parlé des habitudes migratoires des Français. Ce n'est pas la seule population du Canada qui ait pareille disposition. Ainsi voyez ce qui se passe dans les provinces maritimes ; nonobstant tout ce qu'on a dit au sujet de la disparition de ce fléau de l'immigration canadienne, s'il vous avait été donné de séjourner quelque temps à Vanceboro et à Eastport, au cours des cinq années écoulées, vous auriez pu voir des centaines de Canadiens prendre la route des Etats de la Nouvelle-Angleterre. Ce n'est pas qu'ils aient l'intention de se fixer dans ces Etats ; non, mais à certaines époques de l'année, ils vont y chercher de l'emploi, puis, ils reviennent dans leurs foyers, les travaux finis. On n'a rien stipulé relativement au recensement de cette classe de la population. Comme ces gens ne sont point Français, on a sans doute jugé que c'est quantité négligeable. Dans le comté que je représente, et sans doute aussi dans celui de Lunenburg et autres comtés de la Nouvelle-Ecosse, nombre de gens vont chercher de l'emploi sur les vaisseaux pêcheurs, aux Etats-Unis. Or, toutes ces populations ne comptent pour rien, aux yeux de ces messieurs, et on ne juge pas à propos de leur adresser de circulaires confidentielles ; c'est à une autre classe de la population qu'on réserve pareille faveur ; et parce que nous signalons ici le fait, on nous accuse de soulever les préjugés de race.

Je le dis à regret, c'est le ministre des Travaux publics qu'il faut tenir comptable, dans une large mesure, de ces embarras, et il est grandement temps qu'il mette une sourdine à son zèle et à ses clameurs. Je suis bien aise que le ministre de la Marine soit présent, car je veux appeler son attention sur un fait qui s'est passé dans le comté que je représente. Un particulier, chez qui cet instinct migratoire était fort développé, transporta, un jour, ses pénates dans la ville d'Eastport où il demeura plusieurs années, y bénéficiant de tous les privilèges d'un véritable citoyen américain. Or, la fortune ne lui souriant pas à son gré, il dût quitter cette ville. Comptant des amis parmi ces excellents libéraux, il demanda une charge, que remplissait alors un brave employé du ministère de la Marine. On le manda au pays et il fut nommé à l'emploi en question. Je me suis permis d'aller aux renseignements à ce sujet. Le ministre l'ignore peut-être, ce monsieur n'avait pas même droit de suffrage au Canada, lorsqu'on le nomma fonctionnaire public ; il était électeur aux Etats-Unis. Voilà comment le gouvernement combat le fléau de l'émigration. On se met à la recherche de quelque pauvre diable qui a commis la sottise de quitter le pays ; on le fait revenir de l'étranger pour lui confier une charge de l'Etat, au détriment du titulaire, brave homme qu'on congédie sans scrupule, et tout cela au bénéfice d'un individu qui n'est peut-être pas même citoyen canadien. Quant au ministre de l'Agriculture, s'il avait fait preuve de franchise et de loyauté envers la Chambre, en faisant imprimer ces circulaires au bureau national d'imprimerie de l'Etat, et en les distribuant dans toutes les provinces parmi tous les citoyens indistinctement, il n'y aurait eu qu'à le louer de cette attitude. Mais, à titre d'interprète des sentiments des populations dont je suis l'un des représentants ici, je lui déclare que sa conduite sera de leur part l'objet de la plus sévère censure.

M. KAULBACH : Le député de Charlotte (M. Ganong) a fait allusion à la méthode que le ministre de l'Agriculture se propose d'employer pour faire le recensement. Dans le comté de Lunenburg, que j'ai l'honneur de représenter ici, ainsi que dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse, du Cap-Sablon au Cap-North, il y a une nombreuse population d'habitudes migratoires, qui consacre une grande partie de son temps à la pêche aux Etats-Unis. Je tiens à savoir comment on se propose de classifier cette population de pêcheurs, et dans quelle catégorie leur industrie figurera. Est-ce qu'on va les grouper dans une seule industrie et les classifier ainsi ? Dans le comté que je représente, je suis heureux de le dire, cette industrie est bien plus développée qu'ailleurs, et la population de pêcheurs y est plus considérable que dans tout autre comté.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La pêche ne figure point dans la catégorie des établissements industriels et ce dernier terme ne s'y applique nullement.

M. KAULBACH : Mais n'êtes-vous pas d'avis que ce terme devrait s'appliquer à la

pêche? Dans le comté de Lunenburg, il existe nombre d'industries qui se rattachent à la pêche, comme, par exemple, le séchage du poisson. Cette population n'a d'autres moyens d'existence que l'industrie de la pêche, et on devrait la faire figurer dans la catégorie des industries ; sans quoi, les ressources de cette province n'occuperaient pas le rang qu'elles méritent dans le recensement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a une annexe spéciale relative à l'industrie de la pêche. Quant aux établissements industriels proprement dits, il y a certaines industries comme celle des conserves de poisson et autres semblables qui ont droit de figurer dans cette catégorie. Mais quant aux pêcheurs ou travailleurs de la mer, ils exercent une besogne qui ne rentre nullement dans cette catégorie.

M. KAULBACH : A mon avis, il ne serait pas juste de prétendre que les pêcheurs qui emploient trois, quatre, cinq ou dix hommes, n'exercent pas une certaine industrie. On l'appelle d'ordinaire l'industrie de la pêche. Le ministre devrait donner aux fonctionnaires préposés au recensement des instructions dans ce sens, afin qu'ils dressent une liste spéciale pour les pêcheurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il existe une annexe spéciale pour la pêche.

M. KAULBACH : Le ministre ne saisit pas parfaitement ma pensée. Dans l'annexe en question, les pêcheurs seraient tous groupés dans une seule industrie ; or, lorsqu'un pêcheur emploie plus que cinq hommes à titre d'auxiliaires dans la capture ou le séchage du poisson, son exploitation devrait figurer au recensement comme industrie spéciale. Il existe dans notre province nombre d'autres industries, comme celle de la construction des navires, qui emploie une foule de manœuvriers au cours de l'hiver, et au début du printemps, ces gens se livrent à l'exploitation de la pêche. En hiver, au moment qu'un groupe de cinq individus travaillent ensemble, ils devraient figurer au recensement dans la catégorie des établissements industriels.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a toute une série de questions ou de renseignements tendant à établir si tel individu se livre à son industrie pendant tout le cours ou une partie de l'année ; ou si, durant une partie de l'année, il exploite une autre industrie, et combien de temps il consacre à chaque industrie.

M. KAULBACH : Le ministre le voit donc, ces pêcheurs seront privés du privilège de figurer dans la catégorie des industriels. Cela est injuste, à mon sens. Ainsi en est-il d'une autre industrie, celle du barillage. On emploie beaucoup de barils pour le paquage du poisson ; et ceux qui se livrent à cette exploitation devraient figurer dans la catégorie des industries.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils y figurent.

M. KAULBACH : Non, je prétends que ces occupations ne sont pas reconnues à titre d'industries, et je prétends qu'on devrait les faire rentrer dans cette catégorie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député dénature complètement le sens du mot " industries," dans l'acception adoptée ici. Ces établissements industriels dont il est question sont, à mon sens, tout simplement des manufactures. Toute occupation est industrielle, et dans les annexes il est indiqué toute une série de questions au sujet de l'occupation de chaque individu. Nous ne lui demandons pas s'il se livre à une industrie ou toute autre chose. C'est le genre d'occupation des individus et le temps qu'ils y consacrent qui font l'objet des questions. Nous leur demandons ensuite s'ils se livrent à quelque autre occupation. Voilà qui répond parfaitement à l'argument formulé par l'honorable député.

M. KAULBACH : Cela ne saurait s'appliquer à certaines industries, comme la construction des navires, le séchage du poisson, la fabrication des poulies et le barillage. Ces industries devraient figurer au rang des manufactures, et l'on devrait les faire rentrer dans cette catégorie, abstraction faite du nombre d'employés. Une fabrique de barils employant plus de cinq individus, figurera-t-elle au nombre des établissements industriels?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Un établissement pour la fabrication des barils employant plus de cinq individus sera compté à titre d'établissement industriel.

M. KAULBACH : S'il n'y a pas plus de cinq employés, qu'arrivera-t-il alors?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pareil établissement ne figurera pas au rang des établissements industriels.

M. KAULBACH : Voilà qui est injuste envers le comté que je représente, comté où il fleurit un si grand nombre d'industries telles que la construction des navires, celle des bateaux de pêche, le séchage du poisson, le barillage, la fabrication des douves, outre les scieries mécaniques, les minoteries, la fabrication des poulies et des candelettes et la carosserie. Il y a des milliers d'hommes employés à la fabrication des barils. Parce qu'un établissement emploierait moins de cinq employés, est-ce une raison de l'exclure de la catégorie des industries ? Si l'on fixe au chiffre de cinq employés le minimum qui autorisera un établissement à figurer au rang des industries, on excluera ainsi nombre d'industries qui mériteraient de figurer au recensement. Il y a, je le sais, des fabricants de poulies de navires qui

n'emploient que deux ou trois ouvriers et cependant ils fabriquent en grand : faudra-t-il qu'ils soient exclus, sans que leur exploitation ait le droit de figurer parmi les industries ? Voilà qui est injuste, à mon avis, et le ministre, j'espère, se rangera à mon avis.

M. HACKETT : Je suis bien aise d'apprendre que l'industrie des conserves de poisson formera une industrie à part. Les homarderies figurent-elles dans l'annexe à titre d'industrie distincte ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. WALLACE : M. le président, avant l'adoption de cette motion, je tiens à demander au ministre de l'Agriculture des renseignements plus circonstanciés que ceux qu'il nous a donnés jusqu'ici. Dès le début, il nous a paru que les éclaircissements apportés par le ministre étaient tout à fait insuffisants. En abordant l'étude du budget, notre premier soin a été de demander au ministre de nous éclairer au sujet de cette lettre confidentielle adressée par M. Côté à nombre de personnes au pays, et si je ne me trompe, c'est le député de Victoria, C. A. (l'honorable M. Prior) qui, le premier, a officiellement signalé à l'attention de la Chambre l'existence de ce document. Si je ne me trompe, le ministre nous a déclaré qu'il ignorait d'abord l'existence de ce document et le fait qu'on l'avait expédié en différentes parties du pays ; mais que, plus tard, il en a pris connaissance et qu'il en approuve le contenu. Je n'ajouterai pas qu'il l'approuve hautement ; car ce serait aller au delà de ce que le ministre lui-même oserait faire. Entre l'approbation de cette circulaire et sa révocation, il a cru devoir s'arrêter au premier parti. Est-ce que tous les fonctionnaires attachés au bureau du recensement ont le droit d'expédier ainsi des circulaires "confidentielles", donnant des renseignements à certains groupes de la population, à la veille du recensement ?

Je ne le pense pas ainsi. Il est possible que je fasse erreur, mais à mon sens, il n'est pas permis de donner pareilles instructions au peuple, sans que le ministre et l'exécutif aient fait l'étude la plus consciencieuse et la plus approfondie de la chose. J'ai hâte de connaître la pensée du premier ministre à cet égard. Jadis, c'était la coutume en vogue, et cette coutume devrait encore régner, mais, malheureusement, il n'en est pas ainsi. Que voyons-nous en effet aujourd'hui ? Chose vraiment inouïe, voilà qu'une circulaire " confidentielle " est lancée dans le pays, non pas par le commissaire du recensement, non pas par le ministre de l'Agriculture ou par l'exécutif, mais par un simple subalterne. Ce fonctionnaire s'est permis d'expédier non pas une seule, mais deux circulaires confidentielles, et il est possible qu'il en vienne encore d'autres au jour. Quoi qu'il en soit, il a été expédié deux circulaires " confidentielles " à un certain groupe de la population ; l'une d'elles ayant été adressée à différentes personnes de race française en divers endroits du pays, le nombre des destinataires étant de 1,600 ou 1,800. J'attends les éclaircissements du ministre. Il nous a pourtant donné une version de l'affaire et la voici : on aurait, prétend-il, répandu parmi la population canadienne française de fausses rumeurs de nature à semer l'alarme ; on lui aurait dit que le recensement a pour but la conscription militaire et l'imposition de nouvelles taxes, et en pareilles circonstances, il importait de désabuser cette population. Si cela est vrai, pourquoi a-t-on adressé cette circulaire à 1,600 ou 1,800 personnes choisies dans les différentes parties du pays ? On en a adressé un exemplaire à un citoyen de la Colombie Anglaise, homme qui ne le cède en intelligence ni au ministre de l'Agriculture ni à aucun autre député, et il s'est empressé de communiquer ce document au député de Victoria, C.-A. L'explication donnée par le ministre de l'Agriculture à légard de l'envoi de cette circulaire est inadmissible. A tout événement, ce n'est là qu'une excuse spécieuse, imaginée après coup, afin d'expliquer l'envoi de pareil document.

Puis il y a une autre circulaire " confidentielle " expédiée un peu partout et au sujet de laquelle le ministre aujourd'hui nous a donné deux ou trois versions contradictoires. Il lui faudra débrouiller tout cela et donner au comité des renseignements plus précis et plus circonstanciés que ceux-là. C'est à l'insu du ministre qu'on a expédié cette dernière circulaire. Est-ce bien cela ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déjà fait l'exposé de l'affaire.

M. WALLACE : Je tiens à ne pas m'écarter de la vérité des faits. Le ministre répond qu'il a déjà fait son exposé de faits : il eût été bien plus facile de répondre oui ou non tout court. J'admets que c'est à son insu que cette circulaire a été expédiée ; car, ces jours derniers, lorsque le député d'Hamilton, (M. Barker) a signalé la chose à son attention, le ministre lui déclara qu'il ignorait absolument l'existence de pareil documents. Il ignorait donc l'existence de la circulaire adressée aux curés. Du reste, il l'approuve. Je le répète, il ne lui reste d'autre alternative que de l'approuver ou de la révoquer ; or il ne saurait guère s'arrêter à ce dernier parti ; car, maintenant que cette lettre se trouve entre les mains des curés qui l'ont lue et sont au fait de son contenu, si on allait leur demander de la renvoyer au ministère, cela ne ferait que les mettre en lieu de la relire plus attentivement, afin de bien saisir le sens de ce document qu'on leur aurait communiqué par erreur, ou par suite d'un malentendu ou plutôt d'une bévue du gouvernement ; car bévue est bien le mot, quand il s'agit d'une lettre " confidentielle " adressée à un certain groupe de la popula-

tion, et qu'on désire soustraire à la connaissance du reste de la population.

On s'imaginait sans doute que le reste du pays ignorerait le contenu de ce document ; et voilà sans doute pourquoi on s'est servi de la suscription : " confidentielle." C'est une chose vraiment déplorable. Voilà le ministre des Travaux publics qui saisit toutes les occasions de se mettre en évidence devant le peuple et de soulever les préjugés de race. Evidemment, il en sait bien plus long au sujet de cette circulaire que le ministre de l'Agriculture. Celui-ci nous déclare qu'il en ignorait l'existence avant sa publication et il n'y a pas lieu de révoquer sa parole en doute ; sous le régime conservateur, on attachait la plus grande importance à ce que toutes les instructions dressées et expédiées aux intéressés relativement au recensement fussent soumises à l'approbation de l'exécutif, afin que la sagesse collective des ministres pût effectuer les meilleurs résultats possibles. Quel contraste avec la conduite du cabinet libéral! M. Côté a été employé par le ministre des Travaux publics. Est-ce bien cela?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne l'était pas, à l'époque en question.

M. WALLACE : L'a-t-il jamais été?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WALLACE : L'était-il immédiatement avant sa nomination au poste de commissaire du recensement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBICS : Il n'était pas au service de mon ministère à cette époque.

M. WALLACE : Etait-il au service du gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. WALLACE : A tout événement, nous savons que, durant les quatre années dernières, M. Côté a été presque constamment employé par le ministre des Travaux publics. Tout le monde en conviendra, c'est au bureau d'imprimerie de l'Etat que doivent s'imprimer tous les documents de nature confidentielle, et non ailleurs. Je tiens des imprimeurs que, d'après les règles du métier, on exige double prix pour l'impression des documents de nature confidentielle, bien qu'ils ne nécessitent pas plus de travail que les documents ordinaires. C'est donc double prix qu'on a dû payer pour cette circulaire confidentielle ; mais, abstraction faite du coût, c'est au bureau d'imprimerie de l'Etat qu'il convient de faire imprimer pareils documents. On le sait, de jour en jour, il s'y imprime des documents confidentiels de la plus haute importance. Citons, entre autres, les ébauches du budget qu'on fait d'abord imprimer à ce bureau, avant de la soumettre au conseil de cabinet. Ce sont là des documents de nature privée et confidentielle, et il existe au bureau un mécanisme fort délicat qui empêche la divulgation des secrets contenus dans ces documents, sauf au fonctionnaire qui en est responsable. Et cependant, voilà qu'on nous déclare aujourd'hui que c'est dans un bureau de l'extérieur qu'on a fait imprimer cette circulaire confidentielle. Mais, ajoute-t-il, il y avait encombrement au bureau d'imprimerie de l'Etat. C'est là l'excuse banale quand nous demandons le dépôt du rapport de l'auditeur général ou d'autres documents parlementaires qui nous sont nécessaires pour la prompte expédition des affaires publiques. Pourquoi n'emploie-t-on pas un plus grand nombre de compositeurs? Chaque ministère est encombré de fonctionnaires, comme on l'a établi hier au cours du débat relatif aux douanes, et s'il n'y a pas assez de compositeurs ou de machines au bureau d'imprimerie, pourquoi ne pas se les procurer? Les ministres, s'ils veulent que la Chambre ajoute foi à leur parole, auront à trouver quelque autre excuse que cette histoire du temps passé.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. WALLACE : Je vois sourire le premier ministre ; il se rappelle sans doute en ce moment tous les ennuis qu'il a dû subir pour obtenir de ses collègues qu'ils transmissent leurs rapports au bureau d'imprimerie à temps pour qu'ils fussent prêts à l'ouverture du parlement. Quoiqu'il en soit, il n'y a qu'un seul bureau où il convienne de faire imprimer ces documents confidentiels, et c'est celui de l'imprimerie de l'Etat.

Le député de Grey-est (M. Sproule) nous a franchement avoué que l'envoi de ces circulaires confidentielles était à ses yeux un mystère indéchiffrable. Evidemment, mon honorable ami ne lit pas Le Soleil, publié à Québec, car ce journal aurait soulevé un coin du voile mystérieux. Lisons :

La population de la province de Québec est la base d'après laquelle se détermine la représentation des autres provinces au parlement fédéral. La constitution fixe à soixante-cinq le nombre de nos représentants à la Chambre des communes. Si le recensement établit que notre population est de 1,750,000 âmes, ce nombre divisé par soixante-cinq, chiffre de nos représentants, donnera une moyenne de 26,922 par représentant. Si la province d'Ontario, par exemple, a une population de 2,250,000, ce nombre divisé par 26,922 donnera quatre-vingt-trois, ce qui sera le nombre de ses représentants à la Chambre des communes. Aujourd'hui, il est de quatre-vingt-douze, et ainsi, elle perdrait neuf représentants.

Voilà le programme tracé par Le Soleil, l'organe du parti libéral à Québec, et je signale la chose à mon honorable ami (M. Sproule), qui se trouvait dans un dilemme il y a un instant.

Le PREMIER MINISTRE : Il a entendu citer cela, cette après-midi.

M. WALLACE : Le Soleil ajoute :

Comme on le voit, les autres provinces dont la population ne progresse pas dans la même proportion que la nôtre, perdent quelques représentants aux communes, tandis que notre nombre est fixe et demeure invariable. Ainsi, après le recensement de 1891, le Nouveau-Brunswick, dont la population ne s'était pas accrue dans la même proportion que celle de Québec, perdit un représentant à la Chambre des communes. Voilà qui prouve bien combien il est important, au point de vue de la représentation, de faire connaître toute la population aux fonctionnaires préposés au recensement.

Au point de vue pécuniaire, la chose a moins d'importance.

Ce journal ajoute que, sous l'empire de la loi de la Confédération, la province obtient 80 cents par tête de sa population, et le chiffre de la population est revisé au recensement qui se fait pour chaque période décennale. Voilà ce que dit l'un des principaux organes du gouvernement dans la province de Québec. A mon avis, il importe que le recensement se fasse d'une façon juste et impartiale, afin que tous les groupes de notre population, d'un océan à l'autre, aient la certitude qu'il règne une parfaite uniformité dans l'application des règlements et que le gouvernement s'efforce d'obtenir un relevé précis et fidèle de la population du Canada, de ses industries et de tout ce qui fait l'objet de cette compilation. Evidemment, ce n'est pas là ce que le gouvernement a fait. Les révélations de ces derniers jours, au sujet de l'envoi de circulaires confidentielles à certains individus, renversent complètement cette théorie, et nous sommes portés à nous demander avec étonnement quel peut bien être le motif qui a inspiré les auteurs de ces circulaires. Le gouvernement n'en saurait réclamer la paternité ; le ministre en ignore même l'existence ; c'est fort bien, mais pourquoi les ministres permettent-ils à leurs fonctionnaires de faire pareille chose à leur insu et sans leur aveu, et pourquoi permettent-ils à un de leurs principaux organes de nous renseigner officieusement sur les résultats du recensement? Tout cela réuni fait le plus grand tort au recensement.

Je ne désire nullement jeter du discrédit sur cette œuvre. Je tiens à ce qu'il soit fait un dénombrement fidèle et précis, acceptable à tout le monde ; mais je veux que tout se fasse au grand jour, sans subterfuges, sans toutes ces instructions de nature confidentielle. Voilà tout ce que j'ai à dire pour le moment ; mais je le répète, il est déplorable que le ministre de l'Agriculture se soit rendu coupable de pareille négligence de ses devoirs, et qu'il en rejaillisse tant de discrédit sur le recensement dès le début ; chose du reste peu étonnante, puisqu'il ignore ce qui se passe dans son ministère, et que c'est de la bouche même des députés qu'il l'apprend.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ainsi, voilà qui est bien clair et

Sir WILFRID LAURIER.

bien évident, et l'honorable député vient de l'établir, pour notre édification : il existe toute une conspiration, un complot parfaitement organisé, afin que le recensement tourne au détriment de la population de langue anglaise. Voilà ce que l'honorable député nous a donné à entendre. Or, comment le prouve-t-il ? Quelles preuves apporte-t-il ou peut-il apporter à l'appui des insinuations que nous venons d'entendre ? Il nous a cité des circulaires qu'il appelle confidentielles et qui ont été adressées à des milliers de personnes. C'est la première fois que j'entends appliquer l'épithète de " confidentielle " à une circulaire répandue parmi des milliers de personnes. Le mot " confidentielle " est probablement demeuré accidentellement en tête de ces circulaires ; car, je le répète, il est impossible d'appliquer pareille épithète à une circulaire répandue parmi des milliers de personnes. Se trouve-t-il rien de plus répréhensible dans ce document ? L'honorable député ne saurait y signaler un seul mot qui prête à la critique. Tout de même, il a insinué qu'il existe un complot et il a prouvé la chose à sa propre satisfaction. D'abord, la circulaire en question n'a pas été imprimée au bureau d'imprimerie de l'Etat : voilà le premier reproche formulé. Eh bien ! la Chambre le sait et le député de Toronto-ouest (M. Clarke) qui est membre du comité des impressions, ne l'ignore point, il y a encombrement au bureau d'imprimerie. C'est regrettable, mais enfin, il y a plus de besogne que le bureau n'en peut expédier.

Il a fallu faire exécuter au dehors presque toutes les impressions relatives à l'exposition universelle de Paris ainsi que l'impression des rapports de plusieurs ministères. Au bureau d'imprimerie de l'Etat, en raison de l'exiguïté du local et du manque de machines, il est impossible de faire toutes les impressions du gouvernement, surtout pendant la session. Les circulaires en question, qui ne sont nullement confidentielles, puisqu'elles ont été adressées à des milliers de personnes, ont été imprimées dans un bureau d'imprimerie de la ville, preuve qu'on ne voulait nullement en faire des documents de nature confidentielle. Quant au coût de l'impression de ces documents, cela va sans dire, c'est le docteur Dawson lui-même qui décidera de la chose ; il en établira le prix. L'honorable député (M. Wallace) ne saurait l'ignorer. Alors, pourquoi venir affirmer ici qu'il faudra payer double prix, puisque c'est le docteur Dawson qui décidera de la chose et règlera le prix, tout comme si cet ouvrage avait été exécuté au bureau d'imprimerie de l'Etat ? Encore une fois, l'honorable député peut-il me signaler dans ces circulaires un seul mot qui prête à la critique ? Non, il ne le saurait faire. C'est là, du reste, son moindre souci. Tout de même, son discours et ceux prononcés par d'autres députés seront livrés à la publicité et répandus dans la province d'Ontario, comme d'autres documents l'ont

déjà été, pour prouver que M. Côté et les Canadiens-français cherchent à faire le recensement de façon à priver la population de langue anglaise de sa juste part de représentation. Voilà ce que l'honorable député a osé insinuer en plein parlement aujourd'hui, lui qui a failli devenir ministre de la Couronne. Eh bien ! je laisse à tous les bons Canadiens, à quelque parti qu'ils appartiennent, le soin de juger et d'apprécier à leur juste valeur ces paroles. J'abandonne à son propre parti le soin de juger sa conduite. Je laisse ce soin à son chef, dont je regrette l'absence ce soir. Le chef de l'opposition m'a réprimandé fort sévèrement, parce que j'avais pris la liberté de l'abjurer de répudier la responsabilité de cette campagne entreprise par des partisans comme l'honorable député qui m'a précédé. S'il était ici ce soir, je l'abjurerais encore une fois avec encore plus de force que jamais de dégager sa responsabilité, surtout après le discours que nous venons d'entendre. Ce n'est pas la première fois que ces messieurs de la gauche se permettent de semblables sorties. Ce n'est pas la première fois qu'ils prétendent que les Canadiens-français n'ont pas de droits dans ce pays. Il n'y a pas bien longtemps, l'honorable député (M. Wallace) a prononcé un discours dont j'ai en ce moment le compte rendu sous les yeux, discours que son chef flétrirait, s'il était ici ce soir. Au cours de la dernière campagne politique à Vancouver, l'honorable député, dans une de ses harangues, a accusé les Canadiens-français de manquer de loyauté ; il les a traités de peuple conquis et les a bien avertis d'être sur leurs gardes, sinon, il se chargerait de leur donner une leçon. Voilà ce qu'il a dit ; il ne saurait le nier.

M. WALLACE : Le ministre voudrait-il bien donner lecture de ces discours ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très volontiers, bien que je l'avoue, ce soit une assez triste production :

M. Clarke Wallace prétend que cette prétention spécieuse relativement à la loyauté des Canadiens-français n'est que de la blague.

Tout le monde sait que dans le camp libéral il y a des traîtres comme Bourassa et Monet——

Des VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces deux messieurs sont tout aussi loyaux citoyens que ceux qui m'interrompent.

Des VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que pas un seul député de la gauche n'osera venir accuser mes honorables amis de manquer de loyauté.

—et les conservateurs ont prouvé que parmi les membres du cabinet, il se rencontre aussi un traître.

L'honorable M. SUTHERLAND : Qui est-ce ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! je le connais bien ; mais ce ministre est ici aujourd'hui, et il ne s'élèvera pas une seule voix du côté de l'opposition pour l'accuser de manquer de fidélité au roi.

Laurier lui-même a positivement refusé d'envoyer le contingent tant qu'il n'y a pas été forcé. Tarte avait déclaré qu'il ne fallait pas envoyer un seul homme combattre pour la Grande-Bretagne.

Tarte n'a jamais rien dit de semblable et ne le dira jamais.

Il a déclaré que l'un des devoirs essentiels des députés français est de prouver qu'ils sont Français. Il a déclaré, à l'université Laval, que les Canadiens-français soupirent après le jour où ils pourront se débarrasser de l'esclavage de la Grande-Bretagne.

Bien entendu, tout cela est faux, archifaux ; c'est une calomnie.

Leur loyauté est toute des lèvres. Ils devraient se rappeler qu'ils ne sont qu'une race conquise, et que jamais race conquise n'a été traitée avec autant de libéralité, de générosité et de justice que les Canadiens-français en ont rencontré de la part de la Grande-Bretagne.

Nous ne sommes pas une race conquise —pas le moins du monde. Nous nous sommes mesurés sur les champs de bataille avec nos amis les Anglais, tantôt vaincus, tantôt victorieux ; mais aujourd'hui tout ce passé est enseveli dans l'oubli, et nous avons conquis le droit de nous dire citoyens britanniques à l'égal de l'honorable député lui-même. Non, nous ne sommes pas une race conquise. Membres de l'empire britannique, nous avons conquis le droit d'être traités sur un pied d'égalité avec tout citoyen britannique, sans distinction d'origine.

Il y a quelques temps, M. l'Orateur, il s'est fait une autre élection, cette fois dans le comté de Bruce-nord. J'ai pris part à cette campagne et j'en ai rapporté un petit souvenir. Le voici. C'est le bulletin de vote qu'on a répandu dans ce comté, afin d'indiquer aux conservateurs dans quel sens ils devaient voter. Voici cet échantillon :

District électoral de la circonscription nord du comté de Bruce.

James Ernest Campbell, du village de Hopsworth, marchand.

James Halliday, du village de Chesley, cultivateur.

Vis-à-vis le nom de M. Halliday se trouve une croix bien accentuée, précisément afin d'indiquer à l'électeur où il doit marquer son bulletin. Puis vient cette note-ci :

Ci-haut se trouve la forme de bulletin dont on fera usage à l'élection de mercredi. Il est semblable à celui dont on s'est servi aux élections générales en novembre dernier, et sur lequel certains électeurs ont fait leur marque dans l'espace au-dessus des noms des candidats, rendant ainsi leurs bulletins inutiles. Pour enregitrer votre vote sûrement, marquez votre

bulletin vis-à-vis le nom du candidat pour lequel vous voulez voter, et entre les lignes noires. Faites une croix bien distincte vis-à-vis le nom de Halliday, et votre vote sera compté ; puis vous contribuerez ainsi à l'élection d'un cultivateur pour vous représenter, un homme qui prendra soin de vos intérêts comme des siens propres. Prenez garde de vous tromper. Voici une bonne occasion pour faire taire ceux qui veulent imposer à la province d'Ontario la domination française ; vous devez exercer votre privilège, et voter suivant l'inspiration de votre conscience et non pas comme ces infâmes meneurs grits vous le conseillent.

" Votez de façon à réduire au silence ceux qui veulent imposer à la province d'Ontario la domination française." Et en même temps, l'organe tory de cette circonscription électorale disait aux électeurs que les Français l'emportaient numériquement dans le cabinet ; que l'honorable John Costigan faisait partie du cabinet ; que les Français y dominaient, conduisant tout à leur guise. Et c'est en présence de pareils faits que l'honorable député qui m'a précédé a la témérité—le mot est bien parlementaire—oui, dis-je, la témérité d'affirmer que nous lançons ici des appels aux préjugés et aux passions.

M. le Président, je dois l'avouer, je regrette l'envoi de cette circulaire ; non pas qu'elle contienne rien de répréhensible, mais parce qu'elle fournira aux députés de la gauche un prétexte pour faire appel aux passions et aux préjugés populaires contre une race qui a, pourtant, des titres à leur reconnaissance. Vingt années durant, les Canadiens-français de la province de Québec ont appuyé le parti conservateur et l'ont maintenu au pouvoir. Jamais, alors, on n'a mis notre loyauté en suspicion ; jamais on n'osa nous traiter de race conquise ; mais aujourd'hui, parce que nous suivons un autre drapeau politique, après avoir, vingt-cinq années durant, combattu sous les ordres de sir John Macdonald, voilà que tout change : nous ne sommes plus que des citoyens sans loyauté, qu'une race conquise, et l'on veut nous mettre à l'ordre. Quant à l'honorable député (M. Wallace), je ne prétends point le mettre à l'ordre. Je laisse ce soin à ses amis, me contentant de répéter la prophétie que je me suis permis de faire cette après-midi ; et cet avis que je livre gratuitement à ces messieurs, c'est que jamais parti politicien n'a bénéficié d'une façon durable de pareille politique.

Quelques VOIX : Allons donc !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le parti conservateur—et que l'on me comprenne bien, je n'entends nullement englober tout le parti conservateur dans cette accusation, car je le sais, il y a dans les rangs de ce parti nombre de gens qui désapprouvent la politique dangereuse adoptée par quelques députés de l'opposition—le parti conservateur, dis-je, ne reviendra jamais au pouvoir, avant d'avoir abandonné et définitivement mis au rancart ce système. Les Canadiens-français ne seront pas les seuls à éloigner ce parti du pouvoir. Il s'opérera au sein de la population anglaise, parmi ceux-là même qui se seront laissé égarer par ces appels, une puissante et généreuse réaction.

Nous ne sommes pas pour nous croiser les bras et rester inactifs. Ce n'est pas en partisan politique que je parle maintenant. J'ignore si ma santé me permettra de continuer longtemps encore à remplir les fonctions qui me sont confiées. Il ne s'agit pas ici d'une question de parti, aussi ne puis-je exprimer trop profondément la douleur et le regret que j'éprouve, en entendant et en voyant——

Quelques VOIX : Oh! oh!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il peut se trouver des députés qui ne comprennent pas la portée de mes paroles, mais je déclare ne pouvoir exprimer trop profondément la douleur que je ressens en voyant cette jeune nation canadienne, appelée à de si hautes destinées, se trouver exposée à de graves dangers par ces appels au fanatisme et à l'intolérance. Dans le passé, nous avons eu des difficultés à surmonter ; il nous a fallu changer notre système de gouvernement, tous les trente ans. Pourquoi? Parce que les deux races qui peuplent ce pays semblaient ne pouvoir s'entendre. Les députés qui dirigent cette campagne de race contre race, conduisent le pays à sa ruine. Je prie ceux qui ont fait des gorges chaudes, il y a un instant, de se ressaisir pour réfléchir un peu. Je prétends que le parti conservateur abandonne de plus en plus cette politique qu'il a prônée pendant plusieurs années ; il a pu obtenir alors des succès ; mais à moins qu'il ne change ses méthodes et ses moyens actuels, il ne mérite pas de reprendre les rênes du pouvoir.

Une VOIX : C'est ce qu'il ne pourra faire, non plus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Assurément.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Travaux publics est surpris lui-même de ses propres actes, de ses projets contraires au bien être de ce pays. Fidèle à ses vieux instincts et à la conduite qu'il a suivie dans le passé, il veut jeter de la poudre aux yeux, dans le but d'échapper à la responsabilité qui lui incombe. Voilà ce que je ne lui permettrai pas de faire. Il nous a parlé de Bruce-nord ; il nous a raconté ses impressions au cours du voyage qu'il a fait dans ce comté. Comment s'étonner que celui qui se rendait dans cette division électorale, pour enseigner aux chefs libéraux d'Ontario la manière de conduire une élection, et qui a dû revenir ici comme un chien battu, ressente une douleur intense, en constatant que les manœuvres et les moyens qui ont servi au gouvernement à gagner des élections dans

d'autres comtés, ont complètement échoué dans la division nord de Bruce?

Quant au discours que j'ai prononcé à Vancouver, je n'en rétracte pas un mot. L'honorable ministre prétend que j'ai attaqué les Canadiens-français. Si vous accusez le ministre des Travaux publics, en disant que tout son passé suinte la malhonnêteté, il s'écrie que vous attaquez toute la race canadienne-française. Si vous dites que Bourassa et Monet sont traîtres à leur pays, vous jetez l'insulte à la figure de tous les Canadiens-français. L'an dernier, je déclarais, ici même, que ces deux hommes trahissaient le Canada. L'honorable premier ministre, en moins de paroles, a dit la même chose.

Le PREMIER MINISTRE : Je demande pardon à l'honorable député——

M. WALLACE : Non pas en autant de mots, peut-être, mais toute son argumentation——

Le PREMIER MINISTRE : A l'ordre!

M. WALLACE : Toute son argumentation tendait à démontrer ce fait ; cependant, le lendemain, il pouvait les porter sur son cœur——

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député se trompe ; je n'ai rien dit dans le sens qu'il indique. M. Bourassa a le droit d'avoir des opinions que je ne partage pas. Cependant, les vues qu'il a exprimées ici, d'autres les ont prônées aux communes anglaises.

M. WALLACE : Non pas. Il a exprimé des opinions que des membres des communes anglaises ont défendues ; il en a exposées d'autres que répudient tous les véritables patriotes. Il a ridiculisé nos soldats ; il a fait tout ce que pouvait faire le citoyen déloyal à son pays, et je les ai appelés, lui et Monet—je demande pardon à ce dernier, si j'ai mentionné son nom—le député de Laprairie—je les ai appelés traîtres à l'Angleterre. Je voudrais savoir du ministre des Travaux publics si, parce qu'on trouve parmi les membres de la droite des gens qui manquent de loyauté envers leur pays, ou si, parce qu'on attaque le ministre des Travaux publics, on jette l'insulte aux deux millions de Canadiens-français qui habitent le Canada. Il est temps que cette blague cesse. Je ne retirerai jamais un mot de ce que j'ai dit. Mais le ministre prétend que j'ai parlé de la population de la province de Québec comme étant composée d'habitants qui sont demeurés Français avant tout. Il ajoute immédiatement qu'il a prononcé un discours dans la province de Québec, au cours duquel il a dit que les citoyens de cette province étaient Français d'abord. Je voudrais savoir si je me trompe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député continue son discours ; il ne perdra rien pour attendre.

M. WALLACE : Voici un rapport du Star, de Montréal, numéro du 22 septembre 1899. Il s'agit du banquet annuel des étudiants en Droit de Laval. A cette occasion, M. le juge Wurtele et M. Monk ont fait des discours. L'honorable ministre des Travaux publics a aussi parlé et, entre autres choses, voici ce qu'il a dit—cette partie du rapport se trouve entre guillemets, ce qui indique qu'on cite les paroles mêmes de l'orateur— :

Un des pricipaux devoirs des membres canadiens-français de la Chambre des communes, c'est de prouver qu'ils sont Français. Nous sommes heureux d'être des sujets britanniques, puisque cela nous permet de rester Canadiens-français.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà ce que je répète encore.

M. WALLACE : J'ai déclaré, en Colombie Anglaise, et je répète ici, ce soir, que, à mon sens, le principal devoir d'un député canadien-français, comme celui d'un membre canadien-anglais de cette Chambre, c'était d'être Canadien et Canadien-britannique. Je prétends que les paroles que je viens de lire n'ont aucunement leur raison d'être ; elles sont, pourtant, calculées de façon à soulever la discorde et la division, ce que chercherait à éviter tout citoyen loyal envers son pays. Mais le ministre des Travaux publics chante le même air, avec quelques variations, chaque fois que l'occasion lui en est fournie. Que dire de l'entrevue accordée à un journaliste français, lors de l'exposition de Paris, l'an dernier ? Il est vrai de dire que, à la dernière session, l'honorable premier ministre a déclaré ici : Je ne suis pas responsable des rapports publiés dans les journaux. Je devrai attendre un rapport plus authentique des paroles de l'honorable ministre. A-t-il reçu ce rapport ? Qui a envoyé la nouvelle publiée par la Patrie, journal qui appartient à l'honorable ministre ou à ses fils ? Le ministre des Travaux publics est peut-être lui-même l'auteur de ce rapport. N'a-t-il pas dit au cours de cette entrevue : Il nous faut déguiser nos sentiments ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jamais ces paroles ne sont tombées de mes lèvres.

M. WALLACE : Je donne la substance des paroles de l'honorable ministre. J'ai l'article en question, mais je ne l'ai pas apporté ce soir. Je sais que le pays tout entier a éprouvé un mouvement de surprise et de colère en apprenant qu'un ministre de la Couronne faisait des déclarations semblables dans un pays étranger, dans un milieu dont les sympathies n'allaient pas à l'Angleterre, à cette époque, alors que la mère patrie avait besoin de compter sur l'appui de tous ses enfants. C'est là l'attitude qu'a prise l'honorable ministre et contre laquelle j'ai protesté, ce que je continuerai de faire comme membre de cette Chambre, ou comme simple citoyen, tant que j'aurai la force d'élever la voix. Je répète ici ce que j'ai déclaré dans la Colombie Anglaise. A

mon avis, ces hommes sont traîtres à leur pays. L'opinion que j'exprime, aujourd'hui, est celle que j'exprimais, après que le ministre des Travaux publics eût prêché aux étudiants de Laval que le premier devoir des députés Canadiens-français à la Chambre des communes était de prouver qu'ils sont Français avant tout. Que dit-il de la qualité de citoyen canadien ? Ne doit-il plus y avoir de Canadiens, de sujets anglais, dans ce pays, puisque ces jeunes gens doivent considérer comme leur devoir principal d'être Canadiens-français ? Pourquoi pas Canadiens-anglais ? Pourquoi pas Canadiens tout court, si cela convient mieux au ministre ? Nous sommes tous Canadiens, et nous devons être des Canadiens loyaux. Je dis que l'attitude du ministre et celle des députés auxquels j'ai fait allusion, sont préjudiciables aux intérêts bien entendus du pays. A propos de ces circulaires, l'honorable gentleman dit que le fanatisme est soulevé, puisque j'ai fait un discours. Eh bien ! j'ai présenté certaines remarques, et il n'a pu m'en signaler une seule qui ne fût exacte. Il m'a menacé de publier par toute la province de Québec ce que j'ai dit. On m'informe que depuis des mois chaque numéro de sa gazette mentionne mon nom en le faisant suivre ou précéder de l'épithète d'orangiste, comme si c'était un crime d'être membre d'une association constituée civilement par une loi du parlement signée par le Gouverneur général, en sa qualité de représentant de Sa Majesté ; comme si c'était un crime d'appartenir à une association dont personne ne peut attaquer les principes, qui sont eux d'une loyauté invariable et inaltérable à notre pays et à ses institutions ! Voilà le forfait dont on m'accuse, dans la province de Québec. Et l'honorable gentleman croit avoir tout dit, lorsqu'il s'est écrié : Oh ! Wallace est un orangiste, et cela le rend indigne d'être représentant du peuple et d'occuper une charge publique. M. le président, celui qui fût le plus longtemps premier ministre de ce pays, était orangiste ; l'honorable J. J. C. Abbott qui fût aussi premier ministre du Canada, était orangiste ; sir Mackenzie Bowell, un autre premier ministre du Canada, est orangiste. Voilà donc trois premiers ministres du Canada, depuis la Confédération, qui faisaient partie de l'ordre des orangistes. Leur a-t-on jamais fait un crime d'appartenir à cette association ? Cependant, voilà l'accusation que porte contre moi le ministre des Travaux publics, dans son journal ; par cette manœuvre il cherche à obtenir un avantage politique, non seulement à mon détriment, mais encore à celui du parti politique auquel j'appartiens. Je dis que, si nous examinons la conduite de cet homme, il nous semble qu'il est lui-même l'auteur de cette circulaire. Quelqu'un m'a écrit ceci :

On me dit que Côté, lorsqu'il était employé à Ottawa, était le correspondant de la Patrie, le journal de Tarte.

M. WALLACE.

Le ministre des Travaux publics peut dire que cela est vrai ou non. A tout événement, nous savons tous que cela est exact. Cette circulaire a été imprimée et envoyée, hors la connaissance du ministre de l'Agriculture. Mais quelqu'un peut-il me dire qu'elle a été expédiée à l'insu du ministre des Travaux publics qui, nous le savons par expérience, se charge, quand il le veut, des départements des différents ministres ? Nous le voyons tous les jours, sans la moindre hésitation, pénétrer dans les différents ministères, y commander en maître, dicter ses volontés à tous les ministres. C'est pourquoi, nous pouvons facilement croire qu'il a eu quelque chose à faire dans la publication de ces deux lettres confidentielles. Il ne veut pas, cependant, qu'on les appelle ainsi, parce qu'on les a adressées à des milliers de personnes. Peut-il me dire que la circulaire adressée aux curés de la province de Québec et marquée "confidentielle", n'est pas confidentielle? Il prétend que c'est une erreur ; comment le sait-il ? Qui lui a appris que c'est une erreur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le ministre de l'Agriculture lui-même.

M. WALLACE : Le ministre de l'Agriculture ne connaissait rien de cette affaire, avant la publication de ces circulaires. Le ministre des Travaux publics veut-il dire qu'il se trouvait dans la même position que son collègue ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignorais qu'elles fussent publiées, tant que je ne les ai pas lues dans les journaux.

M. WALLACE : Le ministre n'en connaissait rien, avant de les lire——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :——dans le journaux.

M. WALLACE : Quand cela est-il arrivé ? Je dis que si M. Côté, à l'insu du ministre des Travaux publics, à l'insu du ministre de l'Agriculture, a violé les règlements qu'il devait observer, en envoyant cette circulaire d'une nature particulière et confidentielle à une classe de la population, il a failli à son devoir.

Le ministre des Travaux publics dit que cette jeune nation canadienne est exposée à toutes sortes de périls, à cause des appels aux préjugés, appels qu'il a faits lui-même entendre dans cette Chambre. C'est du reste la conduite qu'il tient continuellement ; ces appels constituent tout son bagage politique. Qu'on l'empêche de les faire, et son utilité, au point de vue de son parti, disparaît du coup. Je déclare que nous sommes exposés à de grands dangers, grâce au ministre des Travaux publics et aux discours qu'il prononce dans toutes les occasions qui lui sont offertes. Ailleurs il dit :

Je suis ministre dans un gouvernement britannique, j'ai la liberté de m'appeler Français ;

et si l'on veut me forcer à me déclarer citoyen anglais en m'empêchant de m'appeler Français, alors je refuse ce titre de citoyen britannique. Nous sommes heureux et libres sous les institutions britanniques, mais la France est aussi ma mère-patrie aimée.

Pour moi, c'est le Canada qui est ma patrie, voilà toute la différence entre nous deux.

Une VOIX : Je le regrette pour le Canada.

M. WALLACE : Eh bien ! le Canada doit se plaindre de beaucoup de choses ; s'il n'avait pas de fils plus loyaux que celui qui vient de m'interrompre, je pourrais m'écrier: Que Dieu sauve le Canada !

Il a dit encore, et cela au commencement de la guerre, l'an dernier :

Qu'avons-nous à faire aux évènements qui se développent dans le Sud-africain ? Pourquoi aller gaspiller notre argent et répandre notre sang dans des contrées aussi éloignées ?

Lui même, il n'a pas fait grand'chose dans ce sens. Il ne peut se vanter de ses efforts, qui ont tous tendu à décourager et à déprécier ceux qui travaillaient dans l'intérêt de la mère patrie. Il avait pour le seconder dans cette œuvre néfaste, ces deux jeunes hommes qui siègent en arrière de lui. Il leur a fait partager ses idées, sous ce rapport, idées dont je viens de donner un aperçu, en lisant des extraits des discours du ministre des Travaux publics, et qu'il exprime toutes les fois qu'il laisse parler son cœur.

Quant à moi, je ne veux participer à aucun acte déloyal envers mon pays, tant que je vivrai. Je ne suis pas de ceux qui font des mamours à une nation étrangère et qui vilipendent leur propre pays. Ma loyauté est acquise au vieux drapeau qui nous abrite, au roi qui règne sur nous, au Canada, la plus fière de toutes les colonies du grand empire britannique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député vient d'affirmer que je n'ai pas fait grand'chose dans cette guerre sud-africaine. J'aimerais savoir quand il s'est fait tuer pour le roi, combien il a perdu de sang au service de l'empire. Je lui demanderais aussi de m'indiquer le théâtre de ses exploits guerriers. En vérité, cela m'amuse toujours d'entendre un homme faire parade de sa propre loyauté.

M. WALLACE : Je puis répondre à l'honorable député qu'un de mes fils s'est rendu au Sud-africain, où il a défendu l'honneur du drapeau britannique. Je ne sache pas que cet exemple ait été suivi par un Tarte quelconque.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je félicite l'honorable député de la conduite et du retour de son fils, qui lui arrive sain et sauf. Mais de ce qu'un de ses enfants a fait partie d'un contingent, l'honorable député ne peut conclure que mes fils ne sont pas aussi loyaux que peut l'être ce jeune homme. Nous ne pouvions tous partir pour l'Afrique-australe. J'ajouterai que des membres du gouvernement y ont envoyé leurs fils, dont quelques-uns ont trouvé la mort sur le champ de bataille.

M. WALLACE : Je n'ai établi une comparaison que lorsqu'on m'y a forcé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mieux vaut pour l'honorable député conserver son sang-froid. Parce qu'il prône sans cesse sa loyauté, croit-il que tous les autres citoyens sont des traîtres? C'est là, pourtant, l'accusation qu'il a portée contre les Canadiens-français, non seulement dans la Colombie Anglaise, mais encore partout dans Ontario. Je laisse de côté ce qu'il peut avoir dit à mon adresse.

M. WALLACE : Je nie avoir jamais fait une pareille déclaration. J'ai dit que des individus de la trempe de l'honorable ministre des Travaux publics n'étaient pas des sujets loyaux. Le ministre veut faire croire que j'ai voulu parler de toute la race canadienne-française ; à nouveau, je répudie cette imputation calomnieuse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député fait une déclaration à la Chambre ; je suis tenu de l'accepter, et c'est ce que je fais ; cependant, j'ai lu son discours où il dit que la loyauté des Canadiens-français est toute sur leurs lèvres. S'il déclare ne pas avoir prononcé cette harangue, j'accepterai sa dénégation, sans la moindre hésitation. C'est, du reste, la ligne de conduite que je tiens à l'égard des députés qui font des déclarations de leur siège en Chambre. Mais l'honorable député a fait ce discours ; il l'a prononcé, non pas devant le parlement, mais devant une assemblée publique ; puis, les journaux en ont répandu la teneur dans tout le pays. Ce n'est pas la première harangue de ce genre qu'il prononce. C'est pour s'être livré à ces excès de langage qu'il n'a pu satisfaire son ambition, ni occuper le fauteuil qui appartient, aujourd'hui, à mon honorable ami d'Halifax (M. Borden). L'honorable député a précisément prouvé le contraire de ce qu'il entendait prouver.

Il nous a dit que sir John Abbott et sir Mackenzie Bowell appartenaient à l'ordre des orangistes. Cependant, ces messieurs ont reçu l'appui de la province de Québec qui n'ignorait pas leur affinité avec cet ordre. Dans ce dernier on trouve, comme dans toutes les autres sociétés, des hommes dont souvent les caractères varient. Parmi les orangistes, il y a des messieurs que nous devons respecter ; mais on y rencontre aussi des gens qu'il nous faut juger comme ils le méritent.

L'honorable député n'a jamais su un mot de français ; je ne lui en fais pas un reproche, mais le fait n'en existe pas moins. Cela ne l'empêche pas de citer des extraits d'entrevues et de discours que j'ai accordées ou prononcés en français. Je le déclare sans

hésiter, il me prête des sentiments que je n'ai jamais exprimés, des paroles que jamais mes lèvres n'ont laissé tomber. Je demande qu'on me juge, non pas sur de fausses citations comme celles qu'on a lues ici et en dehors de la Chambre, mais sur les paroles que j'ai prononcées en France et au Canada. De ces dernières je ne veux pas rétracter une seule. Je n'ai pas dit, en France, qu'il nous fallait déguiser nos sentiments ; j'ai déclaré que nous devions agir avec discernement. Les journaux conservateurs m'ont mis dans la bouche des paroles que je n'ai jamais prononcées de ma vie——

M. WALLACE : La Patrie a suivi cet exemple.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député lit-il ce journal? Il n'a pas cet avantage, et je le regrette pour lui. Il a lu des citations qu'on a altérées pour des fins politiques.

M. BENNETT : C'est Cartwright qui a fait cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Rien au monde n'est plus facile que de changer le sens des termes employés par quelqu'un qui parle en français, lorsqu'on traduit ce discours en anglais. Je dois dire ceci, et je signale le fait à l'attention, non seulement de ce parlement, mais encore à celle de tous les citoyens non préjugés d'Ontario : dans cette province, on ne lit pas les journaux canadiens-français. Nos amis anglais ne reçoivent pas, ne lisent pas nos journaux. Il est donc très facile à un journaliste malhonnête, heureusement le nombre de ces écrivains n'est pas grand, de changer les termes et la véritable signification des discours prononcés en français par un homme public. J'affirme que je n'ai jamais laissé tomber de mes lèvres les paroles que m'a attribuées la presse tory, au cours de la dernière campagne électorale. Jamais jusqu'alors on n'avait dénaturé à tel point les paroles d'un homme public.

Que je demeure dans ce cabinet, ou que je rentre dans la vie privée, je me ferai un devoir et un plaisir de me rendre dans Ontario, où je veux être jugé d'après les paroles que j'ai dites et que j'y dirai. J'ai déclaré, quelque part, qu'il me serait agréable de soutenir une discussion contre les chefs de l'ordre des orangistes, contre l'honorable député lui-même, car j'ai une grande confiance dans l'esprit de justice de nos compatriotes anglais quand on les met en présence de ces hommes. Le Canadien-français dont les vues sont justes, dont la loyauté envers l'Angleterre ne peut être mise en doute, n'a pas raison de craindre d'aller dans Ontario.

En France, j'ai dit ce que j'ai répété à maintes reprises, c'est-à-dire que les Canadiens-français étaient heureux de vivre sous le régime britannique. Et cela est vrai. Me permettra-t-on d'ajouter qu'ils ont, encore plus que leurs concitoyens anglais, tout intérêt à demeurer loyaux à la Grande-Bretagne ? Et pourquoi ? Par l'annexion aux Etats-Unis, nous serions débordés par les autres races. Mieux vaut donc pour nous continuer à vivre sous le drapeau anglais. Pourquoi ne serions-nous pas loyaux alors ? Dans nos cœurs, nous sommes aussi loyaux que si l'intérêt seul nous dictait cette loyauté. Nous jouissons des libertés accordées à nos concitoyens anglais, et je dis que c'est commettre un crime contre la prospérité et l'avenir de ce pays, que d'accuser près d'un tiers de la population de manquer de loyauté. C'est un crime que je dénonce hautement. Le député d'York-ouest sait qu'il a commis cette faute. Ses amis et son parti n'ignorent pas ce fait. Il nous a représentés comme manquant de loyauté, mais il n'aura pas le courage de répéter cette accusation dans cette Chambre, alors que toute la nation écoute ce que nous disons. Il ira colporter ce mensonge dans quelque coin reculé du pays, mais il ne le redira pas ici. Jamais il n'a répudié sa déclaration.

M. SPROULE : M. le Président, je demande qu'on observe les règlements de la Chambre. J'ai compris que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a nié positivement avoir porté une telle accusation ; le ministre a été assez bon d'accepter cette dénégation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ai acceptée.

M. SPROULE : L'honorable ministre revient cependant à la charge.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Avant de terminer ces remarques, je veux appeler l'attention de la Chambre sur les méthodes et les moyens dont se servent nos amis torys. Il y a quelques jours, j'ai remercié de leurs services 75 employés dont nous n'avions plus besoin, faute d'ouvrage à leur donner. A l'heure qu'il est, on peut facilement se passer des chauffeurs et des ingénieurs préposés à notre système de chauffage. J'ai donc renvoyé un grand nombre de ces derniers. Parmi les personnes congédiées se trouvaient 15 ou 16 Canadiens-anglais ; le reste, 60 environ, se composait de Canadiens-français. Le lendemain du renvoi de ces employés, le Citizen signalait le fait que 16 Anglais avaient été remerciés de leurs services dans la division des ouvriers ; il n'ajoutait pas, cela va sans dire, que 60 Canadiens-français avaient subi le même sort. Qu'on me permette de lire l'article suivant du Spectator, d'Hamilton :

M. Tarte vient encore d'essayer de réunir l'élément anglais et l'élément français du Canada, que sépare tout un océan, en sacrifiant le premier. La semaine dernière, il a congédié soixante-dix employés du ministère des Travaux publics. Dans la division des ouvriers, 15 hommes dont 13 Anglais ont été remerciés de leurs services. Interpellé à ce sujet en Chambre, M. Tarte a affirmé que cette différence n'était que la conséquence de la politique qu'il s'est tracée

de renvoyer les ouvriers moins habiles et de conserver de meilleurs artisans. En d'autres termes, M. Tarte dit que l'ouvrier canadien-français l'emporte sur l'ouvrier canadien-anglais ! C'est ainsi que le maître du gouvernement grit ajoute l'insulte au préjudice causé.

Je laisse au pays le soin de prononcer jugement sur les moyens auxquels on a recours pour soulever des préjugés contre moi. Ce n'est pas contre moi personnellement que ces appels sont faits, parce que je suis un très humble citoyen de ce pays, mais l'on m'attaque ainsi, parce que je suis Canadien-français.

Quelques VOIX : Non.

D'autres VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si un ministre des Travaux publics d'origine anglaise avait congédié ces employés, jamais cet écrit n'aurait été publié. On m'a représenté dans Ontario comme un Canadien-français détestant cordialement la population anglaise. Mes compatriotes d'origine française ont été accusés de déloyauté, d'être une race inférieure, une race conquise. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) ne niera pas qu'il nous a appelés, à maintes reprises, une race conquise. Partout dans Ontario, mes moindres actions servent de prétexte à ceux qui disent et veulent faire croire que je gouverne toute l'administration, que je tiens le très honorable premier ministre dans ma main droite, l'honorable ministre du Commerce dans ma main gauche, le ministre des Chemins de fer et Canaux dans ma poche, et tous les autres ministres dans mon chapeau. On veut mettre le peuple sous l'impression que je gouverne tout et qu'étant un mauvais Français, je suis un homme que la population anglaise doit redouter. Voilà ce que signifie cette campagne. Quand je me rends dans Ontario, certains bons conservateurs qui m'ont connu autrefois, me regardent en s'écriant : Comment se fait-il que Tarte soit tellement changé ? Et ils m'examinent pour voir si j'ai des cornes ou d'autres marques distinctives d'un démon.

M. le président, je regrette sincèrement que ce débat se soit autant prolongé ; mais la faute n'en est pas à moi. L'honorable député (M. Wallace) semble convaincu que c'est moi qui ai écrit, imprimé et distribué ces circulaires. Mais j'affirme à la Chambre sur mon honneur, que je les ai lues pour la première fois lorsqu'elles ont paru dans les journaux.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : M. le président, je croyais qu'il s'agissait du crédit destiné au recensement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Des deux côtés on s'est lancé à la figure des injures violentes. Si c'est là la manière d'administrer les affaires dans cette Chambre, je serai, je crois, forcé de démissionner.

Quelques VOIX: Oh ! non.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je ne pourrai endurer cet état de choses. J'ai entendu, depuis que je fais partie de ce parlement, plus d'injures violentes que jamais on n'en a échangé dans toutes les assemblées auxquelles j'ai assisté. Le langage dont on s'est servi, cette après-midi, ce soir, est une insulte à la population de ce pays. Je songe à présenter un projet de loi qui stipulera que tout député qui soulèvera ce cri de race, sera condamné à payer une amende de $100, et à être enfermé dans la tour pour un terme de——

Quelques VOIX : Douze mois.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Celui qui soulèvera une question de nature à froisser les sentiments nationaux ou religieux d'un autre membre de cette Chambre, sera emprisonné dans la tour, durant un mois au moins.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. ROBINSON : Si le premier ministre me le permet, je présenterai ce bill ; il est grandement temps que nous sachions, qu'importe notre origine, comment nous devons nous traiter mutuellement dans ce pays où nous avons tous les privilèges et tous les avantages qui peuvent constituer une nation heureuse. Nous voyons, cependant, des gens venir ici se quereller, puis se battre comme des chiens. C'est une honte pour le Canada, et nous ne devrions pas permettre ces excès dans le parlement de ce pays. Mais procédons aux affaires et adoptons les crédits, pour aller nous coucher à une heure convenable.

M. SPROULE : Je voudrais demander au ministre de l'Agriculture s'il a reçu des réponses au télégramme qu'il a envoyé au sujet de la circulaire politique distribuée dans Ontario ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, j'ai reçu des réponses de tous les commissaires du recensement pour la province d'Ontario. J'ai préparé pour tous les commissaires un télégramme signé par moi et que leur a envoyé le commissaire en chef, immédiatement après la discussion de l'autre jour, alors que j'ai connu, pour la première fois, l'existence de cette circulaire. Voici le texte de cette depêche :

On dit ici qu'une annexe intitulée : " Résidents du sexe masculin, âgés de 16 ans ou plus ", a été remise entre les mains des énumérateurs.

Si on s'est servi de cette annexe, on a agi contrairement à la loi, et vous êtes requis de donner à tous les énumérateurs de votre district l'ordre de cesser de s'en servir, sous peine de renvoi, de poursuite et de condamnation, tel que stipulé dans la loi concernant le recensement. Toutes ces annexes entre les mains des énumérateurs, qu'elles soient remplies on non, doivent être détruites et le fait de les donner à quelqu'un, le fait pour les énumérateurs de les conserver, seront punis sévèrement suivant des dispositions de cette loi. Voir articles 11, 15, 16 17, 18 et 19 de la loi concernant le recen-

sement. Télégraphiez-moi demain tous les renseignements que vous pouvez avoir concernant l'usage de cette prétendue annexe dans votre district de recensement.

Ce télégramme fut envoyé d'Ottawa, le soir du 15 avril. J'ai ici résumé des réponses de tous les commissaires de recensement dans Ontario. En voici la teneur :

On a reçu des rapports de 114 commissaires et assistant-commissaires. De ce nombre, 102 ont déclaré qu'ils ne connaissaient rien de cette prétendue annexe et qu'on ne s'en était pas servi dans leur district ; les autres disent qu'ils ont vu cette annexe, mais qu'ils ne s'en sont pas servi. Trois autres commissaires font rapport qu'ils ont reçu cette annexe, qu'ils l'ont lue et qu'elle a été remise à quelques énumérateurs. Dans ces cas, les commissaires ont pris les moyens immédiats de détruire cette annexe.

M. BENNETT : Le ministre veut-il nous donner les noms de ces neuf commissaires qui admettent avoir reçu cette annexe, et les noms des trois autres dont il a parlé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas avoir les noms des commissaires, mais j'ai ceux des districts électoraux. Les voici : Algoma (Fort William), Algoma (Port Arthur), Bruce-nord (un), Bruce-ouest, Cardwell, Essex-nord, Grey-sud, Middlesex-ouest, Toronto-ouest. Ce sont les comtés où l'on a vu cette annexe dont on ne s'est pas servi, autant que les commissaires ont pu s'en assurer. Les districts dont les énumérateurs ont reçu cette annexe sont ceux d'York-nord, Hastings-nord et Northumberland-est. On a immédiatement détruit ces annexes.

M. SPROULE : Le ministre voudra-t-il déposer ces documents sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ceci n'est qu'un simple résumé, mais je déposerai des copies de ces réponses.

M. SPROULE : C'est ce que voulais dire.

M. BENNETT : La population d'Ontario apprendra avec plaisir que, dans York-nord, comté que représente l'honorable M. Davies à la législature provinciale, nos adversaires donnent des signes de frayeur tels qu'on est forcé de s'adresser à ce gentleman pour faire servir les énumérateurs aux fins du parti libéral d'Ontario. L'opposition est heureuse d'avoir obtenu cette déclaration du ministre ; cependant, il serait plus satisfaisant pour nous, pour la population d'Ontario et pour celle des autres provinces, de connaître les mesures que le ministre a prises pour connaître tous les détails de cette question, et pour savoir qui a envoyé ces circulaires aux commissaires et aux énumérateurs du recensement. Le ministre a-t-il pris quelque mesure dans ce sens ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non ; nous nous sommes contentés d'empêcher les énumérateurs de se servir d'aucun tableau ou annexe que le département n'a pas publié. Je puis dire, d'après les renseignements que j'ai obtenus à la même source où l'opposition a pris les siens, c'est-à-dire, les journaux publics, que je remarque diverses déclarations allant toutes à dire que cette circulaire a été publiée par une association politique de la province d'Ontario, dans le but de préparer la révision des listes des électeurs. Il semble qu'on a envoyé cette circulaire aux chefs de cette association dans les différentes parties de cette province. D'une manière ou d'une autre, et je m'en soucie fort peu, ces circulaires tombèrent entre les mains de certains énumérateurs du recensement dans trois districts ; ces fonctionnaires commencèrent à s'en servir. Voilà ce que nous avons empêché de la part des énumérateurs ; et les annexes qui n'ont pas servi et celles qui ont été remplies, ont été détruites.

M. BLAIN : L'honorable ministre veut-il me dire s'il a renvoyé ces fonctionnaires, comme il avait promis de le faire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que je remercierais de leurs services tous les fonctionnaires qui refuseraient d'exécuter les ordres que le ministre leur aurait donnés.

M. BLAIN : Je voudrais savoir si vous avez congédié ces trois énumérateurs, suivant la promesse que vous nous aviez faite de renvoyer tous ceux qui se serviraient de ces circulaires.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne les ai pas remerciés de leurs services, parce que, immédiatement après en avoir reçu l'ordre, ils ont détruit toutes ces annexes.

M. BARKER : L'honorable ministre voudra-t-il me lire la première partie de son rapport, les termes mêmes dont il s'est servi ? Je ne l'ai pas bien compris.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que, dans 102 cas sur 114, les commissaires du recensement ont fait rapport qu'ils ne connaissaient rien au sujet de cette circulaire, dont ils n'avaient pas trouvé trace dans leurs districts.

M. BARKER : Ce sont là les termes qu'a d'abord employés l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les termes varient suivant les réponses des commissaires. Je ne puis les citer dans chaque cas. Neuf de ces fonctionnaires ont répondu qu'ils avaient entendu parler de cette annexe dont on ne s'est pas servi, cependant. Trois autres rapportent que des énumérateurs, semblerait-il, s'étaient servi de ces annexes. Dans ces cas, celles-ci ont été immédiatement détruites, soit par les comissaires eux-mêmes, soit sur leur ordre, quand ils ne pouvaient faire ce travail.

M. BENNETT : Le ministre a fait la déclaration la plus étonnante que j'aie encore en-

tendue. Il a dit qu'il ne s'occupait aucunement de ce que ses fonctionnaires auraient eu entre les mains ces circulaires ; en d'autres termes, il a déclaré qu'il n'y avait rien de fait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je demande pardon à l'honorable député. Je n'ai pas dit que je ne m'inquiétais aucunement de ce que ces fonctionnaires auraient eu ces circulaires entre les mains. J'ai déclaré que je ne connaissais pas comment ces circulaires étaient parvenus aux énumérateurs et que je ne me préoccuperais pas de le savoir.

M. BENNETT : Voilà décidément une proposition renversante. L'honorable gentleman nomme un grand nombre de personnes dans tout le Canada pour faire le dénombrement. Celles-ci, à leur tour, nomment, sans doute à la recommandation du député du comté ou du candidat défait, plusieurs énumérateurs. Ces derniers prêtent serment de ne divulguer aucun renseignement qu'ils pourront obtenir en leur qualité officielle. Immédiatement après la nomination de ces énumérateurs, une personne inconnue de nous jusqu'à présent, va les trouver et leur demande délibérément de faire quoi ? de violer leur serment et de lui fournir des renseignements qui lui permettront de connaître tout ce qu'il lui faut pour se présenter devant les cours de revison d'Ontario, quand arriveront les élections dans cette province. Et le ministre se lève ici pour déclarer qu'il ne se soucie pas de ce que font ces énumérateurs !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit cela.

M. BENNETT : L'honorable ministre vient de nous déclarer qu'il ne s'intéresse pas davantage à ce fait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député donne une fausse interprétation à mes paroles, qu'il cite inexactement, du reste. J'ai dit que je ne connaissais pas la personne qui a remis ces circulaires aux énumérateurs et que je ne m'occupais pas de la connaître.

M. BENNETT : Je ne veux rien de plus précis. L'honorable ministre dit que, bien qu'on ait envoyé ces annexes aux énumérateurs, en leur demandant de commettre ce qui est réellement un faux, il ne s'occupe pas de savoir si cette tentative a eu quelque influence et quelque effet sur les énumérateurs du recensement. A une séance précédente, quand cette question a été soulevée pour la première fois ici, quand il a vu combien elle était importante, le ministre fut tellement frappé de panique que, avant de quitter la Chambre, il a fait envoyer à tous les énumérateurs un télégramme leur disant que, s'ils se servaient de ces annexes, ils devaient les détruire immédiatement. Je crois que les Débats démontreront que le ministre a promis alors de remercier de leurs services tous les énumérateurs qui se serviraient de ces annexes.

Or, on a trouvé quelques-uns de ces fonctionnaires qui se servaient de ces annexes. J'ai ici un cas qui s'est présenté dans Simcoe-nord ; l'énumérateur dans ce comté dit : J'ai vu l'annexe dont on parle, mais on ne s'en sert pas ici. M. Curry, l'énumérateur, doit savoir qui lui a remis ces annexes ; la Chambre et le pays veulent être renseignés, parce que celui qui a fourni aux énumérateurs cette annexe, leur demandait de commettre une offense contre la loi. Le ministre nous dit que cela ne le regarde pas, après avoir déclaré à la Chambre, l'autre jour, qu'il allait faire une enquête sévère pour découvrir l'auteur de ce forfait. Voudra-t-il nous dire, avant que la Chambre adopte le crédit demandé, s'il a l'intention de faire une enquête pour découvrir la personne qui a fourni ces annexes aux énumérateurs, et combien de ces derniers ont violé leur serment en se servant de ces formules ? Dans ce cas, que se propose-t-il de faire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'ai dit tout à l'heure, mes renseignements me portent à croire que ce sont les organisateurs politiques de la province d'Ontario qui ont préparé cette annexe, ou cette formule ou cette circulaire, pour des fins de parti et qu'on l'a distribuée aux chefs de cette organisation dans les différents comtés. J'ignore jusqu'où on a poussé la chose, et ce détail n'est pas très important. Dans quelques cas, des commissaires du recensement ont vu et lu ces annexes. C'est ainsi que le commissaire du recensement pour Simcoe-nord déclare dans la réponse que vient de citer mon honorable ami, qu'il a vu cette circulaire. Il ne dit pas qu'il l'a vue en faisant son travail de dénombrement, mais il déclare qu'on ne s'en est pas servi pour exécuter cette besogne. J'ignore combien de commissaires ou d'énumérateurs ont pu voir cette circulaire. Dans l'administration de mon ministère, il ne m'appartient pas de rechercher s'ils l'ont vue ou non, du moment qu'ils ne s'en servent pas pour leur travail ou qu'ils ne manquent pas à leur devoir. Or, d'après les renseignements et les réponses que j'ai reçus, il est évident que dans toute la province d'Ontario, il n'y a que trois comtés où l'on constate qu'on s'est servi de ces annexes. Dans ces endroits, nous avons enrayé complètement le mal, en envoyant les ordres dont j'ai parlé. A mon sens, il n'est donc pas nécessaire pour le ministre de faire une enquête pour découvrir les personnes qui ont envoyé cette circulaire.

M. INGRAM : Quels sont ces trois comtés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : York-nord, Hastings-nord et Northumberland-est. Dans ces circonscriptions, les commissaires ont fait savoir qu'il avaient trouvé quelques-unes de ces circulaires et qu'il les avaient immédiatement détruites.

M. BLAIN : Quelle circulaire le ministre a-t-il trouvée en la possession de quelques-

uns des énumérateurs ? L'honorable gentleman a-t-il pris des mesures pour se la procurer et la déposera-t-il sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le chef de l'opposition a fait lecture de cette circulaire dans cette enceinte, l'autre soir ; c'était la première fois que j'en entendais parler. Cette circulaire et celle que j'ai au ministère sont les deux seules que j'aie vues.

M. BLAIN : Où le ministre a-t-il obtenu la circulaire qu'il a à son bureau ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'ai trouvée dans mon pupitre. Elle m'avait été envoyée, je crois, par l'un des commissaires des collèges électoraux que je viens de nommer.

M. BLAIN : Combien de personnes s'en sont servies ?

Le MINISTRE DE L'AGRCULTURE : Trois. Neuf autres personnes admettent avoir vu la circulaire ou avoir su qu'elle existait, mais elles disent n'en avoir pas fait usage. Je crois que c'est l'une de ces dernières qui m'en a adressé une copie.

M. TAYLOR : L'endos de la circulaire qui se trouve au bureau du ministre porte-t-il les mots " Confédération du Canada " (The Dominion of Canada) ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne l'ai pas par devers moi et je ne saurais répondre à l'honorable député. C'est la même circulaire dont le chef de l'opposition a fait lecture.

M. TAYLOR : Cette circulaire est censée émaner de la Confédération du Canada et non d'Ontario, et elle ne semble pas avoir été rédigée par les membres d'un parti politique, dans le dessein de n'en faire usage que dans Ontario.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ignorais la présence de ces mots sur le verso de la circulaire.

M. TAYLOR : Les documents remis aux énumérateurs portaient les mots " Confédération du Canada " sur le verso, et ils étaient censés être des documents officiels provenant d'Ottawa. Puisque cette circulaire a été trouvée entre les mains des fonctionnaires du ministère, le ministre devrait rechercher l'auteur de ce faux. Il ne peut espérer voir adopter ces crédits tant qu'il ne nous aura pas fourni tous les renseignements. Ces jours derniers les journaux libéraux publiaient que cette circulaire était un truc imaginé par le parti conservateur. Le Globe a voulu rejeter la responsabilité sur ce parti, mais nous allons tirer la chose au clair. Trois commissaires nous apprennent que tous les énumérateurs dans leur arrondissement, avaient cette circulaire. Le premier ministre nous a appris que la province d'Ontario était son bras droit, et nous constatons que l'honorable M. Ross nous a envoyé son homme de confiance, en qualité de commissaire du recensement à Ottawa, afin qu'il fasse de son mieux pour empêcher l'administration de perdre son bras droit. Que voyons-nous, de plus ? Un document remis aux énumérateurs, après avoir été imprimé quelque part—le ministre de l'Agriculture déclare qu'il ne sait pas, et qu'il ne tient pas à savoir, où ce document a été imprimé. Nous avons résolu de connaître tout ce qui se rattache à ces documents, avant de permettre l'adoption de l'article du budget. Nous avons pu disculper le parti conservateur, qu'on accusait d'avoir inventé ce truc afin de mettre le ministère dans l'embarras, puisque le ministre avoue que cette affaire a été montée par l'Association libérale de Toronto. De quel droit cette association publie-t-elle des documents, portant au verso les mots " Confédération du Canada," et censés faire partie des documents du recensement. Le ministre nous avoue ingénûment qu'il ignore d'où viennent ces documents, mais il n'accomplit pas son devoir, s'il ne découvre pas quand, et par qui, cette manœuvre frauduleuse a été commise. Si l'un de ces commissaires a été de connivence dans sa perpétration, il doit être congédié.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne possède pas d'autres renseignements que ceux publiés dans les journaux. Il y a une huitaine environ, j'ai lu dans le Globe de Toronto, une lettre portant la signature d'Alex. Smith et qui déclarait ce que c'était que cette circulaire, pourquoi, et comment, elle avait été publiée. Voilà tous les renseignements que je possède. L'honorable député insinue que mes employés sont responsables.

M. TAYLOR : Certainement ; ces circulaires ont été trouvées en leur possession.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai déclaré positivement que mon ministère n'en avait pas eu connaissance, et n'était nullement responsable. Cela n'a rien à faire avec les travaux du recensement. Dans les quelques cas où la circulaire a été trouvée entre les mains des énumérateurs, elle leur avait été remise hors la connaissance et sans l'approbation du ministère, à Ottawa, ou du commissaire du recensement. Dès qu'on l'a trouvée entre les mains de quelques énumérateurs—de trois seulement dans la province d'Ontario—elle a été immédiatement détruite, en conformité de mes instructions. Il m'est impossible de savoir comment ce document s'est trouvé entre les mains des commissaires.

M. TAYLOR : C'est ce que nous désirons savoir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député peut entretenir ce désir ; je n'y puis rien. Qu'importe à mon ministère la manière dont cette circulaire a été remise aux énumérateurs, puisqu'on ne s'en

est pas servi, et que personne n'a pu utiliser les renseignements qu'elle contenait ? La déclaration du Globe dont je parlais il y a un instant, est virtuellement la même que celle que je viens de faire : Cette circulaire, comme beaucoup d'autres, a été publiée par les associations libérales de la province d'Ontario, dans les différents collèges électoraux, afin de recueillir des informations pour permettre de reviser convenablement les listes des électeurs. Il semble que parfois les dignitaires de ces associations dans les différentes circonscriptions électorales, se sont mis en rapport avec les commissaires du recensement. Parfois, ceux-ci ont répondu qu'ils ne pouvaient pas, et ne voulaient pas faire usage de la circulaire d'aucune manière. Si, dans quelques arrondissements, ce document a été remis aux énumérateurs, il leur a été interdit de s'en servir et tous les renseignements qu'ils avaient pu recueillir ont été détruits. Dans ces circonstances, je ne crois pas nécessaire de faire faire de nouvelles recherches au sujet de cette question administrative.

M. SPROULE : S'il s'en tient là, le ministre, il me semble, ne fait pas tout son devoir. Ou les énumérateurs ont été trompés, ou ils ont violé le serment qu'ils avaient prêté de garder le secret. Le ministre avoue qu'on a fait usage de ce document dans certaines localités. Le devoir lui incombe, assurément, de s'assurer, auprès des commissaires et des énumérateurs, s'il le peut, de qui ils ont reçu ce document, et de l'emploi qu'ils en ont fait. S'ils s'en sont servis, de l'aveu même du ministre, ils ont manqué à leur serment. S'il en est ainsi, le ministre leur infligera assurément quelque punition, pour avoir transgressé le serment qu'ils avaient prêté.

M. BLAIN : Quelle date porte la dépêche transmise par le ministre?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le 15 avril, vers onze heures du soir.

M. BLAIN : Un grand nombre des réponses sont à la date du 16 avril, 10 heures du matin. L'honorable ministre peut-il nous dire comment un commissaire du recensement, domicilié à l'une des extrémités d'un collège électoral, recevant une dépêche transmise à l'heure mentionnée, a pu s'assurer qu'aucun des énumérateurs ne faisait usage de cette circulaire, et transmettre ces informations, à dix heures du matin, le 16 avril ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il était probablement au courant de ce que faisaient ses énumérateurs.

M. BLAIN : Souffrez que je cite une couple d'exemples. Voici la réponse du commissaire pour Norfolk-sud, qui est un comté très vaste. Le commissaire du recensement n'a pu obtenir des différents énumérateurs une réponse l'informant qu'ils ne se servaient pas de cette circulaire. Voici ensuite la réponse du commissaire pour le comté de Peel, que j'ai l'honneur de représenter. La dépêche dit : " Je vous ai écrit ;" elle ajoute ensuite : " Je ne connais rien de cette circulaire." Ce qui veut dire que, le matin du 16 avril, aussitôt que la dépêche a pu lui parvenir, le commissaire a écrit au ministre, en réponse à la dépêche de celui-ci ; et, dans cette lettre, il lui dit, je le suppose, qu'on ne fait pas usage de la circulaire dans le comté de Peel. Je dirai au ministre que le commissaire du recensement dans Peel habite à l'extrême limite septentrionale du comté, séparée de la limite sud, par vingt-six milles de distance. Si le commissaire accomplissait fidèlement ses devoirs, il n'a pas pu obtenir sur le champ ces réponses des énumérateurs. En conséquence, je déclare que ces dépêches ne prouvent pas suffisamment qu'on ne s'est pas servi de cette circulaire, surtout si l'on tient compte de l'aveu du ministre relativement à l'emploi qui en a été fait dans trois différents collèges électoraux d'Ontario. Je voudrais que le ministre m'apprenne comment, à son avis, ces commissaires ont pu recueillir les informations qui justifient leur dépêche transmise le matin du 16 avril.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je dirai, d'abord, qu'après que la Chambre eût été saisie de cette question, les journaux de Toronto s'en sont emparés. Ceci se passait plusieurs jours avant l'envoi de mon télégramme. Quelques-uns des commissaires semblent s'en être préoccupés, car certaines des réponses reçues démontrent qu'ils avaient déjà été aux informations. Je suppose qu'ils ont pris des renseignements, après avoir lu le compte rendu des journaux et avant d'avoir reçu ma dépêche du 15. Je n'ai pas de données précises quant à la réponse du commissaire de Peel, car je ne me rappelle pas les détails de chacune. Cependant, je les ai toutes examinées. Je m'en suis tenu à la déclaration des commissaires, à l'effet que cette circulaire n'avait pas été mise en circulation dans leur district, parce que je crois qu'ils ne feraient pas de semblables déclarations, si elles n'étaient pas exactes.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il communiquer à la Chambre la lettre du commissaire de Peel?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Cette dépêche indique, évidemment, qu'il y a une lettre. J'ai reçu d'autres lettres pour compléter les renseignements transmis par les dépêches, et je croyais qu'elles faisaient partie de la liasse de documents remise à l'honorable député ; mais la lettre ne semble pas y être. Les lettres reçues pour expliquer les dépêches ont dû être confirmatives, autrement je l'aurais déclaré. Le télégramme contient les faits de l'affaire, et il n'y a pas de lettre qui le contredise ou qui lui donne un sens différent.

M. BLAIN : Le ministre peut-il nous dire combien d'énumérateurs, en moyenne, il y a dans les comtés de la province d'Ontario?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a un énumérateur pour chaque arrondissement de votation. Je ne saurais dire le nombre de ceux-ci.

M. BLAIN: Dans le comté de Peel, le commissaire aurait été obligé de voir vingt-cinq énumérateurs. Le matin du 16, il reçoit une dépêche ; il s'assied pour écrire une lettre en réponse, puis envoie un télégramme confirmatif de la lettre, disant qu'il a consulté les vingt-cinq énumérateurs du comté, dans les vingt-cinq arrondissements différents, et même, je le suppose, dans vingt-cinq habitations différentes. Le ministre croit-il que ces renseignements constituent une réponse suffisante à son télégramme?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je considère que, lorsqu'un commissaire du recensement fait une déclaration claire, il est en mesure d'en démontrer la vérité, et je crois qu'il ne ferait pas pareille déclaration, s'il n'était pas au courant de l'état de choses. Je disais, il y a un instant, que les journaux de Toronto s'étaient emparés de cette affaire plusieurs jours avant que la Chambre n'en fût saisie ; il en avait même été question dans la Chambre d'assemblée de Toronto. Je ne doute pas que quelques-uns des commissaires du recensement avaient été aux informations et n'avaient découvert aucune trace de cette circulaire avant d'avoir reçu ma dépêche, comme ils le déclarent dans leur réponse. Je me fais fort de dire que le commissaire du recensement dans Peel avait recueilli des renseignements et s'était mis au courant de l'affaire avant d'adresser ce télégramme. Pourtant, ce n'est là qu'une hypothèse ; mais je considère qu'il était renseigné lorsqu'il a envoyé la dépêche déclarant qu'on ne se servait pas des circulaires.

M. BENNETT : Le ministre aurait-il l'obligeance de déposer sur le bureau la formule du serment que devaient prêter les énumérateurs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Elle a été communiquée à la Chambre, il y a plusieurs jours.

M. BENNETT : Je n'ai pas pu la trouver. Le ministre peut peut-être me dire où elle se trouve?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La formule du serment a été déposée sur le bureau depuis que ce débat a été soulevé, il y a quelques jours, et le greffier sait où elle est.

M. BENNETT : Je suppose que la formule du serment est conforme à la loi. Or, celle-ci déclare clairement qu'aucun des énumérateurs spéciaux ne recueillera d'autres renseignements que ceux qui sont mentionnés dans les tableaux du recensement. Je suis certain que ces tableaux n'exigent pas qu'on demande l'âge de chaque personne de 16 à 21 ans. Les énumérateurs ont-ils reçu instruction de recueillir les noms de toutes les personnes âgées de 16 à 21 ans?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les énumérateurs ont reçu instruction de s'assurer de l'âge de tous ceux qu'ils inscrivaient.

M. BENNETT : Le ministre n'a pas répondu à ma question. Si ces instructions existent, je le mets au défi de les produire. Quelle est la clef de toute cette affaire? Sachant que les élections d'Ontario étaient proches, que l'automne prochain les cours de revision tiendraient leurs assises, que celles-ci seraient d'une importance vitale pour le gouvernement d'Ontario, certaines personnes affiliées aux associations libérales, se sont mises à l'œuvre et ont publié une circulaire qu'elles ont distribuée aux énumérateurs. Cette circulaire demande à ceux-ci de violer la loi, après avoir solennellement prêté serment de ne divulguer à personne les informations qu'ils recueilleraient. Cette circulaire leur demande de se parjurer en révélant l'âge de toutes les personnes de 16 à 21 ans. Dans quel but? Dans le but suivant : Lors des assises, l'automne prochain, les libéraux seraient ainsi en mesure de savoir quel conservateur âgé de moins de 21 ans, il faudrait faire rayer des listes, sans avoir à supporter les frais d'assignation et de comparution des témoins. Le ministre déclare, ce soir, qu'il croit avoir accompli son devoir, qu'ayant découvert quels sont les coupables et s'étant assuré qu'ils cesseraient leur tentative, l'affaire doit en rester là. Je poserai la question suivante au ministre : Dans l'hypothèse où l'un de ces énumérateurs aurait déposé son livre quelque part, si quelqu'un l'avait enlevé pour y recueillir certains renseignements et l'avait ensuite remis, le ministre, apprenant que cette personne a eu accès à ce livre, ne se serait-il pas cru tenu de la punir? Oui, assurément. Et si on avait mis des influences politiques en jeu pour faire commettre un délit semblable, je crois que le ministre aurait usé de rigueur en faisant punir le coupable. Pourtant, lorsque l'honorable ministre découvre que certains individus ont eu recours à ces menées illégales, après avoir prêté serment de ne pas divulguer les informations recueillies, il s'en lave les mains et considère que l'affaire ne mérite pas d'être prise au sérieux. L'autre soir, le ministre n'entendait pas traiter cette affaire aussi à la légère. Il avait découvert l'effet qu'avait produit la tentative de M. Ross d'enlever, en riant, cette question aux tribunaux, si je puis m'exprimer ainsi. Il avait découvert que le Witness, de Montréal, et d'autres journaux avaient censuré et condamné la conduite de M. Ross, et le ministre n'osait pas agir d'une manière aussi cavalière que celui-ci. Je ne dirai pas qu'il a trempé dans la perpétration de ce délit,

mais celui-ci ayant été assez prouvé, il a semblé y attacher peu d'importance. Pourtant, avant le départ du ministre, ce soir-là, que faisait-il ? Il était occupé à télégraphier d'une extrémité à l'autre de la province d'Ontario pour savoir où se trouvait ce document. Le ministre comprenait la gravité de la situation et, avant de partir de la Chambre il nous disait :

Je déclare, encore une fois, que si les énumérateurs n'ont pas rempli leurs devoirs, ils devront rendre compte de leur conduite ; comme chef du ministère dont ils relèvent, je verrai à ce qu'ils accomplissent leur travail d'une manière légale, convenable, juste, et suivant la lettre même de la loi.

Rendront-ils compte de leur conduite ? N'étaient-ce que de futiles paroles que le ministre prononçait, lorsqu'il déclarait devoir rappeler les énumérateurs à leur devoir ? Etait-il sincère, lorsqu'il prenait cet engagement, ou s'attendait-il alors, que la plupart d'entre eux lui enverraient la dépêche qu'ils ont envoyée, en réalité ? Mais, M. l'Orateur, ces réponses sont absurdes de prime abord, comme l'a démontré le représentant de Peel. Figurez-vous un commissaire qui, une heure ou deux après avoir reçu la dépêche du ministre, a l'audace de télégraphier qu'aucune de ces circulaires n'est entre les mains de ses énumérateurs. Je sais qu'il y avait de ces circulaires dans le collège électoral de Simcoe-est, et, lorsque les fonctionnaires télégraphient qu'ils ne savent s'il y en a, je puis démontrer qu'ils n'étaient pas en mesure de le savoir. Il doit y avoir, au moins, vingt énumérateurs dans ce district, sinon plus ; et il n'est pas possible, encore moins raisonnable, que ces personnes aient pu télégraphier comme elles l'ont fait.

Le ministre a fait une promesse, l'autre soir ; il s'est engagé, s'il découvrait un coupable parmi ces énumérateurs, à le punir avec la plus extrême rigueur. Le ministre a compris qu'il ne fallait pas demander à la Chambre d'accorder des crédits destinés à rétribuer les personnes qui avaient violé la loi et qui s'étaient parjurées. Il ne voudra pas, assurément, demander au public de donner son argent à des gens qui, aujourd'hui, admettent effrontément qu'ils se sont parjurés. Que le ministre ne vienne pas nous dire que cette circulaire a été envoyée sans son autorisation, ou que, d'ayant découverte, il s'en est lavé les mains et qu'il est innocent dans cette affaire. J'espère que le ministre assurera de nouveau au comité qu'il aura recours à la justice criminelle pour voir ce qu'il peut faire en présence de la déclaration tombée de ses lèvres il y a moins d'une semaine, portant que cette affaire serait examinée à fond et que les coupables seraient punis, s'ils étaient découverts. L'honorable gentleman entend-il payer les énumérateurs dont la culpabilité aura été établie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me propose de payer aux énumérateurs les travaux qu'ils ont faits.

M. BLAIN : Je désire lire la dépêche suivante, reçue d'Algoma :

Fort-William, 16 avril.

Sydney Fisher, Ottawa.

J'ai reçu les tableaux, mais ne les ai pas remis aux énumérateurs. N'ai pas d'autorisation de le faire.

Ce qui prouve, de l'aveu même de l'employé du ministre, qu'il a reçu ces circulaires, mais qu'il n'était pas autorisé à les distribuer. Voici une autre dépêche. J'aimerais savoir du ministre s'il s'est assuré, auprès de E. A. Mortor, le commissaire d'Algoma, du nom de la personne qui lui a fourni ces tableaux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. BLAIN : Je désire lire cette autre dépêche, reçue du district de Frontenac :

An ministre de l'Agriculture,
Ottawa.

Les énumérateurs n'ont pas ce tableau. On ne m'a pas demandé de leur donner aucun tableau semblable et je n'ai pas permis qu'on le fasse. Ils ne se servent que des documents reçus du bureau du recensement. Le tableau dont vous parlez concerne exclusivement le comité exécutif libéral de Frontenac.

Voici un autre télégramme reçu de Greysud :

Durham, Ont., 17 avril 1901.

A. Blue.

Aucun énumérateur dans mon district n'a, ou n'a eu, le tableau politique. J'en ai reçu une liasse, mais je n'ai jamais songé à m'en servir. Je suis certain que ces tableaux n'ont pas été distribués par un autre canal.

Je demanderai au ministre s'il a pris quelque mesure pour découvrir qui a fourni cette circulaire aux énumérateurs qui étaient sous le contrôle direct du ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas que le soin de découvrir d'où provient cette circulaire m'incombe, en tant que mesure administrative. Si mes fonctionnaires reçoivent des documents dont ils ne se servent pas dans l'accomplissement de leurs fonctions, je ne crois pas que cela importe à l'administration de mon ministère. Je n'entends pas faire une enquête pour savoir d'où provenaient ces circulaires. Les seuls renseignements que je possède et que l'honorable député peut se procurer également, s'il le désire, sont ceux que contient un article du Globe. Ils me suffisent, car je crois qu'ils sont exacts, d'après les informations que j'ai recueillies d'autres sources.

M. BLAIN : Le ministre déclare qu'il n'entend pas s'enquérir davantage des commissaires qui ont reçu la circulaire et qui ne s'en sont pas servis. Veut-il dire au comité ce qu'il se propose de faire, relativement à ceux qui ont reçu la circulaire et qui en ont fait usage ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je leur ai ordonné de la détruire immédia-

tement et de ne pas communiquer les renseignements qu'elle contient. J'apprends qu'ils se sont conformés à mes ordres.

M. INGRAM : Je désire savoir du ministre si le premier ministre d'Ontario a correspondu avec lui ou avec le commissaire en chef, touchant cette circulaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. INGRAM : Le ministre ne sait pas si le commissaire a reçu quelque missive ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis parfaitement certain qu'il n'en a pas reçu.

M. INGRAM : Le commissaire a-t-il permis au ministre de faire cette déclaration ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BENNETT : Le ministre aura-t-il l'obligeance de déposer sur le bureau des copies des télégrammes transmis aux différents énumérateurs qui ont avoué s'être servis de cette circulaire et des réponses qui ont été envoyées déclarant qu'ils avaient détruit les tableaux remplis précédemment ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai communiqué à la Chambre la dépêche qui a été envoyée. Il n'y en a pas eu d'autre. J'ai aussi communiqué les réponses. Je n'en ai pas d'autres, si ce n'est une lettre ou deux pour expliquer les dépêches. Je serai heureux de les déposer sur le bureau de la Chambre.

M. SPROULE : Que pense le ministre des énumérateurs qui se seraient servis de cette circulaire reçue d'une autre source que par l'entremise du ministère ? Ils peuvent s'en être servis pendant qu'ils faisaient le dénombrement, avoir recueilli ces informations et les avoir transmises ensuite. Croit-il qu'ils ont vraiment manqué à leur devoir et à leur serment ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Assurément ; si un commissaire du recensement, pendant qu'il remplit ses fonctions, recueille des renseignements qu'il communique ensuite, il manque à son devoir et viole son serment. Rien ne m'autorise à croire que des énumérateurs ont tenu pareille conduite.

M. SPROULE : Je croyais que parmi la liste qui a été fournie, le ministre avait déclaré que certains énumérateurs s'étaient servis de cette circulaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelques-uns avaient cette circulaire entre les mains, et ont probablement recueilli des renseignements. Mais, aussitôt après avoir été avertis qu'ils ne devaient divulguer aucune information, ils ont immédiatement détruit cette circulaire.

M. LENNOX : J'avais compris que le ministre déclarait, il y a un instant, que dans trois comtés, non seulement les énumérateurs s'étaient probablement servis, mais qu'ils s'étaient certainement servis, de cette circulaire. Le ministre semble atténuer sa déclaration, en disant maintenant qu'il est possible que les énumérateurs en aient fait usage. Il importe de connaître la position que prend le ministre à cet égard.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je désire avouer maintenant que je ne me suis pas servi d'une expression juste. On m'avait appris que ces tableaux étaient entre les mains de quelques-uns des énumérateurs de ces trois comtés. On ne déclarait pas que ceux-ci s'en étaient servis, qu'ils avaient rempli ces tableaux ou en avaient fait usage de quelque autre manière, bien que la conclusion à tirer fût qu'ils avaient recueilli certaines informations.

M. LENNOX : Je désire appeler l'attention du ministre sur ce qui aurait été son devoir dans les circonstances, à mon avis. Je crains que le ministre, acculé de toutes parts, ne soit disposé à brûler ses vaisseaux. Je m'inquiète moins de savoir s'il prendra cette décision, en définitive, que de lui déclarer clairement quel était son devoir, selon moi. D'abord, il est reconnu, de l'aveu même du ministre, que ce dernier a l'une de ces circulaires en sa possession. Je ne crois pas que ces circulaires parviennent au ministère, autrement que par les voies ordinaires. Nous ne sommes pas dans la saison où saint Nicolas distribue ses faveurs, et je me demande si le ministre entend laisser croire au pays, qu'il ne sait pas d'où lui est venue cette circulaire. Je connais plus d'une circonstance où des ministres étaient d'une ignorance crasse, en ce qui concernait les affaires de leur département. Je me demande si l'honorable ministre désire donner un exemple de plus d'un ministre cherchant à éviter toute responsabilité en alléguant qu'il ignore ce qui se passe dans son ministère.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Afin d'empêcher l'honorable député de faire fausse route, je lui dirai que j'annonçais, il y a un instant, à un autre membre de la Chambre, que j'avais reçu la circulaire de l'un des commissaires qui l'avait annexé à la lettre qu'il m'écrivait pour confirmer sa dépêche, disant qu'il avait vu la circulaire. Je ne puis dire quel était ce commissaire.

M. BENNETT : Nous ne vous avons pas entendu de ce côté-ci de la Chambre. Il faut que vous parliez plus fort.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je regrette que l'honorable député ait été absent ou qu'il n'ait pas prêté attention.

M. BENNETT : Personne d'entre nous ne vous a entendu.

M. LENNOX : Je veux bien accepter les explications du ministre, mais, quoique j'aie prêté une oreille attentive, je n'ai pas entendu un seul mot de sa déclaration. Je veux demander maintenant au ministre qui lui a envoyé la circulaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis dire exactement lequel des commissaires me l'a envoyée. Mais je chercherai sa lettre, et je la déposerai sur le bureau.

M. LENNOX : Je suppose que le ministère est administré d'une manière pratique et que les lettres qui y sont reçues sont promptement cataloguées, ce qui permettra au ministre de nous fournir ce renseignement. J'attirerai maintenant son attention sur une question importante pour la population du pays. Il est admis que, dans trois collèges électoraux, des fonctionnaires du recensement ont eu ces circulaires entre leurs mains. Nous savons, tous, que ceux qui sont chargés d'administrer la justice et d'appliquer les lois, sont attentivement surveillés, ce qui est indispensable si l'on veut sauvegarder les droits du public. Dans les cours de justice, la moindre influence exercée sur le fonctionnaire le plus infime, est sommairement punie d'une manière exemplaire. Celui qui tente de suborner un témoin ou de faire des ouvertures à un juré, est puni sur le champ par le président du tribunal. La responsabilité du ministre de l'Agriculture est-elle moins grave dans cette affaire. Veut-il nous laisser entendre que, ayant découvert que ses fonctionnaires ont eu entre leurs mains des documents qui les auraient rendus parjures s'ils s'en étaient servi le moindrement, veut-il nous laisser entendre, dis-je, qu'il a rempli fidèlement son devoir envers le public, lorsqu'il s'est présenté devant la Chambre, et qu'il a déclaré : Cela ne concerne pas l'administration de mon ministère ; je me lave les mains de toute cette affaire ; elle ne me regarde pas. Il nous dit qu'il était d'opinion, dans la nuit du 15 avril, que les coupables devaient être recherchés et punis d'une manière exemplaire. Mais, ce soir, il revient sur sa décision et tente de jeter le blâme sur une association politique. Il ne veut plus faire d'enquête pour découvrir qui a envoyé ces documents aux énumérateurs. Il dit que ceux-ci n'ont pas été transmis par son ministère. Cela est possible, mais ils viennent de quelque part et on s'en est servi en violation de la loi. Je déclare catégoriquement que le devoir du ministre est de découvrir, au moins, de qui les énumérateurs ont reçu ces documents. Bien plus, je demande à tous les hommes bien pensants si, lorsque la loi a été violée, lorsqu'on a voulu faire parjurer des fonctionnaires publics, le ministre n'est pas tenu de faire immédiatement une enquête minutieuse, afin de découvrir les coupables. Même à l'heure présente, le ministre peut-il donner à la Chambre l'assurance que ces documents, trouvés en la possession des énumérateurs de trois collèges électoraux, au moins, n'ont pas été remplis en violation des instructions du ministère et de la loi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : D'après les déclarations des commissaires, tous ces documents ont été détruits et, par conséquent, les renseignements ne peuvent pas être divulgués.

M. TAYLOR : Le ministre a déclaré, si je l'ai bien compris, qu'ayant lu l'article du Globe, édition du 19, page 9, il était convaincu que cet article avait été publié par M. Smith, l'organisateur en chef du parti libéral.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je croyais que cet article portait sa signature.

M. TAYLOR : Vous avez certainement laissé croire à la Chambre que cette déclaration était faite par l'organisateur libéral. Je constate, aujourd'hui, que cet article n'a pas été publié dans la page réservée aux articles de fond, ni dans la colonne des correspondances, et qu'il ne porte pas la signature de M. Smith ; mais, comme il a paru dans le Globe, le ministre croit qu'il est exact. Il a paru sous la rubrique : " Dans un but d'organisation—de prétendues circulaires du recensement ont été dénaturées—des formules employées pour venir en aide à l'évaluation et aux cours de revision—leur publication n'est ni frauduleuse, ni inconvenante—une pratique habituelle." L'article donne ensuite la version du rédacteur libéral, ou d'un correspondant, qui ne signe pas son nom. Et il reproduit ce qui paraît au verso de ce document : " Confédération du Canada, province d'Ontario," puis il ajoute :

La personne choisie pour faire ce travail dans chaque arrondissement devra préparer deux copies qu'elle enverra au candidat libéral lors de la dernière élection provinciale, ou au candidat choisi pour les prochaines élections provinciales.

Je défie n'importe quel député libéral de cette Chambre, de dire que chaque année, on choisit dans chaque arrondissement de votation, une personne chargée de s'assurer de ceux qui sont âgés de plus de 16 ans, et de moins de 21. Cela n'a jamais été fait, et il est clair comme le jour, que c'est une tentative dans le dessein d'amener les énumérateurs du recensement à accomplir cette besogne politique. L'article dit :

La personne choisie pour faire ce travail dans chaque arrondissement.

A qui fait-on allusion ? A l'énumérateur et à personne autre. Mais, cette déclaration étant publiée sur la dernière page du Globe, sans signature aucune, le ministre cherche à convaincre la Chambre qu'elle émane d'un dignitaire responsable du parti libéral, quand il n'en est rien. Pourtant, le ministre a l'audace de dire : " Bien que mes fonctionnaires aient ces documents en leur possession, et qu'ils s'en soient servis, je ne chercherai pas à savoir où ils les ont pris, ni si ces cir-

culaires ont été imprimées par le commissaire à Ottawa, ou là-bas à Toronto."

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me fais fort de dire qu'elles n'ont pas été imprimées par le commissaire ni par aucun fonctionnaire de mon ministère.

M. TAYLOR : De l'aveu même du ministre, M. Smith, l'organisateur, a autorisé cette circulaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je croyais qu'il l'avait signée ; c'est ce que j'ai dit.

M. TAYLOR : Vous avez dit qu'elle était signée par lui et qu'elle émanait de lui. J'ai dit, de mon côté, que c'était un article de fond ; vous m'avez contredit. J'ai répliqué que c'était un article de fond, mais qu'il n'avait pas paru dans la colonne réservée à ces articles, et qu'il ne portait aucune signature. C'est une simple excuse, probablement écrite par le commissaire du recensement.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député sait que cette assertion est indigne de lui.

M. TAYLOR : Non, je connais le commissaire. Le ministre voulait avoir un de ses amis politiques d'Ontario, pour accomplir cette sale besogne et faire receuillir par ses employés des renseignements politiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. TAYLOR : Ces employés l'ont fait, et il refuse de nommer un comité pour nous permettre de tirer l'affaire au clair. Nous pourrions assigner des témoins qui nous diraient où ils ont obtenu ces renseignements, qui les leur a envoyés ; si c'est M. Smith, l'organisateur, ou M. Blue, le commissaire. Nous pourrions obtenir ces informations, si l'honorable gentleman voulait faire son devoir et pousser l'affaire au bout. Ces circulaires sont entre les mains de ses employés, et nous désirons savoir de qui ils les tiennent, qui les a imprimées et dans l'intérêt de qui elles devaient être remplies. Devaient-elles venir en aide à M. Ross et à ses candidats de la prochaine élection ? Voilà ce que nous aimerions savoir. Pourquoi accorderions-nous $250,000 pour recueillir des renseignements dans l'intérêt de M. Ross et du parti libéral ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne le faisons pas.

M. TAYLOR : Les documents sont entre les mains de vos employés dans ce but.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils ne le sont pas.

M. TAYLOR : Comment le ministre peut-il dire que ces documents ne sont pas entre leurs mains, lorsque les commissaires nous apprennent le contraire ? Les commissaires ne les ont probablement jamais reçus. Les documents peuvent avoir été remis aux énumérateurs, non aux commissaires. Ces circulaires ont pu être remises au candidat du collège électoral, ou à quelque autre personne, qui devaient les distribuer aux énumérateurs, et les commissaires ont bien pu n'en rien connaître. Quelques-uns de ces derniers admettent que certains énumérateurs en ont fait usage. Néanmoins, le ministre refuse d'accorder un comité d'enquête. La gauche fera son devoir. Nous demeurerons ici, jusqu'à Noël, s'il le faut, afin que cette affaire se tire au clair.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est probable que vous resterez ici jusqu'à Noël.

M. TAYLOR : Nous pouvons y rester. L'honorable ministre dit : Je sais qu'on a trompé mes employés dans l'intérêt du parti libéral d'Ontario ; cependant je refuse d'intenter des poursuites ; restez ici jusqu'à Noël, si vous le voulez, mais je ne vous fournirai pas les renseignements, et je ne citerai pas en justice ceux de mes employés qui ont été découverts la main dans le sac, pendant qu'ils manquaient à leur devoir. Voilà quelle personne nous avons pour administrer les affaires de ce pays. L'honorable ministre nous déclare ensuite, à titre de ministre responsable, qu'il est satisfait de la déclaration publiée dans le Globe du 19, à la page 9e, par M. Smith, l'organisateur du parti libéral, alors que M. Smith, ni aucune autre personne, n'a osé signer cette déclaration qui ne contient pas la vérité.

M. LANCASTER : Je désire faire remarquer au ministre et au représentant d'Annapolis (M. Wade), qui semblent s'enorgueillir de ceci, que les commissaires mêmes qu'il a nommés parlent de ces tableaux d'une telle façon, que le ministre aurait raison de prendre quelque mesure. Les télégrammes dont je vais faire lecture ont été transmis par ces commissaires au ministre de l'Agriculture. En voici un de M. McDougall, de Middlesex, qui porte :

N'ai vu qu'un seul tableau falsifié.

Le représentant d'Annapolis approuve-t-il la mise en circulation dans ce pays de tableaux falsifiés ?

M. WADE : Pourquoi l'honorable député s'adresse-t-il à moi ?

M. LANCASTER : Parce que l'honorable député a interrompu celui qui a parlé en dernier lieu, et qu'il a tourné l'affaire en ridicule.

M. WADE : Non. Je voulais seulement attirer l'attention du bel homme qui avait son siège en avant de lui, mais je n'ai pas réussi. J'espère qu'il n'objecte pas à ce que nous souriions. Nous ne sommes pas aussi contrariés qu'il le croit.

M. LANCASTER : L'honorable député, n'a pas, comme nous, l'habitude de voir de beaux hommes.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

M. LANCASTER : Je veux faire comprendre au ministre et à l'honorable député d'Annapolis que ce genre d'intimidation ne nous fera pas asseoir plus tôt. Les commissaires nommés par le ministre de l'Agriculture appellent cela des faux tableaux et je veux demander au ministre et à ceux qui siègent derrière lui, et particulièrement à l'honorable député d'Annapolis s'ils veulent que de faux tableaux soient mis en circulation dans la province d'Ontario pour faire ce qui, de l'avis des commissaires, ne devrait pas être fait.

M. WADE : Voulez-vous que je réponde ?

M. LANCASTER : Oui. Je ne comprends pas ce que l'honorable député veut dire. Voici la dépêche :

Ce n'est que samedi dernier que j'ai vu un faux tableau et je l'ai fait détruire aussitôt. J'ai averti mes énumérateurs de n'employer que des tableaux fournis par moi.

Le commissaire est un meilleur gardien de l'intérêt public que le ministre de l'Agriculture parce qu'il se donne la peine d'avertir ses subordonnés de ne se servir que de tableaux fournis par lui. Je crois que le ministre de l'Agriculture devrait, dans l'intérêt du pays, découvrir qui a envoyé ces faux tableaux et combien il en reste en circulation. Maintenant, je vais parler d'un autre télégramme signé, D. J. Lynch, Campbellford :

Votre télégramme reçu. J'ai ordonné à chaque énumérateur de détruire ce circulaire s'il l'a en sa possession.

Le ministre de l'Agriculture a-t-il l'intention de s'enquérir de cela et de découvrir combien de ces circulaires ont été envoyées à Campbellford et si les instructions de M. Lynch ont été mises à exécution ?

Puis, nous trouvons un télégramme de M. Lynch disant qu'il n'avait pu trouver de ces circulaires dans Woodstock, mais qu'il faisait des recherches en dehors de la ville afin de découvrir s'il y en avait là. La dernière partie de la dépêche contredit la première jusqu'à un certain point. Il télégraphie qu'il n'a pas trouvé de ces documents dans Woodstock, mais qu'en même temps il a envoyé voir, en dehors de la ville afin de savoir s'il n'y en aurait pas là, et il n'a pas reçu de réponse à ce sujet. Et cela satisfait l'honorable ministre. J'ignore si l'honorable ministre a appelé cela de faux tableaux ou annexes dans les dépêches qu'il a envoyées et auxquelles on a fait cette réponse, mais je sais que les réponses envoyées au ministre, montrent que ses propres subordonnés ont appelé cela de faux tableaux, et bien que nous ayons sur le bureau de la Chambre la preuve que ces faux tableaux sont en circulation, il y a apparence que rien ne doit être fait à ce sujet. Je ne vois pas comment l'honorable ministre peut sortir de là. Que va-t-il faire ? Il devrait immédiatement se servir de tous les moyens à sa disposition pour découvrir d'où sont sortis ces tableaux frauduleux ou faux. Il y a un coupable. On a affirmé ici que ce document portait au verso, les mots " Confédération du Canada." Est-ce qu'une circulaire marquée " Confédération du Canada " doit être envoyée et qualifiée de fausse par les employés de l'administration ? Une circulaire non-autorisée constitue réellement un faux au détriment des fonctionnaires du gouvernement ; ne prendra-t-on pas des mesures pour découvrir le coupable ? Le ministre de l'Agriculture est convaincu que tout ce qu'il était possible de faire a été fait et que, nous aussi, nous devons être satisfaits ; mais il ne peut s'attendre à ce que nous soyons de cet avis. Bien que je sois un jeune député, je ne crois pas me tromper en disant que si des actes de cette nature doivent rester impunis sans même donner lieu à une enquête, nous créerons un fâcheux précédent et que le ministre de l'Agriculture devra nous donner plus de satisfaction s'il veut que l'item soit adopté.

M. INGRAM : Je voudrais demander au ministre si D. F. Macdonald est commissaire ou énumérateur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il n'est pas commissaire et je ne crois pas qu'il soit énumérateur. Mais je ne saurais l'affirmer de mémoire.

M. INGRAM : Ce gentleman est un homme de beaucoup de talent littéraire, et le commissaire de l'honorable ministre sait très bien qu'il l'est. C'est un homme tout à fait capable de rédiger une circulaire comme celle-là et il faisait autrefois partie de la machine dans Ontario. Afin de prouver ses talents littéraires et son aptitude à écrire une circulaire comme celle dont il s'agit, je vais lire un court article dû à sa plume. Il était autrefois fonctionnaire dans Ontario et appartenait à la machine. Il est venu une fois dans mon comté et voici ce qu'il disait des honnêtes électeurs de mon district, dans une lettre adressée à M. Aubrey White, sous-commissaire des terres de la Couronne pour la province d'Ontario :

Rodney, 6 janvier 1899.

Mon cher Aubrey,—Nous voilà revenus loin des rochers et des pins calcinés du Nipissingue et des Français nerveux et excitables. Voici où nous aurons un rude travail à faire. Les candidats sont tous deux populaires, et il y a un grand nombre de bons travailleurs des deux côtés. C'est ici que vous pouvez rencontrer les fils et les petits fils des hommes qu'Argyle a chassés de leurs foyers, les îles de Mull, Islay, Tiree et Canna. Comme classe ils sont petits de taille, bruns et basanés, avec cet aspect graisseux d'ichthyophages que l'on remarque chez les pêcheurs de la côte occidentale. Ils sont aussi retors que des renards apprivoisés et aussi sournois que le singe du tailleur, et ils savent mentir aussi adroitement qu'un diplomate russe. Ils se prétendent fiers et chevaleresques jusqu'au bout des ongles. C'est une bande luisante et polie, pour la plupart. Ils ne sont pas plus comparables aux robustes et intelligents habitants

de Glengarry qu'une serinette ne l'est à un piano Heintzman. Nous avons ici un quartier qui compte vingt-cinq Pattersons sur la liste des électeurs, dont vingt-trois sont tories. Dans le même quartier ou subdivision électorale, il y a vingt-neuf Campbells, dont quatorze sont tories. Les McColls et les McDiarmids innombrables sont tories, les McCallums et les Pattersons sont des tories incurables ; les Macdonalds sont divisés comme à l'ordinaire. Les McCartys, McVicars, McGregors et McPhails sont tories jusqu'à la moëlle. Les McKays sont libéraux, les Purcells sont libéraux du premier au dernier, et les douteux sont le menu fretin des Swishers, Sheftzers, Schneckenbergers, Schills, Scmidts, Krauses, Kruppes, Keillers, Leibners et les Ousterhaughs. Lorsque cette couvée germanique se marie avec les McPhees, les McPhails, les McFaddens et les McAuley, cela fait une singulière race de Canadiens-écossais d'une généalogie douteuse. Il y a eu du tintamarre à la nomination hier à Dutton. Je n'y étais pas. Il doit y avoir grande gala ce soir à Rodney. Il y a cinq cents flambeaux prêts à allumer, afin de rencontrer G. W. Ross à la gare ce soir. La fanfare y sera. Les McRays, les McGugans, les McIvors, McRorys et McRitchies y seront. Les Garchies, Dugalds, Duncans et Donalds, avec les Alberts, les Conrads, les Carlos, les Gottliebs et les Jacobs seront mélangés dans une macédoine britannique, choucroûte et porridge, fromage Limbourg et hareng salé, saucisson de Bologne et hachis, lager et hot-scotch, amourettes d'agneau et brose, et la circonscription électorale est à tout le monde aujourd'hui. Je vais à Saint-Thomas demain pour y rencontrer Preston. Nous allons gagner si nous le pouvons. Tenez nos compagnons enragés au point de vouloir se battre, jusqu'à jeudi soir.

Espérant que vous êtes tous en bonne santé,

Je suis, comme toujours,
Bien à vous,
D. F. MACDONALD.

Assurément, c'est là la production d'un homme tout à fait capable de rédiger cette circulaire, et si le ministre de l'Agriculture voulait faire une enquête soignée, il pourrait constater que M. Macdonald a eu quelque chose à faire avec cette circulaire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est regrettable que l'honorable député ait lu cette description de son propre comté en l'absence de l'honorable député d'Elgin-ouest que cela aurait sans doute beaucoup amusé.

M. INGRAM : Il l'a vue et l'a entendu lire assez souvent.

M. COCHRANE : Nul doute que le commissaire pour Northumberland croyait qu'il faisait son devoir lorsqu'il a envoyé cette dépêche. On peut rire de cette affaire et la traiter avec légèreté, mais ce n'en est pas moins une affaire sérieuse. L'honorable ministre n'apprécie pas la position qu'il occupe lorsqu'il dit que peu lui importe. Ce n'est pas pour un ministre de la Couronne, prendre une attitude qui lui fait honneur, que de déclarer que peu lui importe lorsqu'il apprend par un de ses subordonnés qu'une fraude a été perpétrée. Je regrette que les honorables députés qui m'entourent soient disposés à rire de ceci. Je ne crois pas que ce soit là un sujet risible. Nous avons ici des fonctionnaires payés à même le trésor fédéral pour faire le recensement, et l'honorable ministre sait, en son âme et conscience, que quelqu'un se livre à une exploitation, parce qu'il a reçu des dépêches qui l'en ont informé. Ce soir, il se lève et il dispose de la question en déclarant qu'il a reçu des dépêches de ses fonctionnaires et qu'ils ne savent rien de l'affaire. Je demanderai à l'honorable ministre quelle occasion ces fonctionnaires ont eu de connaître les faits. Comment peuvent-ils savoir si ces documents sont ou non entre les mains des énumérateurs ? Il envoie un télégramme tard le soir, et le lendemain matin à dix heures des télégrammes lui sont envoyés par les commissaires déclarant qu'ils se sont informés. Or, prenez le cas de la division que j'ai l'honneur de représenter, le commissaire demeure à Campbellford. Je suppose qu'il y a 30 milles pour aller au village de Colborne dans la partie antérieure de la division que je représente. Comment le commissaire peut-il savoir si ces documents étaient ou non entre les mains des énumérateurs ? Je sais, et la population du pays sait que les énumérateurs ont eu ces faux tableaux en leur possession. Il nous dit qu'il a donné aux commissaires l'ordre de les détruire. Comment sait-il que cela a été fait ? Il a des télégrammes de la part de partisans entre les mains desquels ces faux documents peuvent avoir passé ou ne pas avoir passé—je n'affirme pas qu'ils y soient passés. Mais, connaissant Northumberland-est comme je le connais, je sais que si ces énumérateurs ont eu ces documents entre leurs mains, le commissaire n'aurait pu les retirer aussi rapidement. L'honorable ministre ne s'occupe pas plus de cela que s'il n'était pas responsable en cette affaire. Il regarde autour de lui comme si cela lui était tout à fait indifférent. Et il a la hardiesse de nous dire qu'il ne s'occupe pas de cela. C'est là une déclaration très étonnante. Peu lui importe que ses énumérateurs dans Northumberland-est soient ou non en train de perpétrer une exploitation au détriment de la population que j'ai l'honneur de représenter. J'aimerais savoir s'il ne s'est pas senti suffisamment responsable pour s'enquérir des faits, lorsqu'il sait que ces circulaires ont été mises entre les mains des énumérateurs de Northumberland-est. Ne sent-il pas qu'il est de son devoir de s'enquérir de ce qui a été fait de ces circulaires ? Croit-il que cette simple assertion va me porter à croire que le commissaire peut savoir si les circulaires ont été détruites ou si elles n'ont pas été remplies et mises entre les mains des meneurs libéraux de cette division ? Je crois que lorsqu'il songera sérieusement à cette affaire, il ne la traitera pas avec tant de légèreté. Même s'il le fait, je sais que le peuple ne la traitera pas aussi légèrement que lui. Comment peut-il dire que cela lui est indifférent lorsqu'il sait que des circulaires ont été mises entre les mains de ses fonctionnaires et qu'ils peuvent avoir

donné des renseignements en violation de leur serment—et je me demande si cela n'a pas été fait dans le comté même que j'ai l'honneur de représenter. Je déclare sincèrement et sérieusement que l'honorable ministre néglige son devoir. Ce langage pourra ne pas sembler assez énergique mais c'est le plus énergique dont je puisse me servir sans être insultant. Je crois que l'honorable ministre néglige son devoir lorsqu'il dit qu'il ne poussera pas son enquête plus loin sur cette question qu'il ne l'a fait en nous apportant tout simplement un télégramme de la part du commissaire de Northumberland-est à l'effet qu'il fait son devoir. Je crois que c'est là une affaire trop sérieuse pour qu'on en dispose de cette manière et j'espère que l'honorable ministre reconsidérera sa décision et prendra des mesures pour amener devant les tribunaux ceux qui ont les circulaires en leur possession. Il sait par la dépêche, ou la lettre qu'il a reçue de Northumberland-est que ces fonctionnaires ont ces documents entre leurs mains, et peut-être que s'il poussait plus loin son enquête il apprendrait que ces faux tableaux ont été remplis et sont maintenant entre les mains du parti réformiste de Northumberland-est.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En ce qui concerne Northumberland-est, j'ai la lettre qui a été envoyée pour confirmer le télégramme et je crois que je ferai bien de la lire :

Votre télégramme d'aujourd'hui m'est parvenu trop tard pour qu'il me fût possible de télégraphier une réponse et en conséquence je vous écris cette lettre. J'ai vu le tableau entre les mains de quelques-uns des énumérateurs. J'ai dit aux énumérateurs qu'ils ne devaient pas se servir des renseignements recueillis par eux pour d'autres fins que pour remplir les tableaux fournis par le ministère de l'Agriculture et qu'ils devaient garder le secret le plus absolu sut tous les renseignements recueillis. Je prendrai toutes les précautions possibles pour empêcher les énumérateurs de remplir tout tableau autre que ceux qui ont été fournis par le ministère, et si de pareils tableaux ont été remplis, j'ai donné ordre de les détruire. J'ai averti tous les énumérateurs, aussitôt après avoir reçu le télégramme du ministère leur enjoignant de détruire les tableaux en question, et je suis convaincu que ceux des énumérateurs qui avaient ce tableau en leur possession l'ont détruit au moment actuel.

A vous sincèrement,
(Signé) D. J. LYNCH,
Commissaire du recensement.

Je dépose ceci sur le bureau de la Chambre avec les autres documents.

M. BLAIN : Y a-t-il des lettres relatives aux télégrammes des deux autres comtés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En voici une signée par Charles Young, sous-commissaire du recensement d'Algoma, datée de Richard's Landing :

Depuis la réception de votre télégramme, le 16 avril, j'ai fait personnellement une enquête diligente parmi mes énumérateurs concernant le tableau intitulé " habitants mâles, seize ans et plus ". Nul d'entre eux n'en a eu connaissance. Je suis convaincu qu'aucun tableau de ce genre n'a jamais été mis entre les mains de mes énumérateurs, du moins dans cette partie de la division n° 44.

M. BLAIN : L'honorable ministre n'a pas compris ma question. Il a produit une lettre confirmant un télégramme de l'un des comtés dans lesquels on s'est servi de la circulaire. J'aimerais à savoir s'il a des lettres des deux autres comtés dans lesquels on s'en est servi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sache pas qu'il y ait d'autres lettres. Il n'y en a pas au dossier. Je ne crois pas qu'il y en a une de York-nord.

M. BLAIN : Est-ce là un des comtés dans lesquels on s'en est servi ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Permettez-moi de citer le télégramme d'York-nord :

J'ai reçu pareil document et je fais tous mes efforts pour le faire disparaître.

CHARLES ELLIOTT.

Il y a une lettre de Hastings-nord, comme suit :

J'étais absent lorsqu'est arrivé votre télégramme du 17 courant à Marmora me demandant si j'avais vu un prétendu tableau frauduleux ou si j'en avais entendu parler. Je m'en suis immédiatement enquis auprès des énumérateurs et j'ai constaté que quelques-uns d'entre eux avaient des formules pour y inscrire les noms des individus du sexe mâle de seize ans et plus. Les énumérateurs n'ont jamais inscrit un seul nom sur ces papiers. Je leur ai enlevé toutes ces formules. J'ai amené les énumérateurs avec moi au magasin et j'ai brûlé les papiers en leur présence. Je vais maintenant à Maynooth, à quinze milles d'ici, et je brûlerai tous les papiers dont vous parlez.

A vous, sincèrement,
(Signé) WILLIAM KELLY.

M. BLAIN : Si je comprends bien, il y a un télégramme d'York-nord et c'est là un des comtés dans lesquels cette circulaire a été trouvée entre les mains des énumérateurs.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BLAIN : L'honorable ministre a déclaré que dans chacun de ces comtés, la circulaire a été détruite. Je voudrais l'entendre dire à la Chambre comment il sait qu'elle a été détruite dans York-nord.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On m'informe qu'il y a une lettre de M. Elliott déclarant qu'elle a été détruite.

M. CLANCY : Il me semble qu'il est profondément regrettable que le ministre de l'Agriculture ait pris l'attitude qu'il a prise en cette affaire. L'attitude de l'honorable ministre ce soir est entièrement différente de celle qu'il a prise en une occasion antérieure. Il devait alors punir

les coupables. Je demande à l'honorable ministre si, malgré son refus obstiné de faire une enquête, il espère trouver au Canada un seul homme qui croira qu'il ne sait pas qui a lancé ces circulaires, et qu'il n'est pas parfaitement renseigné là-dessus. Les gens qui ont mis cette circulaire entre les mains de ses énumérateurs ont voulu commettre un crime en s'efforçant d'induire les énumérateurs à se parjurer ; cependant, l'honorable ministre, avec un geste de sa main, déclare que ce n'est pas son affaire. Je n'hésite pas à dire qu'il est du devoir du ministre et du commissaire en chef de voir à ce que leurs subordonnés ne soient pas circonvenus. Naturellement, je suppose que les employés sous ses ordres n'étaient nullement disposés à commettre un acte de ce genre ni à s'en rendre complices. Mais cela ne dispense pas l'honorable ministre de son devoir de faire une enquête et de voir à ce que les coupables soient punis. Dans une occasion précédente l'honorable ministre a fait la promesse suivante :

J'ai déclaré et je déclare de nouveau que s'il a été fait quelque chose en dehors de la loi il en sera demandé compte, et en ma qualité de chef du ministère au service duquel ils sont employés, je verrai à ce qu'ils fassent leur travail légalement, convenablement et conformément à la lettre stricte de la loi qui explique leurs devoirs. Si quelques-uns d'entre eux font quelque chose de répréhensible, ils auront à en rendre compte et on les empêchera de le faire à l'avenir. En ce qui concerne l'enquête, je découvrirai quels sont les faits et je serai guidé par les faits que je découvrirai dans mes recherches et mon enquête ministérielle.

Or, il est raisonnable de demander à l'honorable ministre s'il a fait cette enquête. S'il l'a faite, je crois qu'il est raisonnable de supposer qu'il est en possession de renseignements suffisants pour savoir d'où est sortie cette circulaire, et par quels procédés elle a été mise entre les mains des énumérateurs. Mais l'un des énumérateurs qui a écouté le télégramme déclare qu'il en a de nombreux paquets. Si l'honorable ministre n'a pas rempli la promesse qu'il a faite au parlement de faire une enquête, il doit porter la responsabilité de cette omission. Je lui demande maintenant s'il va s'informer auprès de ses commissaires et s'il va faire une enquête comme il l'a promis, et s'efforcer d'effacer cette tache qui souille son administration.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'admets avec l'honorable député qu'il ne semble pas y avoir de mystères sur la question de savoir d'où sont venues ces circulaires. Je n'ai aucun doute quant à l'exactitude de la déclaration du Globe de Toronto dont j'ai parlé. Je crois que les commissaires qui les ont reçues, s'ils savent d'où elles proviennent, n'hésiteront pas à le dire. Mais il ne me semble pas qu'il importe beaucoup, en tant qu'il s'agit de faire le recensement, de savoir d'où est venue la circulaire, pourvu qu'on ne s'en serve pas. J'ai pris les mesures nécessaires pour empêcher que l'on s'en serve. J'ai constaté par les relevés et les déclarations de mes commissaires que les employés du ministère ne s'en sont pas servi, à l'exception de deux énumérateurs dans leurs comtés, et dans ce cas, l'on m'informe qu'elles ont été détruites. En conséquence, en tant qu'il s'agit de faire le recensement, ces tableaux n'ont plus d'intérêt et n'ont plus rien à faire avec le recensement. Dans ces circonstances, je ne puis voir que je sois le moins du monde obligé de continuer à faire des recherches à ce sujet et je refuse de le faire.

M. BENNETT : Maintenant, nous comprenons où en est le ministre. Il est prêt à payer d'audace. M. Ross n'a pas essayé à payer d'audace dans la législature locale, mais il a tenté de traiter la question vec légèreté, et pour cela il a reçu une rebuffade assez vive de la part du Witness de Montréal. Le Witness a démontré qu'en faisant une revue complète des faits on constate ce qui suit : Voici des hommes nommés par le gouvernement jurant solennellement de remplir les devoirs qui leur sont assignés, et parmi ces devoirs figure l'obligation de ne pas demander de renseignements en dehors des tableaux, de ne pas donner aux gens du dehors les renseignements qui leur sont donnés par les gens qu'ils interrogent. La loi va loin à ce sujet. L'honorable ministre sait qu'il y a dans les statuts de notre pays une loi qui s'applique à ce cas même. Elle dit :

Tout officier, commissaire de recensement ou autre personne employée à l'exécution de cet acte, avant d'entrer en fonctions prêtera et signera un serment l'obligeant à l'exercice fidèle et exact de ces fonctions.

Puis elle continue ainsi :

Tout officier, commissaire du recensement, énumérateur ou autre personne employée à l'exécution de cet acte, qui fait volontairement défaut dans toute matière requise de sa part en vertu de cet acte, ou qui, volontairement, fait une déclaration fausse touchant toute matière de ce genre, est coupable d'un délit.

Je demande à l'honorable ministre de l'Agriculture s'il n'est pas d'opinion qu'un homme ayant prêté ce serment solennel à l'effet qu'il ne divulguera aucun renseignement au delà de ce qui lui a été assigné ou enjoint par les instructions, s'il s'écarte tout à fait de ce serment, comme ces énumérateurs admettent l'avoir fait, devrait être puni. Est-ce qu'il ne leur appliquera pas la loi ? Il ne peut laisser la loi rester lettre morte, car voici ce que dit l'Acte à ce sujet :

Tout officier, commissaire du recensement, énumérateur ou autre personne employée à l'exécution de cet acte, qui fait volontairement défaut dans toute matière requise de sa part en vertu de cet acte, ou qui, volontairement, fait une déclaration fausse touchant toute matière de ce genre, est coupable d'un délit.

Voir feuillet 6—4105.

L'honorable ministre nous demande de prendre la position suivante : en admettant que ces hommes soient coupables, que tout particulier qui le voudra les poursuive. Ce n'est pas à nous de faire cela, mais cela incombe à l'honorable ministre, surtout en vue du fait que l'honorable ministre a promis solennellement ici, l'autre soir, qu'il le ferait. Devons-nous prendre l'honorable ministre au sérieux ? N'était-il pas sincère lorsqu'il disait à la Chambre :

J'ai déclaré et je déclare de nouveau que s'il a été fait quelque chose en dehors de la loi et des exigences des devoirs des énumérateurs, il en sera demandé compte, et en ma qualité de chef du ministère au service duquel ils sont employés, je verrai à ce qu'ils fassent leur travail légalement, convenablement et conformément à la lettre stricte de la loi qui explique leurs devoirs.

Voilà la promesse faite par l'honorable ministre l'autre soir. Le ministre avait pleinement conscience de sa position, les autres membres du cabinet sentaient qu'ils ne pouvaient traiter cette affaire comme M. Ross l'avait traitée. Ils sentaient que l'opinion publique était contre eux. Le Witness, de Montréal, leur avait fait une semonce et je vais la relire pour eux :

Si un gouvernement traite des affaires de ce genre comme une question sans conséquence, il perd certainement sa perception morale et il perdra bientôt la confiance des gens bien pensants.

J'aurais supposé qu'il y aurait eu derrière eux quelque honorable député pour se lever et les réprimander, mais tous ont traité cette affaire de la manière la plus légère. Les honorables membres de la droite semblent croire que c'est là une excellente plaisanterie, et ils sont prêts à voter cet argent pour payer des hommes qui se sont rendus coupables d'une violation de leur serment. Je veux faire remarquer que les énumérateurs du recensement sont payés à la journée, si je suis bien renseigné, et ces hommes ont employé leur temps à se procurer des renseignements que leurs instructions ne leur enjoignaient pas de recueillir pour l'avantage d'une organisation politique, comme on l'admet maintenant, et ils sont payés à même ce crédit maintenant soumis au comité. Je suis surpris que des honorables membres de la droite ne se soient pas levés pour demander le châtiment des coupables. Je sympathise avec l'honorable ministre de l'Agriculture. Il est dans une mauvaise impasse. Il a été dans une mauvaise impasse depuis le commencement de cette affaire de recensement. Le travail lui a été enlevé dans la province de Québec. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) l'a foulé aux pieds. L'honorable ministre des Travaux publics a nommé son fidèle Achate, M. Côté, comme sous-commissaire. Je crois qu'en nommant M. Côté on a fait un choix excellent parce que je crois qu'il possède les aptitudes nécessaires pour le travail. J'admire ses talents et ses aptitudes, mais le ministre de l'Agriculture a été assujetti à cette indignité, et maintenant l'honorable ministre de l'Agriculture est assujetti à une autre indignité de la part des ministres d'Ontario. L'autre soir, lorsqu'il a dit qu'il ferait appliquer la loi criminelle et qu'il a promis de s'élever dans l'estime publique, de mériter le respect du Witness, de Montréal, lorsqu'il a déclaré qu'il ne permettrait pas qu'on lui dise que sa perception morale n'est pas bonne, il a dû se soumettre à une semonce de la part des ministres d'Ontario ; ils lui ont dit qu'il ne devait pas tirer cette affaire au clair parce que cela affecterait l'organisation libérale dans Ontario. De sorte que l'honorable ministre a dû se soumettre comme il l'avait fait d'abord, je suppose, à la demande de l'honorable ministre des Travaux publics, puis à la demande de deux ministres de la province d'Ontario, qui l'ont forcé à prendre cette attitude. Je veux attirer l'attention sur un autre article qui m'a été indiqué :

Tout document ou papier, écrit ou imprimé qui est censé être une formule autorisée pour l'usage dans la confection du recensement, ou pour exposer des instructions relatives au recensement, produit par toute personne employée à l'exécution de cet acte, comme étant une formule de ce genre, ou comme énonçant ces instructions, sera censé être fourni par l'autorité compétente à la personne qui le produira, et sera une preuve *prima facie* de toutes les instructions qui y seront énoncées.

Assurément, il y a lieu de tenir une enquête pour découvrir qui a fourni ces formules, mais l'honorable ministre dit qu'il ne se propose pas d'intervenir. Il dit qu'il va ravaler ses paroles de l'autre soir, alors qu'il a promis de faire une enquête. L'article 20 de l'acte dit :

Lorsque le ministre de l'Agriculture le jugera opportun, il pourra, par une lettre spéciale d'instructions, ordonner à tout officier, commissaire du recensement ou autre personne employée à l'exécution de cet acte, de faire une enquête sous serment, quant aux questions relatives à la confection du recensement, ou pour découvrir ou corriger tout défaut ou inexactitude qui sont censés s'y trouver.

Le ministre ne voulait pas se mettre dans la position où M. Ross s'est placé dans la province d'Ontario ; il ne voulait pas être semoncé comme il l'a été par le Witness, de Montréal. Or, nous avons une autre déclaration de la part de l'honorable ministre lequel déclare qu'il n'y a pas d'enquête à faire ; que la question doit être traitée le plus légèrement possible. Tout ce que je puis dire, c'est que, si le ministre procède de cette manière, j'espère que le grand quotidien moraliste, le Witness de Montréal, dira que cet honorable ministre perd sa perception morale, et perdra bientôt la confiance de tous les gens bien pensants. Telle est la position du ministre. Et je répète de nouveau que je crois qu'il est regrettable qu'aucun membre du gouvernement ne juge à propos de dire qu'il serait convenable que cette affaire fût soumise à une enquête et examinée à fond.

M. INGRAM : L'honorable député de Simcoe-est et l'honorable député de Bothwell ont, l'un et l'autre, lu des citations de la promesse faite par l'honorable ministre de l'Agriculture l'autre soir. J'ai une autre citation qui sera encore plus forte, je crois, que celles qui ont été lues par ces honorables députés. La voici :

L'honorable député a dû mal interpréter ce que j'ai dit s'il a cru que je désirais en aucune manière protéger quelqu'un ou empêcher l'enquête la plus complète.

Nous sommes ébahis d'entendre ce soir l'honorable ministre dire : " J'ignore quels sont ceux qui les ont mises entre leurs mains, et je ne m'en occupe pas." Assurément, cela ne s'accorde pas avec sa déclaration de l'autre soir. Ces messieurs de la droite peuvent trouver à redire contre nous, Ontariens, parce que nous faisons tant de bruit au sujet de cette circulaire——

M. JOHNSTON : Très bien ! très bien !

M. INGRAM : L'honorable député du Cap-Breton, est tout à fait nouveau en cette Chambre, et peut-être qu'un petit conseil de la part de quelqu'un qui est plus ancien que lui lui sera de quelque utilité. Le collègue de ce jeune député est assez courageux pour se lever et dire ce qu'il a à dire, mais ce jeune homme n'a jamais, à ma connaissance, essayé d'occuper l'attention de la Chambre de la manière ordinaire. Il semble croire qu'il va se mettre en évidence par des interruptions continuelles, mais je veux lui dire qu'il serait beaucoup plus conforme à la dignité de la Chambre de s'adresser courageusement au président, et je lui répondrai avec plaisir si je le puis. Si ce jeune homme continue comme il a commencé, il aura beaucoup de travail sur les bras avant la fin du parlement actuel.

M. JOHNSTON : Ne vous inquiétez pas.

M. INGRAM : Nous autres, représentants d'Ontario, nous avons été accoutumés à ce genre de conduite de la part du gouvernement d'Ontario et des fonctionnaires de ce gouvernement, mais nous ne permettrons pas que la même chose se répète dans ce parlement sans protester. En vertu du système d'Ontario, les fonctionnaires du gouvernement croient qu'il est de leur devoir de faire tout ce qu'ils peuvent pour influencer les électeurs contre le parti conservateur, mais nous ne leur permettrons pas d'intervenir dans les affaires fédérales, si nous pouvons les en empêcher. Il n'est pas suffisant pour le ministre de dire que ces circulaires ont été lancées par le parti libéral de la province d'Ontario. En justice pour le parti libéral d'Ontario, je dis qu'une partie considérable des libéraux dans cette province sont des hommes honorables, et condamnent aussi fortement que les conservateurs une pareille conduite. En justice pour les libéraux honnêtes d'Ontario, et les libéraux honnêtes du Dominion, le ministre de la Justice devrait tenir une enquête pour découvrir et punir les coupables de cette transaction déshonorante. Lorsque les gens de la droite étaient dans l'opposition, je les ai entendus à maintes reprises condamner des choses qui méritaient la censure bien moins que celle-ci, et prendre pour cela beaucoup plus de temps que nous n'en prenons nous-mêmes. Pour ma part, je crois que ce comité devrait lever la séance jusqu'à ce que le ministre soit prêt à annoncer qu'il est décidé à faire une enquête sur cette affaire, et à poursuivre les coupables.

M. SPROULE : Le ministre de l'Agriculture a gagné la confiance du pays lorsqu'il a déclaré, il y a quelque temps, ce qu'il avait l'intention de faire en cette matière. Il s'est rehaussé dans l'esprit des gens bien pensants parce qu'ils le croyaient sincère dans les promesses qu'il faisait. Quelques-uns de ses propres amis ont dit en ma présence, à Toronto, qu'il y avait au moins un membre du gouvernement qui avait droit au respect des bons citoyens, et il me faisait plaisir de croire qu'il mettrait ses intentions à exécution. Je regrette de constater ce soir que ma confiance a été mal placée. Qu'est-ce qui a changé son opinion ? Il nous a dit l'autre jour que ceux qui avaient violé la loi seraient punis. Ils n'ont pas été punis, et pourquoi ? Il admet que les réponses à son télégramme démontrent que ces circulaires frauduleuses étaient entre les mains de quelques énumérateurs. Vu que ces réponses ont été envoyées le jour même de la réception du télégramme, il est évident que les commissaires n'ont pu avoir l'occasion de voir tous les énumérateurs pour s'assurer si cette fausse circulaire n'était pas en leur possession. Les renseignements qu'ils ont donnés étaient probablement exacts, mais il est tout à fait évident que la circulaire pouvait être entre les mains de quelques-uns des énumérateurs à l'insu des commissaires. Bien que le ministre ait rempli une partie de son devoir, je regrette d'avoir à dire qu'il n'a pas rempli tout son devoir. Il lui incombe de tenir une enquête afin de découvrir combien de ces énumérateurs avaient en leur possession ces fausses circulaires, où ils les ont prises, s'ils s'en sont servi ou non, jusqu'à quel point ils ont enfreint leurs obligations comme énumérateurs du recensement. Le ministre n'a pas rempli la promesse qu'il a faite dans une occasion précédente, de faire cela. Il est tout à fait évident, d'après toute la preuve en main, que quelqu'un a trompé les énumérateurs et s'est efforcé de les engager à violer leur serment d'office. Alors, il est du devoir du ministre de découvrir qui a fourni aux énumérateurs ces circulaires frauduleuses. Il faut qu'une ou plusieurs personnes soient coupables de cela, et ces personnes devraient être punies. En tant que le ministre a agi, il a fait son devoir, mais il devrait aller plus loin, et s'il ne le fait pas il négligera son devoir. Je désire attirer l'attention du ministre sur ce

que je dis, vu que je m'efforce de parler respectueusement au sujet de cette question qui est une question d'importance vitale pour le peuple canadien.

Je crois que le ministre devrait découvrir qui a donné ces instructions, et je suis certain que les dispositions de la loi permettront de les atteindre et de les punir, ce qu'il devrait faire, ne serait-ce que pour la seule raison qu'il faut empêcher les autres de commettre des actes frauduleux à l'avenir. Nous autres, d'Ontario, nous avons peut-être une plus grande raison de considérer cet acte avec soupçon, que les honorables députés des autres provinces, parce que la population d'Ontario a été flouée et trompée à maintes reprises. Des gens d'Ontario ont été induits à violer la loi, on les a en quelque sorte forcés à violer la loi, et ils n'ont pas été punis, et lorsqu'un effort a été fait devant les tribunaux du pays pour les punir, il y a ordinairement eu déni de justice de la part des juges de paix nommés par le gouvernement réformiste actuel d'Ontario, ou de la part des gens dont le principal devoir était d'appliquer les dispositions de la loi. Ceci est une autre preuve de l'adresse toute italienne des opérateurs de la machine appartenant au parti réformiste et de l'usage qu'ils en ont fait dans cette affaire, et je mais sachant ce que les fonctionnaires d'Ontario ait été amené ici et mis à la tête de ce département. Je regretterais beaucoup de lui voir porter la responsabilité de cela ; mais sachant ce que les fonctionnaires d'Ontario ont fait dans le passé, il est très difficile pour nous de croire qu'ils ne pourraient en aucune manière avoir eu quelque chose à faire avec cette transaction. On a mentionné ce soir, le nom de D. F. McDonald. Je me rappelle qu'une circulaire a été envoyée à Algoma donnant des instructions deux jours avant l'élection ; elle a été envoyée à un endroit où un grand nombre d'hommes étaient employés, et D. F. McDonald l'avait contrefaite en changeant la date. Son machiavélisme s'est fait sentir dans un grand nombre d'élections dans la province d'Ontario. Qui a enfermé les sauvages et les sauvagesses dans une maison, a enlevé les vêtements des sauvages et en a revêtu les sauvagesses afin de les faire voter, si ce n'est D. F. McDonald ? Le même homme a pris la position d'un sous-officier-rapporteur, remplaçant l'homme qui avait été nommé pour remplir cette charge et occupant cette place durant tout le jour en violation flagrante de la loi. Maintenant nous constatons que la même chose se fait, et dans la même province. Qui est-ce qui a brûlé les bulletins lors de l'élection d'Elgin-ouest, si ce n'est l'un des fonctionnaires d'Ontario ? Et lorsque nous constatons que l'un de ces fonctionnaires est amené ici et mis à la tête de cette branche du ministère, et lorsque cette transaction se produit peu de temps après, est-il étonnant que nous soyions un peu soupçonneux, et que nous demandions qu'un effort soit fait pour découvrir les coupables et les punir quels qu'ils soient ? Si cela n'est pas fait, il sera évident qu'on ne désire pas punir le coupable, ni faire le travail d'une façon franche et honnête. Telle sera l'opinion que les gens auront sur le compte de l'honorable ministre, s'il ne fait pas plus qu'il n'a fait jusqu'à présent. Tout ce que je puis dire, c'est que je le regrette extrêmement, car j'ai sur le compte du ministre de l'Agriculture une opinion beaucoup plus avantageuse que celle que ses réponses de ce soir sembleraient justifier, et je crois que le pays a une meillere opinion de lui. Après sa déclaratin de l'autre soir en cette Chambre, il a établi la confiance entre lui et les hommes sérieux du pays. Ceux-ci ont cru qu'il ferait son devoir, qu'il ferait un effort pour découvrir quels sont les coupables de cette canaillerie, et qu'il les traiterait avec toutes les rigueurs de la loi. Il a cité les articles de l'acte pourvoyant au châtiment de ceux qui s'écarteraient de leur devoir afin qu'ils pussent savoir ce qui les attend. Essaye-t-il à remplir cette promesse ? Je ne le crois pas, et jusqu'à ce qu'il le fasse, la population du pays le tiendra responsable d'avoir eu connaissance de méfaits et de n'avoir pas essayé de découvrir ceux qui ont failli à leur devoir et qui ont tenté d'induire les gens à se parjurer.

M. TAYLOR : Le ministre nous a informé, il y a quelque temps, qu'il était convaincu, d'après un article publié dans le Globe, le 19, et écrit par l'organisateur en chef du parti, M. Smith, que ce document avait été préparé par le parti libéral. L'article disait qu'il a été envoyé aux gens dans le but d'obtenir des renseignements pour confectionner la liste des électeurs. Qu'il me soit permis de lire les réponses de quelques-uns des officiers de l'honorable ministre—les commissaires, non pas les énumérateurs. La première est de Bradford :

17 avril—Ai reçu pareil document. Fais tous les efforts pour le faire disparaître.—Charles Elliott, commissaire.

Il avait reçu le document, il l'avait distribué et maintenant, il fait tous ses efforts pour le faire disparaître. Le suivant est de mon propre comté, de Brockville.

Ai pris les mesures indiquées dans votre télégramme re tableaux hier avant réception de votre dépêche.

Le commissaire, en cet endroit, M. MacNamara, avant d'avoir reçu le télégramme avait vu l'annonce dans les journaux et avait, de son propre mouvement, pris les mesures nécessaires, sachant ce qui allait arriver. En voici une de Chesley :

J'ai reçu les tableaux dont vous vous informez ; je ne m'en suis pas servi.

Est-ce que ces tableaux avaient été envoyés tout simplement dans le but de confectionner la liste des électeurs dans le comté ? En voici une autre :

Port-Elgin, 18 avril—Les formules dont vous parlez me sont parvenues, mais aucune n'a été

mise entre les mains des énumérateurs, ni employée en aucune manière.

Si ces tableaux étaient pour des fins politiques, pourquoi ont-ils été envoyés à tous ces commissaires ? L'honorable ministre s'est-il informé de leur provenance, et a-t-il demandé s'ils étaient accompagnés d'une lettre ? Je crois que la Chambre a droit à ce renseignement. Qu'il me soit permis d'en lire d'autres. En voici une de Bolton :

16 avril—Quelques tableaux tels que ceux décrits dans votre message me sont arrivés par la poste il y a quelque temps. Ils ne venaient pas de votre ministère. Je ne les ai pas distribués aux énumérateurs. J'avais instruction de le faire. Les tableaux sont encore à mon bureau et n'ont pas encore été employés.

Qui a donné ces instructions ? Assurément la Chambre a le droit de découvrir qui a tenté de perpétrer cette fraude. Le ministre s'en est-il informé auprès du commissaire, M. Hutton ? Lui a-t-il demandé de qui il avait reçu des instructions de les distribuer ? En voici une de Belle-River :

Re tableaux habitants de seize ans et plus. On m'a dit que quelques uns avaient été introduits, mais j'ai donné des instructions conformes à votre télégramme.

Ici, encore, le commissaire savait qu'ils devaient être employés et lorsqu'il a reçu ce télégramme, il a donné ordre d'en arrêter la distribution. Voici un monsieur qui télégraphie à M. Blue, de Durham, qu'aucun énumérateur dans ce district n'a ou n'a eu ce tableau politique ; qu'il en a reçu un paquet, mais qu'il ne s'en est jamais servi, et qu'il est certain qu'ils n'ont pas été fournis d'autres sources. Qu'est-ce que cela veut dire ? Quelle est cette autre source d'où ils n'ont pas été fournis ? Cela doit vouloir dire qu'ils ne provenaient pas d'autre source que du département.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela veut dire qu'ils n'ont pas été fournis dans son district aux énumérateurs parce qu'il ne les leur a pas fournis. Les énumérateurs n'avaient pas de ces circulaires parce qu'il ne les leur a pas données et ils n'en ont pas eu d'autre source.

M. TAYLOR : Il dit qu'il les a reçues et il est du devoir du ministre de découvrir de qui il les a reçues. Voici ce qu'un autre commissaire, M. Kelly, de Marmora, télégraphie :

Je vais suivre les énumérateurs immédiatement et détruire tous les papiers dont il est parlé dans votre télégramme.

Il est évident qu'il a reçu les papiers, et qu'il les a envoyés, puisqu'il s'est mis à l'œuvre pour les détruire. M. Blue télégraphie à M. Kelly le lendemain :

Avez-vous vu de prétendus tableaux frauduleux ou en avez-vous entendu parler dans votre district ? Répondez.

Mais nous ne trouvons aucune réponse parmi les papiers.

M. TAYLOR.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député oublie le fait que j'ai lu une lettre de M. Kelly en réponse.

M. TAYLOR : La lettre n'est pas au dossier, ici, mais M. Blue a demandé une réponse par télégraphe et a demandé de porter le coût du télégramme au débit du commissaire du recensement. Il n'y a pas de télégramme ici.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a une lettre que j'ai lue.

M. TAYLOR : Elle devrait être au dossier.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a un autre dossier.

M. TAYLOR : Le commissaire a donné ordre à M. Kelly de répondre par télégraphe et de porter le coût du télégramme à son débit. Il est à supposer que M. Kelly a agi d'après ses instructions, et qu'il a télégraphié à M. Blue ; s'il ne l'a pas fait, il devrait être congédié. S'il n'a pas télégraphié, et s'il s'est borné à écrire une lettre, il n'a pas suivi ses instructions. Puis, nous avons un télégramme de M. A. T. Macdonald, de Middlesex, qui dit :

Je n'ai vu qu'un seul faux tableau, samedi dernier, et j'en ai ordonné la destruction. Mes énumérateurs ont été avertis de ne se servir que de tableaux fournis par moi.

Il ne dit pas où il a pris le faux tableau. Puis, il y a un télégramme de Peterborough, le 16 avril :

Après une enquête complète, je constate que le tableau mentionné n'a été livré à aucun énumérateur de mon district. Ni moi, ni aucun des énumérateurs n'avons vu un pareil tableau.

Le ministre a télégraphié durant la nuit du 15, et le 16, le commissaire, M. Robert Kerr, qui a de trente à quarante énumérateurs sous ses ordres, télégraphie en réponse que ni lui ni aucun de ses énumérateurs n'ont vu le tableau. Comment pouvait-il dire cela. Il n'avait pas eu le temps de s'en assurer, je n'ai parcouru qu'une partie du dossier, mais plus d'une douzaine de commissaires ont dit au ministre qu'ils ont reçu un paquet par la poste, et cependant le ministre dit qu'il ne découvrira pas la provenance de ces paquets. Un crime a été perpétré par l'envoi de ces tableaux aux commissaires pour être distribués à leurs énumérateurs qui doivent recueillir des renseignements pour la législature locale d'Ontario et violer ainsi leur serment d'office, et cependant le ministre dit qu'il ne sait pas d'où viennent ces tableaux, qu'il ne s'en occupe pas, et qu'il refuse de faire une enquête. Evidemment, il connaît, il soupçonne quel est celui qui est responsable, et il ne veut pas que le coupable soit impliqué. Les frais de port, sur ces circulaires ont-ils été payés, ou ont-elles été affranchies à Ottawa ? Nous devrions avoir ce renseignement ainsi que la lettre d'instructions. L'un des hommes dit qu'il a reçu le paquet et une lettre d'instructions, mais

qu'il ne s'est pas servi des circulaires, et que celles-ci sont à son bureau, mais le ministre refuse de faire quoi que ce soit. Cependant le pays exigera que le ministre agisse différemment et cherche à abriter les fonctionnaires qui ont perpétré cette fraude.

M. INGRAM : Je veux protester de nouveau contre la conduite du ministre de l'Agriculture. Je proteste au nom du parti conservateur, et aussi au nom du parti libéral honnête. A moins qu'on donne satisfaction au peuple, il tiendra le ministre responsable et celui-ci en entendra parler pendant longtemps. Il lui est facile de découvrir les noms de ceux qui ont donné ces circulaires à ces commissaires, et il est de son devoir de les découvrir. Je n'ai pas d'objection à une lutte honnête en matière politique. Je crois que le gouvernement a parfaitement le droit de nommer comme énumérateurs des hommes qui agissent comme présidents des assemblées des comités libéraux, et je crois qu'ils sont trop honorables pour violer le serment qu'ils ont prêté, tant qu'ils rempliront leur devoir, en profitant de leur position pour fournir des renseignements politiques. Ce serait de la lutte honnête si, dans le but de fournir les listes des électeurs ou de confectionner les listes d'inscription, le parti libéral obtenait les renseignements qu'il peut obtenir de ces hommes qui agissent comme présidents. Le parti conservateur ferait la même chose s'il était au pouvoir, et ce que nous faisons nous-mêmes, je suis assez généreux pour permettre à mes adversaires de le faire, mais lorsque l'honorable ministre permet à des chenapans—car ce sont seulement ces gens-là qui se livrent à ce genre de lutte—de tirer un avantage aussi injuste que celui-ci, il ne fait pas son devoir envers ses adversaires dans une lutte honnête, ni envers ses propres amis qui sont au-dessus d'une pareille conduite, ni envers le pays. L'un des commissaires dans le comté d'Elgin est M. Moore.

On lui avait confié la direction entière de la dernière campagne dans ce district électoral. M. Moore est un parfait gentleman, autant que je puis savoir, et un adversaire loyal en politique. Mais cette circulaire n'est pas un moyen loyal de lutte électorale. A moins que le ministre n'agisse de quelque manière, les paroles qu'il a prononcées ici seront répétées dans tous les comtés d'Ontario à l'avantage du parti conservateur et au désavantage de ses propres amis. Si c'est ce qu'il cherche, libre à lui, mais il entendra citer souvent des extraits de ses déclarations pour montrer comment il a violé sa promesse.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'admets pas avoir violé aucune promesse, au contraire j'ai rempli à la lettre celle que j'ai faite. J'avais promis en substance que je ferais une enquête et que j'agirais si je le croyais nécessaire. J'ai fait l'enquête promise, par l'entremise des fonctionnaires du recensement, et sur 114 commissaires dans la province de l'Ontario 102 ont répondu qu'ils ne connaissaient rien de cette circulaire, et n'en avaient vu aucune trace dans leur division, neuf ont répondu qu'ils l'ont vue mais personne n'en a fait usage, et trois admettaient qu'elle a été entre les mains des énumérateurs, mais disent qu'ils ont pris des mesures pour faire cesser l'usage de ces tableaux et pour faire détruire ceux qui ont été remplis. Il me semble bien clair, quels qu'aient été les efforts et les intentions des auteurs de ces tableaux, que les énumérateurs du recensement n'en ont guère fait usage. Quelques-uns apparemment ont commencé à s'en servir, mais avant qu'il ait pu résulter aucun mal de leur action, ils ont été retirés de la circulation, car les ordres que j'ai donnés en ma qualité de chef du recensement ont été suivis. Je ne veux pas faire de dissertation, mais le simple fait que ces tableaux aient été entre les mains des énumérateurs ne constitue pas une illégalité. Si les tableaux ont été préparés par une association politique de l'Ontario, cette organisation avait le droit d'en envoyer à ses membres, et ceux-ci avaient le droit d'avoir ces tableaux en leur possession, quand bien même ils auraient été en même temps commissaires ou énumérateurs du recensement. Il n'y aurait eu de mal que lorsque les commissaires ou énumérateurs les auraient utilisés en rapport avec leurs travaux du recensement. Apparemment quelques-uns ont commencé à s'en servir, mais on les en a empêchés aussitôt, et il n'en est résulté aucun tort au recensement, parce qu'il n'y a aucune raison de croire que les renseignements ainsi obtenus aient été transmis à quelqu'un, ou que les énumérateurs en aient fait usage. Les tableaux qui ont été recueillis ont été détruits. Conséquemment je ne puis voir ni comprendre qu'il y ait besoin de pousser l'enquête plus loin. Quant à découvrir qui a envoyé cette circulaire, c'est une question qui ne me semble avoir rien à faire avec les opérateurs du recensement.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudrait-il nous en donner la raison ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce que je ne vois aucune nécessité au point de vue du recensement que l'on sache qui a envoyé la circulaire et comment elle a été envoyée. Je suppose que ceux qui l'ont distribuée en avaient le droit. Je n'ai pas d'affaire à rechercher s'ils en avaient le droit ou non.

M. CLANCY : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, écoutez. Si une association politique a cru devoir envoyer des circulaires, ainsi que les associations politiques des honorables députés de la gauche ont fait tant et plus, elle avait ce droit. Mais lorsque les fonctionnaires du gouvernement entreprennent

de recueillir des renseignements pour des fins de parti, j'admets qu'ils ont tort, et j'ai averti les fonctionnaires du recensement d'avoir à cesser immédiatement et détruire les renseignements obtenus, ce qui a été fait, cette action a fait cesser le mal, si mal il y a eu, et a prévenu celui qui aurait pu en résulter. Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de continuer l'enquête. Quant à l'envoi de la circulaire, je ne puis en être tenu responsable et je ne crois pas qu'il soit de mon devoir ou du devoir d'aucun fonctionnaire du recensement de faire d'enquête à ce sujet.

M. INGRAM : L'honorable ministre devra saisir immédiatement la distinction. L'association libérale représente le parti libéral de la province de l'Ontario. Prétend-il que le parti libéral de cette province approuve ces méthodes ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sais pas ; je ne le lui ai pas demandé.

M. INGRAM : En justice pour les membres du parti libéral qui ne croient pas en ces méthodes, c'est le devoir de l'honorable ministre de trouver qui est responsable de l'envoi de la circulaire. Il doit cela à son parti.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne le crois pas.

M. CLANCY : Je crois que l'honorable ministre a énoncé la doctrine la plus renversante que j'aie jamais entendue lorsqu'il a dit qu'il n'y avait pas de tort de commis tant que les énumérateurs n'avaient pas utilisé ces circulaires. La loi des élections déclare délit le fait d'essayer à corrompre un fonctionnaire d'élection ou un électeur. L'honorable ministre sait bien que ce délit existe depuis longtemps et cependant il déclare qu'il n'y a pas de mal de se parjurer.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai rien dit de semblable.

M. CLANCY : Les paroles avaient cette portée—il n'y a pas de mal à se parjurer pour envoyer un homme à l'échafaud, pourvu que l'homme ne soit pas pendu. C'est la doctrine que l'honorable ministre a justifiée, quoiqu'en d'autres termes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. CLANCY : Je ne voudrais pas faire dire à l'honorable ministre ce qu'il n'a pas dit ; mais je crois qu'il nous a fait une déclaration fort équivoque lorsqu'il a dit qu'il ne voyait pas de mal dans le fait que des personnes étrangères avaient essayé de circonvenir les fonctionnaires du recensement, mais que le mal ne commencerait que lorsque ses fonctionnaires auraient commencé à se servir des circulaires en question. L'honorable ministre devient par degrés de plus en plus audacieux.

M. LANCASTER : Il s'endurcit.

M. FISHER.

M. CLANCY : Mais je ne désespère pas encore de lui. Il me reste un espoir. L'honorable ministre s'est engagé solennellement à prendre les mesures nécessaires pour empêcher les fonctionnaires du recensement de violer leurs devoirs. Mais l'honorable ministre nous dit qu'il a tenu sa parole, qu'il a fait une enquête. Il a fait dire aux fonctionnaires d'avoir à se tenir sur leurs gardes, un peu précipitamment, et forcé, je dois le dire, par les justes critiques qui ont été faites. Mais je le défie de dire qu'il ait tenté de faire aucune enquête. Ce qu'il a fait est tout simplement ce qui devait précéder une enquête. Je lui demande s'il a fait autre chose que d'envoyer sa circulaire aux fonctionnaires du recensement ?

M. HOLMES : M. le président——

M. CLANCY : Je voudrais avoir une réponse à ma question, si l'honorable député de Huron-ouest veut bien le permettre. L'honorable ministre a-t-il fait une autre enquête que d'envoyer son télégramme aux fonctionnaires du recensement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit à l'honorable député ce que j'ai fait.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre veut bien condescendre à dire de nouveau à ce comité ce qu'il a fait, car j'avoue être dur d'entendement ; mais il me semble que je n'ai pas reçu une réponse directe de l'honorable ministre. Je lui demande donc s'il a fait une autre enquête à part celle consistant dans l'envoi de ces télégrammes à ses fonctionnaires les avertissant de ne pas faire usage de ces circulaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est ce que j'ai fait.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il fait quelque chose de plus ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. CLARE : Supposons que les énumérateurs continuent à recueillir ces renseignements, que ferait l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je prendrais la même position que j'ai prise dans le télégramme que j'ai envoyé aux commissaires, savoir :

Si l'on s'est servi de cette annexe, on a agi contrairement à la loi, et vous êtes requis de donner à tous les énumérateurs de votre district l'ordre de cesser de s'en servir, sous peine de renvoi, de poursuite et de condamnation, tel que stipulé dans la loi du recensement. Toutes ces annexes entre les mains des énumérateurs, qu'elles soient remplies on non, doivent être détruites, et le fait de les donner à quelqu'un, le fait, pour les énumérateurs de les conserver, seront punis sévèrement, suivant les dispositions de cette loi.

M. CLARE : Les énumérateurs ont-ils été avertis de ne demander que les renseignements exigés par le bureau du recensement?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement.

M. CLARE : Le ministre nous dit qu'il est prêt à renvoyer tous les fonctionnaires qui méconnaîtront ses ordres ; il nous a déclaré aussi que les commissaires avaient reçu des instructions spéciales à ce sujet, et pourtant il nous dit ce soir que neuf ou dix de ces commissaires ont distribué ces tableaux pour recueillir ces renseignements. Je crois alors que ces commissaires doivent être punis suivant la promesse de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'ils ne se conforment pas aux ordres qu'ils ont reçus.

M. HOLMES : Nos honorables amis de la gauche commencent à s'apercevoir qu'ils frappent dans le vide. Les députés de l'Ontario savent très bien que c'est la coutume d'envoyer tous les ans au printemps et à l'automne des circulaires à peu près semblables, et donnant les instructions nécessaires au sujet de la préparation et de la revision des listes électorales. Les deux partis font la même chose. L'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) a été assez franc pour reconnaître comment tout cela était arrivé. Il sait parfaitement et plusieurs autres députés le savent aussi, que plusieurs énumérateurs sont présidents d'arrondissements de votation. Dans mon propre comté je sais que plusieurs énumérateurs remplissent cette fonction, et dans le passé on avait habitude d'adresser à ces présidents ou au député du comté des circulaires de ce genre. Or, cette année on a fait la même chose, et plusieurs présidents se trouvant être en même temps énumérateurs, il en est résulté une confusion. Je ne crains pas de dire que si toute la vérité était connue, on découvrirait que seuls les énumérateurs qui sont en même temps présidents d'arrondissements de votation ont reçu de ces circulaires, et que les autres n'en ont pas vu à moins que quelques-uns de ceux qui en avaient en leur possession, ne les leur aient montrées. Tels sont les faits exacts, je crois et les honorables députés de la gauche devraient l'admettre. L'article du Globe que l'honorable député de Leeds et Grenville (M. Taylor) a cité admet virtuellement que ces circulaires ont été envoyées par l'association libérale.

M. LANCASTER : L'honorable député admet-il avec le ministre que ces circulaires sont fausses—c'est ainsi que le ministre les qualifie dans son télégramme ?

M. HOLMES : Peu importe qu'elles soient fausses ou non. L'honorable député de Leeds et Grenville a cité du Globe un article admettant virtuellement que cette circulaire a été envoyée par l'Association libérale provinciale. A en juger par l'inquiétude des honorables députés de l'opposition, il est facile de voir qu'ils craignent la défaite aux prochaines élections générales pour la législature de l'Ontario. Je regrette, M. le président, qu'un honorable député de cette Chambre ait pris sur lui de mettre en doute l'honneur et l'intégrité d'une personne très honorable et intègre—je veux parler de celui que l'on a fait venir de Toronto pour le mettre à la tête du recensement. Il est excessivement regrettable que les honorables députés de la gauche aient accusé M. Blue de faire partie de la " machine " comme disent nos adversaires.

M. SPROULE : L'honorable député veut-il parler de moi ?

M. HOLMES : Je parle de l'honorable député de Grey-est.

M. SPROULE : Alors permettez-moi d'expliquer que j'ai dit seulement que je serais très peiné de croire que M. Blue ait eu quelque chose à faire avec cette circulaire, mais je trouve étrange cette coïncidence, que ces choses arrivent presque toujours à des fonctionnaires que nous envoie le gouvernement provincial, que c'était suffisant pour faire naître un soupçon.

M. HOLMES : L'explication de mon honorable ami ne fait que confirmer ce que je disais. Il admet avoir mis en doute l'honneur et l'intégrité du commissaire du recensement, et sans avoir rien pour justifier ses doutes. Je crois que cette discussion aurait pu être conduite sans autant de chaleur et d'animosité. Les honorables députés de l'opposition sont très inquiets de savoir où l'honorable ministre de l'Agriculture a obtenu la copie de la circulaire qu'il a entre les mains ; mais nous pouvons demander la même chose ; où le chef de l'opposition et où l'honorable député de Hamilton (M. Barker) ont-ils obtenu les copies qu'ils ont eux-mêmes? Ainsi que je l'ai déjà dit, je crois que les honorables députés de l'opposition avancent peu leur cause par cette discussion.

M. INGRAM : L'honorable député m'a fait le compliment de me dire que j'avais été sincère. Je regrette de ne pouvoir lui faire le même compliment.

M. HOLMES : Il faut tenir compte de qui vient le compliment.

M. INGRAM : Et à qui il s'adresse. Je ne veux pas offenser l'honorable député.

M. HOLMES : Vous m'offensez tout de même.

M. INGRAM : Je ne veux plus l'offenser. Je concède que les deux partis envoient des circulaires à leurs amis, mais l'honorable député a oublié ce que contenait la circulaire, car il ne l'aurait jamais comparée à celles envoyées par les deux partis dans le passé. L'honorable député a-t-il jamais entendu dire que l'on ait envoyé des tableaux de ce genre à des énumérateurs ? Je vais les lire.

M. HOLMES : Disons que vous les avez lus. Nous savons ce qu'ils contiennent.

M. INGRAM : Non. Je vais les lire de nouveau. Sur le verso on lit :

Canada, province d'Ontario.

C'est la première fois que je vois une circulaire lancée par les libéraux d'Ontario porter en titre le mot " Canada." Puis la circulaire continue :

Mois de.....1901.
Résidents du sexe masculin
Seize ans ou plus

Nos circulaires se lisaient toujours à peu près comme suit : Si vous connaissez quelques jeunes hommes âgés de 21 ans et ayant droit de suffrage, ou sur le point de l'avoir, procurez-nous leurs noms afin que nous les fassions mettre sur la liste électorale. Voici la suite du tableau :

Arrondissement de votation n°.....
Municipalité de.....
District électoral de.....
Par .....
P. O. .....
A.....
P. O. .....

Deux copies doivent être remplies par la personne choisie pour chaque subdivision, et envoyées au candidat à la dernière élection provinciale, ou du candidat choisi pour la prochaine élection provinciale.

Je n'ai jamais vu encore une circulaire semblable.

Politique.
Date de la naissance.
Mois, jour, année.
Numéro du lot ou de la résidence. Concession ou rue.
Bureau de poste. Nationalité. Religion et église.
Remarques.

C'est la première fois que je vois une circulaire de ce genre, et l'honorable député n'en avait pas encore vu, j'en suis sûr. C'est la première fois qu'on en envoie à des énumérateurs du recensement.

On envoyait généralement les circulaires dont j'ai parlé à des personnes en vue dans le comté, et ces personnes les distribuent aux présidents des arrondissements de votation. Telle était la pratique suivie par les deux partis, je crois. Dans le cas actuel nous nous plaignons que ces circulaires aient été placées entre les mains des énumérateurs. C'est nous frapper sournoisement, ce n'est guère loyal. Mais le parti libéral aurait été parfaitement justifiable d'employer après le recensement ces énumérateurs pour compléter les listes électorales, s'ils l'avaient jugé à propos. C'eut été de bonne guerre, mais il n'est pas juste de se servir des énumérateurs pendant qu'ils travaillent au recensement.

L'honorable M. SUTHERLAND : Quelle preuve l'honorable député a-t-il que ces circulaires ont été trouvées entre les mains des énumérateurs ?

M. INGRAM : Les télégrammes le disent.

M. HOLMES.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député voudrait-il dire ce que contiennent les télégrammes. Je n'étais pas ici lorsqu'on les a lus. Je comprends qu'ils disent le contraire.

M. INGRAM : Quelques honorables députés les ont lus ; pas moi.

M. GALLIHER : L'honorable député de Simcoe-est a lu ces télégrammes, et pas un ne disait que les énumérateurs avaient reçu les circulaires.

M. SPROULE : Est-ce que la lettre du ministre ne montre pas que les énumérateurs les ont reçues.

M. INGRAM : Les honorables députés de la droite craignent beaucoup la défaite de leurs amis aux prochaines élections provinciales, et ils s'accrochent à ces moyens pour l'éviter. Mais malheureusement pour eux, leur défaite est certaine.

M. BENNETT : Avant de voter ce crédit, je crois que nous devrions offrir nos sympathies à l'honorable ministre de l'Agriculture. Je suis sûr que l'honorable ministre voulait faire son devoir, et je n'ai aucun doute qu'il se sent très humilié de ne pouvoir remplir sa promesse d'une enquête à fond. Cet incident me rappelle cette épitaphe placée sur la tombe d'une vieille fille : qu'elle avait eu de bonnes intentions, avait essayé beaucoup de choses, et n'avait pas eu de succès.

M. SPROULE : Les journaux du pays, dont quelques-uns ont été poursuivis en cour de justice, ont dit au peuple qu'il y avait obligation de répondre à toutes les questions posées par les énumérateurs, et que l'on pouvait y répondre avec la plus grande confiance, parce que les réponses ne seraient pas divulguées. Mais voici que par cette circulaire tout sera divulgué.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons empêché cela.

M. SPROULE : L'honorable ministre de l'Agriculture nous a dit que quelques énumérateurs avaient obtenu ces renseignements, mais qu'ils avaient brûlé les tableaux.

M. WADE : Ils n'ont pas utilisé les renseignements obtenus.

M. SPROULE : L'honorable député (M. Wade) nous donne des renseignements sur une question qu'il ne connaît pas du tout.

M. WADE : Je dis seulement qu'il n'y a, devant le comité, aucune preuve qu'un seul énumérateur ait fait usage d'un seul de ces tableaux.

M. SPROULE : On nous a dit que les énumérateurs avaient eu de ces circulaires en leur possession, et qu'ils avaient reçu ordre de les brûler, mais cela ne prouve pas qu'ils n'ont pas fait usage des renseignements obtenus: Est-ce que pendant que nous disons au peuple de fournir à l'énumérateur tous les renseignements, qu'il ne demandera rien

d'impropre, et que le secret n'en sera jamais dévoilé, on n'affaiblit pas la confiance du peuple par des actes comme ceux que l'on vient de dévoiler ? En présence de ces faits, les habitants du pays ne seraient-ils pas justifiables de refuser de donner les renseignements qu'on leur demande de donner, puisqu'ils n'ont aucune garantie que le secret sera gardé ? Comment pourrions-nous les citer devant les cours et les faire punir pour refuser de donner des renseignements, lorsque le ministre de l'Agriculture refuse de punir ceux qui se sont servis de leur position pour tromper le peuple, et obtenir des renseignements qu'ils n'auraient pas dû obtenir.

M. BLAIN : Je vois dans un télégramme de Cardwell que M. Hutton dit avoir encore les circulaires dans son bureau.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'aimerais bien savoir sur quoi l'on se base pour attaquer ainsi l'honorable ministre de l'Agriculture. Les honorables députés de l'opposition savent aussi bien que moi que le commissaire de Cardwell est aussi secrétaire de l'Association libérale et il n'y a rien à cacher là, autant que je puis voir. Voici ce qui me paraît avoir été fait : l'association provinciale a envoyé des blancs——

M. CLANCY : De quelle association parle l'honorable député ?

L'honorable M. SUTHERLAND : De l'association pour la province de l'Ontario. Personne ne cherche à cacher quoi que ce soit de ce qui a été fait. Le cas de M. Hutton est une preuve que l'accusation est sans fondement. Il se trouve que M. Hutton est le secrétaire de l'Association libérale. Quelque temps avant d'avoir été nommé commissaire il avait reçu les tableaux pour la revision des listes tout comme les secrétaires conservateurs en reçoivent. Il n'y a rien à cacher à ce sujet.

M. INGRAM : J'avais en vue la forme de la circulaire.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai vu les circulaires conservatrices et je ne vois pas grande différence avec celles des libéraux.

M. CLANCY : L'honorable ministre prétendrait-il excuser cette affaire ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Quelle affaire ?

M. CLANCY : L'offense faite à la morale publique.

L'honorable M. SUTHERLAND : Quelle offense ?

M. CLANCY : L'honorable ministre va-t-il prétendre que ce n'est pas une faute que d'essayer à suborner les fonctionnaires du recensement ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Vous n'avez pas le droit de rien présumer de la sorte, parce que je n'ai pas l'intention d'excuser aucune faute de ce genre, et personne un peu au fait de la question ne voudrait le faire. Mais je voulais montrer que ce commissaire avait agi honnêtement en la matière. En sa qualité d'officier de l'Association libérale, il a reçu les tableaux ordinaires des associations libérales. Et qu'en a-t-il fait ? A-t-il envoyé un seul de ces tableaux aux énumérateurs ? Pas du tout. S'il l'avait fait, il mériterait d'être blâmé.

M. CLANCY : Je suis heureux de voir que l'honorable gentleman ne dise pas que ce n'est pas une offense, et qu'il ne l'excuse pas. Je le donne en exemple à l'honorable ministre de l'Agriculture qui croit qu'il n'y a pas eu d'offense commise.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je demande à mon honorable ami de me faire voir un seul cas où il y a eu offense. L'honorable député de Peel (M. Blain) connaît les faits à propos de Cardwell. Je crois qu'il devrait, comme membre honorable de cette Chambre, venir nous dire qu'il sait que le commissaire de Cardwell avait reçu des circulaires en sa qualité de secrétaire de l'Association libérale, mais qu'au lieu de violer son serment en les distribuant aux énumérateurs, il peut dire aujourd'hui qu'il les a gardées.

M. CLANCY : Mais d'autres s'en sont servis.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je parle de ce cas particulier. Le ministre a déclaré que 102 commissaires avaient déclaré n'avoir pas vu ces circulaires. Je ne crois pas me tromper en disant que l'Association conservatrice a envoyé des circulaires à peu près semblables.

Une VOIX : C'est stupide.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il n'y a rien de stupide là dedans. Vous les avez vues et je les ai vues.

M. INGRAM : Elles n'étaient pas semblables.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il peut y avoir une petite différence, mais les tableaux sont presque semblables. Il n'y a pas de différence pour en parler. Depuis plusieurs années l'Association libérale d'Ontario envoie des tableaux pour la revision des listes électorales.

M. CLANCY : Aux fonctionnaires fédéraux.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il n'y a pas de preuve qu'aucun membre du personnel du recensement depuis le ministre, jusqu'au fonctionnaire le plus infime, ait pris une part directe ou indirecte, dans l'envoi de ces circulaires. Il n'y a aucune preuve non plus qu'aucun officier de l'Association libérale ait essayé de mettre ces circulaires entre les mains des fonctionnaires du recensement.

M. CLANCY : L'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) qui est toujours juste envers la Chambre, veut la lumière sur cette question. Il est admis des deux côtés que quelques énumérateurs au moins ont reçu des circulaires, bien que l'on prétende qu'ils n'en aient pas fait usage. L'honorable gentleman (M. Sutherland) nous dit qu'il est mal d'essayer de suborner de la sorte les fonctionnaires du recensement. Jusqu'à présent il n'y a rien qui montre que le personnel du recensement ait montré des dispositions à commettre l'injustice, mais le fait est que quelques personnes ont eu des rapports avec des énumérateurs, et ces personnes devraient être punies. C'est le devoir du ministre de l'Agriculture de punir les coupables.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le ministre de l'Agriculture a pris les mesures les plus actives et les plus énergiques qui étaient en son pouvoir. Du moment que l'on a appelé son attention sur ces circulaires il a donné ordre aux énumérateurs de n'en tenir aucun compte. Je désire aussi faire observer que le secrétaire de l'Association libérale au lieu de mériter un blâme a droit à des éloges pour avoir compris si bien son devoir en refusant de se servir de ces circulaires. Aucun membre de l'Association libérale n'avait le droit de demander aux membres du personnel du recensement de faire quoi que ce soit en contravention avec le serment qu'il a prêté.

M. CLANCY : Quelle innocence.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si l'honorable député veut être juste, il devra admettre que la preuve justifie tout ce que je viens de dire. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a essayé, en torturant deux ou trois télégrammes, de prouver que les commissaires avaient commis une faute en mettant quelques-unes de ces circulaires entre les mains de certains énumérateurs ; mais ces commissaires les ont toutes retirées de leurs mains avant qu'ils en eussent fait usage, et nous trouvons que 102 commissaires n'ont jamais vu les circulaires. Nous avons dans ces faits la preuve que les énumérateurs n'ont pas fait usage de la circulaire.

L'honorable M. HAGGART : Cette question a été bien débattue et l'honorable gentleman qui vient de parler n'a évidemment pas entendu ce qu'a dit l'honorable ministre de l'Agriculture, car il ne s'exprimerait pas comme il le fait. Il dit que 102 commissaires n'ont eu aucune connaissance de la circulaire. Sept en ont reçu des copies, et n'en ont pas fait usage.

L'honorable M. SUTHERLAND : Ils les ont reçues en leur qualité de membres de l'Association libérale, pas comme commissaires du recensement.

L'honorable M. HAGGART : Trois en avaient distribué, mais ces trois sur réception du télégramme du ministre de l'Agriculture, les ont fait détruire, et tous les renseignements obtenus ont été brûlés. Le fait reste donc—il est admis par le ministre de l'Agriculture—que ces circulaires ont été envoyées ; que dans trois cas elles ont été distribuées aux énumérateurs qui les ont utilisés, que dans sept cas les énumérateurs les avaient reçues, mais ne s'en étaient pas servis, et que dans 102 cas les commissaires n'en avaient pas vu.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mon honorable ami admettra que s'il n'y a eu que trois cas dans la province d'Ontario, la conspiration n'a pas été bien dangereuse.

L'honorable M. HAGGART : Il est fort possible que les commissaires n'aient pas découvert si les énumérateurs avaient de ces circulaires ou non. Ceux qui les ont préparées peuvent les avoir distribuées directement aux énumérateurs. Nous ne blâmons pas le gouvernement ni le ministre de l'Agriculture pour cela. Le ministre dit qu'il n'a entendu parler pour la première fois de la circulaire que dans les journaux et que le même soir il prenait tous les moyens à sa disposition pour en arrêter la distribution. Mais nous demandons que ceux qui ont violé la loi et leur serment n'échappent pas indemnes, mais reçoivent la punition qu'ils méritent. Si le ministre de l'Agriculture avait promis tout de suite qu'il punirait les coupables, il y a longtemps que la discussion serait finie.

M. BLAIN : L'honorable député a-t-il dit qu'il déposerait les lettres sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Oui. Adopté.

M. WALLACE : Je ne crois pas que ce soit encore adopté, parce que nous n'avons pas eu les renseignements que nous avons droit d'avoir. Le ministre nous a dit que 102 commissaires ne connaissaient rien de ces circulaires et que trois en avait fait usage. Or, les télégrammes lus par différents membres de cette Chambre ne confirment pas cette déclaration, mais la contredisent ; ils indiquent que le nombre de ceux qui ont reçu la circulaire est beaucoup plus grand que cela. L'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) dit que ces circulaires ne sont pas fausses, que ce sont des documents officiels réguliers du parti dont il est un des chefs, si non le chef dans la province d'Ontario. Si ces circulaires ne sont pas fausses dans le sens ordinaire que l'on attache à ce mot, les commissaires peuvent avoir eu raison de répondre qu'ils n'avaient eu aucun document frauduleux. Or, je dis que ce document n'est pas un document propre à servir à la revision des listes électorales devant la cour de revision cette année. Je défie l'honorable député d'Oxford-nord de produire la circulaire de l'année dernière, et de nous montrer qu'elle

est la substance semblable au document qui nous occupe.

L'honorable M. SUTHERLAND : Envoyez-m'en une des vôtres, et je vous montrerai qu'il y a très peu de différence.

M. WALLACE : Je n'ai certainement pas une des nôtres sous la main.

L'honorable M. SUTHERLAND : Eh bien ! nous en aurons demain et nous les comparerons.

M. WALLACE : Je ne me rappelle pas avoir vu un document de ce genre dans le parti conservateur depuis très longtemps. Nous revisons nos listes dans le comté de York, et nous n'avons pas besoin qu'on nous rappelle notre devoir à cet égard. Je ne me rappelle pas que le parti conservateur ait envoyé de circulaires de ce genre depuis plusieurs années, et n'en ait même jamais envoyé, et l'honorable ministre me demande de lui envoyer copie d'une circulaire qui, je crois, n'a jamais existé. Le Globe a publié le document. Le Globe a seulement dit : Voici le titre du document auquel l'opposition objecte. Mais nous n'objections pas seulement au titre ; nous objectons à ce qu'il y a à l'intérieur, et nous objectons surtout à ce que les énumérateurs en soient fournis. Il est parfaitement clair que ce document n'était pas destiné à servir comme on l'a dit, à la revision des listes qui a lieu dans le mois de mai. Pourquoi demander les noms et la religion des jeunes gens de seize ans et plus. Ce renseignement ne pouvait être utile à la revision des listes de 1901, parce que les jeunes gens de seize ans ou environ n'ont droit d'être inscrits sur les listes que dans quatre ou cinq ans. La revision des listes de 1901 est un prétexte, mais on avait en vue l'avenir. On voulait avoir un dossier complet pour plus tard ; ces renseignements seront très utiles pour les prochaines élections fédérales, par exemple. Le jeune homme de 16 ans ou environ sera en âge de voter lorsqu'arrivera l'époque de ces élections, si le parlement actuel dure ses cinq ans, et l'on voulait avoir des énumérateurs des renseignements complets pour l'usage du parti politique au pouvoir, aux dépens du peuple du Canada, ce qui n'est pas permis.

Le ministre de l'Agriculture nous a dit l'autre jour, qu'il punirait tout énumérateur qui aura violé son serment, et ce soir il nous dit qu'il n'est pas pour poursuivre l'enquête plus loin. Pourquoi a-t-il violé la promesse qu'il nous a faite l'autre soir ? C'est parce que l'honorable député d'Oxford-nord (M. Sutherland) nous a dit que ces documents faux, étaient des pièces régulières et que le gouvernement en acceptait la responsabilité, et conséquemment il ne pouvait pas poursuivre l'honorable député d'Oxford-nord ni les autres membres du gouvernement qui sont responsables de ces documents. L'honorable député ne nous a pas dit qu'il en prenait lui-même personnellement la responsabilité, mais que le parti libéral la prenait. Or, le parti libéral dans la législature de l'Ontario et le parti libéral au parlement fédéral combattent les mêmes combats, et tous deux sont responsables de ce document ; ils sont responsables de l'avoir mis en circulation, et responsables de la tentative de faire parjurer les énumérateurs et le gouvernement se serait trouvé alors obligé de faire arrêter ses propres membres et de les poursuivre. Je puis comprendre alors la difficulté dans laquelle s'est placé l'honorable ministre de l'Agriculture en promettant de punir les coupables, et c'est pourquoi il nous dit maintenant qu'il ne s'occupe pas de les découvrir et qu'il n'est pas pour les poursuivre.

M. BLAIN : Il me semble y avoir un conflit entre le ministre de l'Agriculture et le ministre intérimaire des Postes (l'honorable M. Sutherland). Ce dernier a porté le défi que personne ne pouvait prouver que les énumérateurs avaient fait usage de ces circulaires, et le ministre de l'Agriculture a déclaré que la chose était arrivée dans trois cas. Où est la vérité.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député a lu un télégramme, et j'ai donné une explication que, j'en suis sûr, il accepte comme satisfaisante.

M. BLAIN : Encore un mot au sujet de ce télégramme du commissaire de Cardwell. Il dit :

Quelques tableaux tels que ceux décrits dans votre message me sont arrivés par la poste il y a quelque temps. Ils ne venaient pas de votre ministère, je ne les ai pas distribués aux énumérateurs. J'avais instruction de le faire. Les tableaux sont encore à mon bureau et n'ont pas été employés.

Le directeur général des Postes intérimaire dit que l'Association libérale a l'habitude d'envoyer des circulaires en la manière ordinaire. Ce télégramme dit-il que c'était les circulaires ordinaires ? Et cependant le commissaire dit qu'il en a reçu avec instructions de les distribuer aux énurateurs. De plus ce commissaire a encore ces documents chez lui, bien que le premier ministre ait promis que tous ces documents seraient détruits. Pourquoi ceux-là ne l'ont-ils pas été ? Ce télégramme est une preuve suffisante que ces circulaires sont encore en la possession d'un fonctionnaire payé du gouvernement. Qu'est-ce que le ministre de l'Agriculture se propose d'en faire : La Chambre doit comprendre que l'ouvrage du recensement n'est pas encore terminé et que ces circulaires peuvent encore servir dans ce comté.

La résolution est rapportée.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : Avant que la séance soit levée je voudrais appeler l'attention de l'ho-

norable ministre sur le télégramme suivant :

Londres, 26 avril.—Le premier ministre Bond, de Terreneuve, a demandé au gouvernement impérial de ratifier le traité Bond-Blaine, et M. Chamberlain, le secrétaire colonial, a répondu à M. Bond qu'il s'occuperait de la quesion et était en communication avec le Canada. On dit que les négociations entre le Canada, l'Angleterre et Terreneuve seront conclues définitivement après l'arrivée ici de M. Bond sur le Tunisian, steamer qui part le 2 mai.

L'honorable premier ministre voudrait-il donner quelques informations à la Chambre à ce sujet ?

Le PREMIER MINISTRE : Tout ce que je puis dire c'est que M. Bond doit s'embarquer prochainement, et on s'attend qu'il viendra directement à Ottawa.

M. WALLACE : Le premier ministre n'est-il pas prêt à déclarer qu'il s'opposera à toute convention entre Terreneuve et les Etats-Unis par laquelle nos pêcheries seraient transférées aux Etats-Unis.

Le PREMIER MINISTRE : Si les négociations n'étaient pas confidentielles, je serais heureux de donner à mon honorable ami tous les renseignements qu'il désire. Si je ne les lui donne pas dès maintenant ce n'est pas que mon opinion ne soit déjà arrêtée sur le sujet, mais parce que je ne puis parler.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1.30 a.m. samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, le 29 avril 1901.

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

LA FETE VICTORIA.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai promis, il y a quelque temps, de faire une déclaration concernant la célébration du 24 mai. Le gouvernement considère avec raison, ce me semble, que ce serait se rendre au désir général, sinon unanime de la population du Canada que de continuer d'observer le 24 mai comme jour de fête nationale. Je propose donc que l'ordre demandant " Que la Chambre se forme en comité sur le bill (n° 33) concernant la fête de Victoria," soit désormais considéré comme mesure du gouvernement.

Adopté.

STEAMER WILLAMETTE.

L'honorable M. PRIOR : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, qu'il me soit permis de demander au chef du gouvernement s'il a quelque renseignement à communiquer à la Chambre par rapport au naufrage du steamer Willamette, naufrage sur lequel j'ai attiré son attention mercredi dernier. Le premier ministre est-il en mesure de nous renseigner à ce sujet ?

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de n'avoir pas de renseignement à communiquer aujourd'hui ; je vais prendre note de la demande de mon honorable ami, et peut-être serai-je en mesure d'y satisfaire demain.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 26) concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique.—(M. Fortin.)

M. SCOTT : Lorsque la Chambre s'est formée en comité au sujet de ce bill, mercredi soir, le député de Saskatchewan (M. Davis) a demandé la mise en suspens de cette mesure et exposé les motifs de son attitude. Il a déclaré que l'on avait appris que le Pacifique consentirait, avant que ce bill fût soumis à la Chambre, à construire cette année 60 milles de la ligne désignée sous le nom de Great North-Western Central, et qui, partant de Brandon, va vers l'ouest. On s'est objecté à l'attitude et aux observations de l'honorable représentant de Saskatchewan ; comme il n'est pas ici, je demanderai au promoteur du bill (M. Fortin) s'il est bien vrai que le Pacifique soit disposé à conclure un tel arrangement. On a refusé de remettre à plus tard l'examen du bill sous prétexte que le comité des chemins de fer l'avait déjà adopté. A mon sens, pareille objection ne vaut guère, car, lors même que le comité des chemins de fer adopte un bill à l'unanimité des voix, je ne vois pas que la Chambre soit tenue d'abonder dans le même sens, et je ne crois pas qu'une objection comme celle-là suffise à faire rejeter une requête comportant la remise à plus tard de l'examen de toute mesure adoptée par ce comité, à moins que l'on ne considère que le rôle de la Chambre des communes doive se borner à approuver les décisions du comité des chemins de fer. L'honorable député de Saskatchewan aurait soumis au comité des chemins de fer l'objection qu'il a soulevée en Chambre mercredi dernier si le comité n'eût levé sa séance au moment où les représentants du Pacifique venaient d'agréer certain amendement proposé par l'honorable représentant de Selkirk (M. McCreary). Il était donc impossible de présenter aucun nouvel amendement. Contrairement à l'usage, la séance suivante du comité fut convoquée pour 10.30 au lieu de 11 heures. Je suis un nouveau venu parmi la députation et, avant la présente session, je n'avais jamais assisté à une séance du comité des chemins de fer, mais d'anciens députés m'ont dit que, depuis des années, ce comité ne s'est jamais réuni avant 11 heures. Sans ce changement imprévu, le comité eût été saisi de la demande que je

vais soumettre à la Chambre, et je crois avoir raison de prier celle-ci de vouloir bien la prendre en considération, puisque ce n'est que par un pur accident que le comité n'a pu s'occuper de la question. Les représentants du Nord-Ouest demandent qu'il ne soit pas fait d'autres amendements au bill ; ce que nous exigeons est en tous points conforme à ce que demande l'honorable député de Selkirk, conforme à l'amendement que, sur sa demande, le comité des chemins de fer a cru devoir adopter. Le chemin de fer Canadien du Pacifique demande la permission de construire 100 milles d'une ligne partant de Teulon et allant vers le nord-ouest jusqu'aux passes du lac Manitoba. Devant le comité, le représentant de Selkirk a demandé que la compagnie soit tenue, avant qu'on lui accorde cette charte, de construire certaine partie d'un autre embranchement situé dans un autre district.

L'honorable M. HAGGART : Sur le même tracé ?

M. SCOTT : En partie. Les représentants du Nord-Ouest ont demandé et je demande moi-même ce soir que le Pacifique soit tenu, avant qu'on lui accorde cette autorisation, de construire soixante milles de la ligne du Nord-Ouest Central. On alléguera peut-être qu'il s'agit ici d'une autre partie du pays, mais je prétends que les gens qui viennent nous demander cette permission sont ceux-là mêmes que nous voulons contraindre à construire soixante milles de voie ferrée en vertu de la charte octroyée au Nord-Ouest Central. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) a soutenu que nous tendions à créer un précédent, que la Chambre n'a jamais pris de décision semblable. Qu'a-t-il été fait sous ce rapport avant la présente session, c'est ce que j'ignore ; mais l'adoption de l'amendement de mon honorable ami de Selkirk justifie ma demande, et, bien que l'honorable ministre des Travaux publics ne partage pas cet avis, je crois que l'octroi de la charte de la Crow's Nest Southern Railway Company constitue un précédent qui peut guider la Chambre en ce qui concerne ma demande. Lorsqu'il s'est agi de la charte du Crow's Nest Southern, l'autre jour, le comité des chemins de fer a reconnu qu'il convenait de ne pas accorder de ces privilèges avant que les requérants n'aient accepté certaines dispositions destinées à favoriser les intérêts du peuple canadien. C'est précisément ce que je demande ; je veux que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique n'ait aucun droit à cette charte tant qu'elle n'aura pas accepté certaines conditions qui, je l'affirme, sont manifestement de nature à favoriser une certaine partie du peuple du Canada—une grande partie de la population des Territoires du Nord-Ouest. L'honorable député de Saskatchewan (M. Davis) nous a fait un tableau fidèle de la condition actuelle de la partie du territoire canadien que doit traverser le Nord-Ouest Central. La députation n'ignore pas, sans doute, que la ligne du Pacifique est parallèle à la vallée de la Qu'Appelle, T.N.-O., sur un parcours de 150 à 200 milles, de la frontière du Manitoba à Moosejaw. Le chemin passe à une distance moyenne de vingt milles au sud de la rivière. Il y a quelque vingt ans un grand nombre de colons sont allés s'établir au nord de la vallée de Qu'Appelle, sur une ligne qui part de la frontière du Manitoba et se prolonge jusqu'au lac Long, au nord de Régina. Fort-Qu'Appelle est compris dans cette circonscription. Depuis que le Pacifique a acquis la ligne du Nord-Ouest Central, ces gens ont envoyé chaque année des députations à Winnipeg dans le but de convaincre les autorités du Pacifique de la nécessité qu'il y avait de prolonger le chemin et de leur accorder les moyens de communication dont ils avaient besoin, et chaque année la compagnie répondit à ces gens que l'état de ses finances ne lui permettait pas de se rendre à leur désir. La Compagnie du Pacifique admet aujourd'hui que lorsqu'il sera complété ce chemin donnera des bénéfices, mais elle a soin de dire aux gens de cette partie-là du pays d'attendre que l'état de ses finances lui permette de parachever le chemin.

L'honorable M. HAGGART : Depuis combien d'années le Pacifique a-t-il acquis cette ligne-là ?

M. SCOTT : Depuis quatre ans, je crois. Il y a eu trois ans l'hiver dernier que, voyageant vers l'ouest, j'ai rencontré les personnes qui avaient été déléguées à Winnipeg pour y avoir une entrevue avec les représentants du Pacifique. Je me suis entretenu à loisir avec ces messieurs qui m'ont dépeint leur situation telle que je m'efforce de la faire connaître à la Chambre. Ils avaient rencontré à Winnipeg le gérant général, M. Whyte et d'autres représentants du Pacifique Canadien et leur avaient exposé leurs besoins, et la compagnie avait répondu, par la bouche de ses représentants, qu'elle construirait ce chemin-là dès qu'elle serait en mesure de le faire. Il me semble que lorsque la Compagnie vient demander permission de construire 100 milles de chemin dans une partie du pays fort peu peuplé et où, à ma connaissance, le besoin ne s'en fait pas particulièrement sentir, qu'on soit parfaitement justifiable de ne lui accorder cette charte qu'à la condition qu'elle rende d'abord justice à cette partie-là du pays où le besoin d'une voie ferrée se fait impérieusement sentir.

Le représentant de Saskatchewan nous a lu l'autre soir une requête que j'ai par devers moi, mais que je ne relirai pas. Il a dit avec raison, je crois, que le district que doit traverser la ligne projetée du Nord-Ouest Central produit, à l'heure qu'il est, tout près d'un demi-million de boisseaux de blé par année. Il y a là quelque 50,000 acres de terre en culture et un grand nombre de colons, et tout le blé, ou du moins la plus grande partie du blé qui s'y pro-

duit, il faut que les gens le transportent à une distance moyenne de 25 ou 30 milles et, ce qui est pis encore, lui fassent traverser la vallée de la Qu'Appelle dont le versant à une hauteur de 240 ou 250 pieds. Je dis donc que si nous créons un précédent, nous ne saurions le faire avec de meilleurs motifs.

Je voudrais maintenant dire un mot des remarques que l'honorable ministre des Travaux publics a faites l'autre soir à propos de l'attitude qu'observent, pour la plupart, les représentants du Nord-Ouest à l'endroit du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il serait regrettable pour les Territoires du Nord-Ouest que l'on fît naître l'impression que leurs représentants se montrent hostiles au Pacifique et s'opposent systématiquement à toute mesure que cette compagnie soumet au parlement. Pour ma part, je —j'allais dire que je ressens l'affront, mais il vaudrait peut-être mieux s'exprimer en termes moins violents. Quoi qu'il en soit, je veux qu'il soit bien compris que je suis toujours disposé à rendre justice entière et complète à la Compagnie du Pacifique, quelles que soient les propositions qu'elle ait à soumettre au parlement, et pour le prouver il me suffirait de rappeler ce que j'ai fait en deux occasions différentes où les intérêts du Pacifique et ceux des Territoires se sont trouvés en conflit ; je veux parler de l'exemption de taxes dont bénéficie le Pacifique par rapport à ses terres du Manitoba et du Nord-Ouest, exemption qui passionne les esprits dans les Territoires. Lorsque cette question a été soumise à la Chambre, lorsque j'ai vu qu'on ne rendait pas justice à la Compagnie du Pacifique, je n'ai pas hésité à prendre une attitude que la plupart de mes électeurs n'approuveront certainement pas. Je crois donc que le ministre des Travaux publics n'a pas eu raison de s'exprimer comme il l'a fait au sujet de l'attitude de la députation du Nord-Ouest à l'égard de la Compagnie du Pacifique. Je le répète, je serai toujours prêt à rendre justice entière à cette compagnie ; mais lorsqu'elle viendra proposer à la Chambre l'adoption de mesures peu propres à favoriser les intérêts bien compris de la population de l'ouest, j'entends avoir toujours le droit de m'y opposer énergiquement. Je crois que la proposition dont la Chambre est saisie en ce moment me justifie d'appuyer sur ma demande, et si le promoteur du bill n'est pas en mesure de nous dire que la Compagnie du Pacifique entend se conformer aux conditions que, dit-on, elle aurait agréées, je lui demanderai, dans ce cas, de vouloir bien remettre à plus tard la délibération de cette mesure.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je tiens à dire tout de suite que lorsque j'ai porté la parole, l'autre jour, je n'avais pas la moindre intention d'interpréter d'une manière désobligeante l'attitude de nos amis du Nord-Ouest, attitude qui, dans le cas présent, est fort tranchée.

M. SCOTT.

Le préambule du bill a été adopté, tous les membres du comité des Chemins de fer le savent ; le bill lui-même n'a pas été mis aux voix, mais le préambule en ayant été adopté à une majorité de sept voix, le comité en avait donc ainsi adopté le principe même. C'est alors que l'honorable député de Selkirk a réussi à créer une heureuse impression en faveur de ses amis, les Islandais de Gimli ; son appel m'a favorablement impressionné et, tout comme moi-même, le ministre des Chemins de fer a admis qu'il convenait de demander à la Compagnie du Pacifique de prolonger cette année de vingt milles une voie ferrée dont elle a déjà, je crois, construit une vingtaine de milles.

Le comité a adopté à l'unanimité un amendement comportant que cette charte serait accordée à la condition que le chemin de fer Canadien du Pacifique construisît vingt autres milles cette année. Cet amendement fut adopté à l'unanimité, puis la Chambre adopta le bill. A son tour, mon honorable ami de Saskatchewan a demandé l'autre jour l'addition d'un nouvel article portant que la compagnie serait tenue de construire soixante milles d'une autre ligne de chemin de fer. Je sais ici plus d'un représentant de la province de Québec qui, comme non honorable ami de Labelle, par exemple, seraient enchantés de voir le Pacifique construire des embranchements au sein de leurs divisions électorales ; à cet effet, ils nous ont instamment priés d'user de toute notre influence auprès de la compagnie. Imaginez donc ce que deviendrait la situation s'il prenait à ces honorables gentlemen la fantaisie de nous dire à tour de rôle : "Il faut, avant que l'on accorde cette charte, que le chemin de fer Canadien du Pacifique construise un embranchement dans mon comté." Nos plus vives sympathies sont acquises à nos excellents amis, mais, je le leur demande, est-ce bien un sage précédent qu'ils invitent la Chambre à créer ? Ils ne tarderont pas, j'eu suis sûr, à s'apercevoir que, loin de favoriser leurs projets, leur attitude actuelle ne peut qu'en rendre la réalisation impossible. Qu'ils veuillent me permettre aussi de dire que le Pacifique n'a jamais formellement promis de construire les soixante milles de chemin en question. Je sais qu'il y a eu des pourparlers depuis la dernière séance.

J'ai rencontré ce matin M. Drinkwater, le président intérimaire, qui m'a dit que le Pacifique se propose de construire la ligne du Great North West aussitôt que possible ; mais les études relatives au tracé n'étant pas encore terminées, il n'est pas juste d'exiger que la compagnie soit tenue par le bill de construire cette ligne-là. Comme de raison, je ne parle pas au nom des directeurs du Pacifique, car, bien que j'habite Montréal, je n'ai pas de rapports très intimes avec ces messieurs. Mais M. Drinkwater m'a déclaré ce matin que M. Shaughnessy lui a laissé entendre que cette ligne serait construite sous le plus bref délai possible. Toute-

fois, les arpentages n'étant pas encore terminés, la compagnie ne saurait consentir à ce qu'une disposition semblable soit insérée dans le bill. J'espère qu'après avoir entendu ces quelques mots d'explication, nos amis voudront bien laisser adopter le bill.

M. McCREARY : Je regrette vraiment de ne pouvoir partager entièrement les vues de mes collègues de l'ouest à propos de ce bill. Voici, si je ne me trompe, l'historique de la question : La Compagine du Pacifique a d'abord soumis à l'examen du comité un bill où elle demandait un délai de cinq années pour parachever la construction du Nord-Ouest Central, sans condition et sans promettre de prolonger cette ligne dès cette année. C'est l'honorable député de Provencher (M. LaRivière), je crois, qui a présenté ce bill. Le ministre des Chemins de fer, le député d'Assiniboïa-ouest, d'autres députés, et moi-même avons exprimé notre opinion sur le sujet, et le bill fut renvoyé à un sous-comité qui fit un rapport où l'on imposait à la compagnie l'obligation de construire cette année vingt milles de chemin et où l'on réduisait de cinq à trois ans le délai à lui être accordé pour parachever la construction de la ligne, de sorte que le bill de la Compagnie du Pacifique avait subi des modifications sensibles. A ce moment-là, la discussion était close. Le comité a pensé, et la Chambre devrait en ce moment se ranger à son avis, que l'on semblait vouloir punir la Compagnie pour une faute qu'elle n'a pas commise; car elle ne possède la charte en question que depuis trois ou quatre ans, tout au plus ; avant ce temps-là, c'est-à-dire à l'époque où tous les engagements ont été méprisés, cette charte était entre les mains du Great North West Central, de sorte que la Compagnie du Pacifique elle-même n'a pas beaucoup retardé la construction du Nord-Ouest Central. Puisqu'on se proposait de demander un prolongement de soixante milles, on aurait dû le faire lors de la discussion de ce projet de loi ou du bill concernant le chemin de fer de la Saskatchewan et de l'Ouest, c'est-à-dire lorsque les intérêts de cette partie-là du pays étaient en jeu et qu'on venait demander une prolongation de délai. C'est à ce moment-là, que les députés de l'ouest auraient dû parler de la construction des soixante milles de chemin ; mais le bill ayant été renvoyé à la Chambre avant d'avoir été délibéré en comité, il me semble que la discussion est close.

A propos du bill dont je viens de parler et de l'amendement que j'ai fait insérer, je dois dire que la ligne traverse le même territoire et qu'elle fait partie de celle qui fait l'objet des dispositions du bill n° 26. Lorsqu'on est venu demander une charte autorisant la construction d'une ligne partant de Teulon et se dirigeant vers le Nord-Ouest jusqu'à Sifton's Landing, j'ai fait remarquer au comité que le gouvernement avait promis un chemin de fer aux 6,000 ou 7,000 Islandais qui, sur la foi de cette promesse, étaient allés s'établir à l'ouest du lac Winnipeg, en octobre 1875. On n'a jamais tenu cette promesse ; on a toujours prétendu qu'il était difficile de construire un chemin de fer à travers ces terres à bois. Par conséquent, ces colons n'ont pu cultiver ni défricher leurs terres parce qu'ils n'avaient pas de moyens de communication et qu'il ne valait pas la peine de procéder au défrichement. Grâce à l'appui que nous ont accordé le ministre des Travaux publics et le ministre des Chemins de fer et Canaux, nous avons réussi à faire consentir la Compagnie du Pacifique à ne construire la ligne de Teulon à Sifton's Landing que lorsqu'elle aurait construit une partie du chemin qui doit se diriger vers la colonie islandaise. Si, d'après la teneur de l'amendement, le chemin ne doit pas se rendre jusqu'à la ville de Gimli, il devrait, si c'était possible, se prolonger jusqu'à la rivière islandaise ou à trente milles au nord de Teulon ; de cette façon et tout en n'atteignant pas la rivière Islandaise, il pourrait être d'une très grande utilité.

Je serais fort aise de seconder les louables efforts des représentants de Saskatchewan et d'Assiniboïa, mais je ne crois pas qu'il soit opportun d'agiter cette question en ce moment ; ils pourraient tout aussi bien dire à la Compagnie du Pacifique " Vous ne construirez pas le chemin de Teulon à Sifton's Landing ni celui des colonies islandaises tant que vous n'aurez pas érigé un élévateur à Fort-William ou construit un quai à la Nouvelle-Ecosse." Toute cette argumentation ne tient pas debout. Lorsqu'on viendra nous demander une nouvelle prolongation de délai, l'année prochaine ou plus tard, on me trouvera tout aussi disposé que qui que ce soit à prendre la défense des colons de la vallée de Qu'Appelle. Pour l'instant, je ne crois pas qu'il convienne de punir la Compagnie du Pacifique pour une faute qu'elle n'a pas commise et, au surplus, je prétends que cette discussion est inopportune.

M. DOUGLAS : M. l'Orateur, le prolongement projeté du Great North-West Central devant traverser de l'est à l'ouest la division d'Assiniboïa-ouest, on doit naturellement supposer que cette question m'intéresse au plus haut degré puisque je représente une population qui a grandemnt besoin d'un chemin de fer ; d'autre part, ayant des intérêts personnels en jeu et ayant, depuis 1883, demandé chaque année la construction de ce chemin de fer, je désire ardemment que la Chambre comprenne combien il importe que cette voie ferrée soit construite sous le plus bref délai. La proposition de l'honorable député d'Assiniboïa-ouest me met dans une situation quelque peu embarrassante, attendu que je faisais partie du sous-comité qui a déterminé les conditions à imposer cette année au Pacifique, que j'en ai agréé et appuyé les conclusions. On pourrait, par conséquent, me reprocher de désavouer ce que j'ai déjà fait. Eh ! bien, je veux que la Chambre sache que personne

n'a peut-être plus besoin d'un chemin de fer que les colons établis sur la rive nord de la Qu'Appelle. Depuis qu'il est question du bill concernant le Great North-West Central que le comité des chemins de fer a adopté, j'ai reçu de la colonie suédoise des lettres où l'on me demande de répondre, par "Oui" ou "Non," si l'on doit construire ce chemin. Ces colons m'ont appris qu'ils avaient tenu une assemblée publique et avaient alors résolu de laisser là le fruit de dix-huit années de travail pour aller s'établir ailleurs. A lui seul ce fait suffit à fixer l'attention. Puisque nous dépensons de l'argent pour des fins d'immigration, puisque nous cherchons à attirer les gens dans notre pays, il est de la plus haute importance que nous leur fournissions les moyens de réussir. "Trahis et sacrifiés," c'est sous ce titre que certains journaux rapportent dans leurs colonnes le traitement qu'on a fait subir à ces gens et font, à ce sujet, des commentaires défavorables au gouvernement. Lorsqu'on connaît leur condition, lorsqu'on sait que ces gens attendent depuis dix-neuf ans la construction d'un chemin de fer, qu'il leur a fallu perdre 14 cents sur chaque boisseau de grain qu'ils offraient en vente, qu'ils ont toujours fait de leur mieux, il est évident que le gouvernement actuel ne devrait épargner aucun effort dans le but de leur faire accorder ce chemin de fer sous le plus bref délai possible. Nous avons soumis le cas à la Compagnie du Pacifique Canadien, nous avons dressé requêtes après requêtes jusqu'à ce que les gens fussent fatigués d'en préparer. Je me suis donné la peine de me rendre à Montréal pour y avoir un entretien à ce sujet avec le président de la compagnie, sir William Van Horne. La question a été étudiée sous tous ses aspects, et il est absurde de prétendre que le Pacifique n'est pas en mesure de construire ce chemin lorsqu'on voit cette compagnie venir demander le droit d'en construire un autre dans une région presque déserte, où le besoin ne s'en fait pas sentir, tandis que le prolongement projeté du Nord-Ouest central traverserait en entier un district bien peuplé. Je ferais peut-être sourire la députation si je citais quelques-unes des descriptions enthousiastes que l'on a faites dans ces brochures-ci de l'Assiniboïa, du district même que ce chemin doit traverser ; je pourrais peut-être aussi m'en faire un fort argument. Si le gouvernement juge à propos de faire connaître cette partie-là du pays sous un jour aussi favorable, pourquoi ne fait-il pas savoir qu'il n'y a pas de chemins de fer par là et que les gens y ont eu à souffrir sérieusement du manque de moyens de communication par voie ferrée ? A la vérité, on doit bien nous construire 40 milles de chemin, mais c'est 100 milles qu'il nous faudrait dès cette année.

Comme j'ai appuyé l'autre proposition lorsque ce bill a été soumis au comité des chemins de fer, il y a quelques jours, et que j'insiste fortement sur ce point aujourd'hui, on pourrait peut-être me taxer d'inconséquence, mais je veux néanmoins démontrer à la Chambre qu'il s'agit ici d'un cas où le gouvernement devrait faire savoir au Pacifique Canadien ou à toute autre compagnie de chemin de fer qui demanderait permission de construire une voie ferrée dans une partie impeuplée du pays, que l'intérêt du gouvernement, l'intérêt du pays exigent qu'on songe à pourvoir aux besoins des colons qui sont établis chez nous depuis dix-huit ou dix-neuf ans. C'est ce point que j'entends faire ressortir sans qu'il soit besoin d'y insister longuement. Cette question, je l'ai traitée à loisir devant le comité des chemins de fer, il y a quelques jours, mais, avant de reprendre mon siège, je veux dire un mot du sentiment hostile qui anime les représentants du Nord-Ouest à l'égard du chemin de fer Canadien du Pacifique. Ce sentiment, ce ne sont pas les députés de l'ouest qui le nourrissent, mais plutôt la population qu'ils représentent, et, comme je l'ai déclaré dans les bureaux mêmes du Pacifique, autant vaut pour un représentant de l'ouest, prononcer sa propre déchéance politique que dire un mot en faveur de la compagnie. Il est tout aussi bon que la Chambre sache cela maintenant, car si la compagnie souhaite un autre état de choses, elle n'a qu'à adopter une politique qui réponde aux aspirations du peuple qui puisse favoriser le développement du pays en donnant aux gens les moyens de communication par chemin de fer dont ils ne sauraient plus longtemps se passer. Il n'y a pas à se le dissimuler, il existe un sentiment d'hostilité à l'égard du chemin de fer Canadien du Pacifique ; il est puissant, et les députés doivent se faire ici l'écho des sentiments qui animent leurs électeurs. J'insiste donc à ce que le gouvernement fournisse au moins aux gens que nous avons fait venir dans le pays, qui ont eu à lutter contre toutes les difficultés et toutes les privations qui assaillent le colon à ses débuts, les moyens de se tirer d'embarras et leur assurer, sous le plus bref délai possible, des moyens de communication par chemin de fer.

M. OLIVER : Je me propose, sans vouloir retarder la besogne de la Chambre, de dire un mot de la question qui sert de thème au débat actuel. Il me semble qu'il y a lieu d'appuyer sur certains points importants qui se rattachent à cette question du Nord-Ouest Central ainsi qu'à la demande dont la Chambre est saisie relativement au chemin de fer dont il faudrait hâter la construction en vertu de la charte dont on a parlé. Cette charte est une des plus importantes qu'on ait jamais octroyées à une compagnie de l'ouest ; elle avait pour objet la construction d'une ligne parallèle et devant faire concurrence au Pacifique Canadien d'une extrémité à l'autre du pays. Cette charte ayant été accordée, les colons allèrent s'établir le long de la ligne projetée. C'est plutôt à cette charte qu'aux seuls avantages qu'offrait cette partie-là du pays qu'il faut attribuer

la venue de tous ces colons. Lorsque le parlement accorde une charte comme celle-là, il est convenu qu'on construira le chemin de fer. Je dis donc que le parlement est responsable jusqu'à un certain point, sinon au premier chef, de l'inexécution des obligations de la compagnie envers les colons de ce district.

Le cas qui nous occupe est essentiellement différent de celui que le ministre des Travaux publics a imaginé par rapport à une division électorale de l'est du Canada ; il a dit : "En plus d'un endroit de l'est du Canada on demande au Pacifique Canadien de construire des embranchements." C'est vrai ; mais il y a peu d'endroits à l'est où, depuis une vingtaine d'années, les gens soient allés s'établir parce que le Pacifique devait y construire un chemin de fer, et qu'une charte lui ayant été octroyée à cette fin, ils en soient encore réduits à attendre la réalisation de leurs espérances. Il s'agit ici d'un cas tout particulier. Au Nord-Ouest, on a besoin de nombreuses voies ferrées, on en souhaite en plus d'un endroit ; on a accordé de nombreuses chartes pourvoyant à la construction de tous côtés, de lignes nouvelles ; mais on ne saurait trouver nulle part un état de choses semblable à celui qui règne le long de la ligne du Nord-Ouest Central.

Un mot maintenant de la contrainte dont il conviendrait peut-être d'user à l'égard de la compagnie pour lui faire rendre justice à ces gens-là. On prétend qu'il n'y a aucun rapport entre ces derniers et la compagnie parce que l'endroit mentionné dans le bill est éloigné du centre d'opérations du Nord-Ouest Central. Quelle que soit la distance qui les sépare, la compagnie reste toujours la même ; son influence, elle ne cesse de la faire sentir au Manitoba comme dans la Colombie Anglaise et les Territoires du Nord-Ouest. S'il est loisible au chemin de fer du Pacifique de se soustraire à toute concurrence au Manitoba, dans la Colombie Anglaise et les Territoires du Nord-Ouest, il est tout autant loisible à ce parlement, lorsque la compagnie vient lui demander permission de construire une ligne à travers un territoire qui, ainsi qu'on l'a déjà dit, est inconnu et inhabité, il est tout autant loisible à ce parlement, dis-je d'exiger que la compagnie remplisse, avant qu'on lui accorde le privilège qu'elle sollicite, les obligations qu'elle a contractées envers le parlement et que celui-ci a contractées au nom de la compagnie envers la population de n'importe quelle partie de l'ouest, ou même de l'est, si les conditions sont les mêmes.

Voici, à mon sens, la question qui se pose : De quels intérêts devons-nous le plus nous préoccuper, de ceux de la population du Nord-Ouest ou de ceux de la compagnie du chemin de fer du Pacifique ? Il me semble, et je voudrais que la Chambre partageât mon avis, que les intérêts du peuple du Nord-Ouest sont plus intimement liés au bien-être général du pays, qu'ils se recommandent plus fortement à l'attention de cette Chambre, et qu'ils sont plus dignes de fixer l'attention de nos législateurs que ceux du Pacifique Canadien, quelque grande que soit leur importance par rapport au pays tout entier. Il y a quelque temps, j'ai démontré à la Chambre que la prospérité de la confédération canadienne dépend entièrement du développement futur des territoires de l'ouest. Je ne crois pas que personne songe à combattre cette proposition. Dans ce cas, si la prospérité du Dominion, si le développement de nos industries et de notre commerce intérieur et extérieur dépendent du développement futur et incessant du Nord-Ouest, je dis qu'une question qui, comme celle-ci, concerne une immense étendue du plus riche territoire qu'il y ait au Nord-Ouest, une région déjà peuplée, je dis donc qu'une telle question se recommande à l'attention de la Chambre et que les intérêts du Pacifique Canadien doivent lui céder le pas.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : La Chambre doit prendre une décision touchant ce bill. La question qui lui est soumise est celle-ci : Cette proposition de loi, autorisant la construction d'un tronçon important d'une voie ferrée, dans un district des Territoires du Nord-Ouest, sera-t-elle adoptée ? Le comité des chemins de fer a examiné l'affaire et, quant à moi, je ne vois pas qu'il y ait lieu de nous départir de la règle que j'ai infailliblement suivie, à savoir, que lorsque le comité des chemins de fer prend une décision—quand même ce ne serait pas une décision unanime—après avoir soigneusement étudié une question, la Chambre devrait approuver cette décision, à moins qu'elle n'ait des raisons graves de prendre une attitude contraire. D'après ce que je comprends, on ne s'en prend pas au mérite du bill lui-même ; on n'affirme pas que cette voie ferrée ne serait pas utile. Mais on soutient qu'il ne faut pas accorder la présente mesure à moins qu'une autre partie importante du Canada ne soit aussi desservie par un chemin de fer. Autrement dit, mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) et mon honorable ami d'Alberta (M. Oliver) font le raisonnement suivant : Sans prétendre que cette voie ferrée ne soit pas utile, nous ne voulons pas que cette partie du pays soit desservie par une voie ferrée, si une autre partie ne l'est pas également. Cette entreprise serait avantageuse pour le public, mais ces honorables députés ne veulent pas l'autoriser, à moins d'obtenir un chemin de fer qui serait également d'utilité publique. Nous avons été privés, disent-ils, des services d'une voie ferrée et, si nous n'obtenons pas des moyens de communication par chemin de fer, nous voulons qu'une autre partie du pays en soit également privée. Ce raisonnement ne devrait guère être invoqué devant la Chambre. Il me semble que si nos amis des Territoires du Nord-Ouest, qui représentent une partie

du pays où la population a été privée de voies ferrées suffisantes, ils devraient sympathiser avec ceux qui sont soumis aux mêmes inconvénients. Loin de s'opposer à la construction de cette voie ferrée, ils devraient dire, selon moi : Eh bien ! que ce chemin de fer soit construit, et tentons des efforts pour faire construire également le chemin de fer Nord-Ouest Central. A mon avis, la meilleure ligne de conduite à suivre, serait de consentir à l'adoption de cette mesure, tout en déployant de plus grands efforts pour obtenir la construction de l'autre voie ferrée. J'ai beaucoup de sympathie pour mes honorables amis d'Assiniboïa et d'Alberta ; je comprends que des communications par voie ferrée sont non seulement avantageuses, mais nécessaires aux colons, et je ne désespère pas de voir le Pacifique Canadien faire quelques déclarations à ce sujet, peut-être même pendant le cours de la présente session.

M. RICHARDSON (Lisgar): Je corrobore chaleureusement les faits et les opinions que le député d'Alberta (M. Oliver) a énoncés devant le comité, relativement au laps de temps pendant lequel cette charte a été en vigueur sans que la voie ferrée ait été terminée, et surtout relativement au grand nombre de colons qui se sont établis dans cette contrée, il y a dix-huit ou vingt ans, dans l'attente que ce chemin de fer serait construit. De temps à autre, pendant les cinq ou six dernières sessions, quand la Chambre fut saisie de cette affaire, des tentatives ont été faites dans le but d'obliger la Compagnie du Pacifique Canadien (qui est cessionnaire de la charte) à prolonger cette voie ferrée dans l'intérêt des colons. Une fois, au moins, nous avons eu recours à une faible coercition, et la Chambre se souvient que la tactique adoptée a eu pour résultat le prolongement du chemin de fer sur une distance d'au moins vingt milles. Nécessairement le raisonnement du leader de la Chambre influencera beaucoup les membres de la députation, car il a été logique, serré et convainquant. Mais, voici dans quelle position se trouve la population du Nord-Ouest : elle désire voir prolonger cette voie et se demande comment y arriver. Je suis fort en faveur de la proposition des représentants du Nord-Ouest qui désirent user de rigueur. Ils pourraient probablement faire échouer cette mesure et, par là, forcer la Compagnie du Pacifique Canadien à prolonger le chemin de fer dans une direction où le besoin s'en fait vivement sentir. Il me semble que le prolongement du Nord-Ouest Central serait profitable à la compagnie, tandis que je ne vois pas que la construction d'un chemin de fer sur la rive du lac Manitoba jusqu'à Sifton's Landing puisse lui procurer un seul sou de bénéfice, car je ne crois pas que les colons soient nombreux en cet endroit. Je conseillerais au premier ministre de s'aboucher avec les directeurs du Pacifique Canadien et de tenter de les amener à un compromis qui consisterait à prolonger la voie ferrée sur une distance raisonnable, de manière à combler le vœu unanime de la population de ce district. Cette solution serait préférable et pour le public et pour le Pacifique Canadien lui-même qui, comme un député a eu parfaitement raison de le dire, est devenu très impopulaire, par suite de sa manière d'agir. C'était dans le dessein de suggérer un pareil compromis que j'ai pris part au présent débat.

M. MACLEAN : Deux propositions, toutes deux de la part du Pacifique Canadien, sont soumises à la Chambre. Quand la compagnie présente la seconde, le parlement peut à juste titre lui dire, nous allons en suspendre l'examen, d'ici à ce que vous nous appreniez ce que vous avez fait de la première. Il est du domaine du parlement de tenter de rajuster les griefs de la population du Nord-Ouest et de demander au Pacifique Canadien d'expliquer pourquoi il désire construire un chemin de fer là où le besoin ne s'en fait pas sentir, et pourquoi il refuse d'en construire un dans un endroit qui en a un besoin urgent et d'où les colons émigreront, s'ils ne peuvent l'obtenir. Ce n'est pas ce que nous voulons. Nous n'avons qu'un moyen de faire connaître nos griefs : nous adresser au parlement et nous servir de la contrainte, au besoin. Mais chaque fois que nous demandons au parlement de rajuster les griefs du Nord-Ouest, notre requête est mise de côté sous un prétexte ou un autre. Il lui appartient d'examiner et de redresser ces griefs ; c'est la doctrine que je défendrai tant que je ferai partie de la Chambre. En accordant à la compagnie toutes ses demandes sans rien en exiger en échange, le pays finira par être sous la domination de la compagnie qui fera à sa guise. Quand le parlement lui accorde quelque chose, il devrait en obtenir quelque concession en échange dans l'intérêt du peuple. L'occasion nous est aujourd'hui offerte d'insister fortement, même auprès de M. Drinkwater qui, je suis heureux de l'annoncer, est président intérimaire en l'absence de son supérieur, pour que la compagnie construise deux voies ferrées, au lieu d'une, pendant l'été prochain. Si j'élève maintenant la voix, c'est dans le dessein de prêter main-forte à la population du Nord-Ouest qui demande justice, et j'espère que le premier ministre, avant le départ de M. Drinkwater, demandera à celui-ci de consentir à ce que la compagnie construise, pendant l'année courante, vingt milles de cette voie ferrée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je désire donner à mes honorables amis du Nord-Ouest l'assurance que ceux d'entre nous qui appuient le bill tel qu'amendé, ne sont pas les instruments du Pacifique Canadien dont ils sont aussi indépendants que les représentants de l'ouest.

M. OLIVER : J'espère qu'on n'a pas vu d'allusion à personne dans mon discours, car je n'avais pas l'intention d'en faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je désire insister là-dessus, car nous avons souvent entendu formuler ces plaintes dans le passé. Nos amis du Nord-Ouest, tout dignes de sympathie qu'ils sont, ne doivent pas ignorer que leur contrée n'embrasse pas tout le Canada. Ils élisent d'excellents représentants et leur territoire est une partie importante du pays, chacun se plait à l'admettre, mais il y a dans les provinces de l'est de vastes territoires que le Pacifique Canadien n'a pas encore pu desservir. Il serait regrettable de voir un jour ce pays divisé en sections, l'est contre l'ouest, et je crois donner un bon conseil à mes amis du Nord-Ouest, en leur demandant de ne pas favoriser une semblable tendance. Les anciennes provinces sont prêtes à faire tout ce qu'elles pourront ; mais nos amis ne doivent pas oublier qu'elles ont elles-mêmes des droits. De concert avec plusieurs autres membres du parlement, j'ai fait sans réussir, tous mes efforts pour obtenir du Pacifique Canadien la construction d'embranchements dans Ontario et Québec. Le Pacifique Canadien est une puissante compagnie, mais il a de grands intérêts à sauvegarder, et nous ne devons pas oublier qu'il doit desservir le Canada, pris dans son ensemble. Il ne doit pas exclusivement construire des embranchements dans l'ouest, et négliger l'est. Je crois, après les entretiens que j'ai eus avec les directeurs de la compagnie, que celle-ci construira aussitôt que possible le chemin de fer Nord-Ouest Central.

M. MACLEAN : Le gouvernement ne s'emploiera-t-il pas à obtenir cette concession de la compagnie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami sait qu'il y a dans la province d'Ontario de grands territoires qui doivent être desservis par les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien, et qui ne le sont pas présentement. Quant à moi, je suis prêt à venir en aide à la population de l'ouest. De fait, on a demandé cette année au parlement bien des choses pour l'ouest ; mais, animé des meilleures intentions envers les représentants de cette partie du pays, je déclare qu'ils ne devraient pas insister pour obtenir ce qu'ils demandent aujourd'hui.

M. BOURASSA : Si on admet le principe qu'on profitera d'un bill d'intérêt particulier, concernant un embranchement du Pacifique Canadien, pour obliger la compagnie à construire un autre embranchement, j'aurai un amendement à proposer, car un embranchement du Pacifique Canadien—se dirigeant à 100 milles au nord de Montréal, traversant le vieux comté de Terrebonne et longeant le comté de Labelle—dont la construction a été autorisée il y a vingt-cinq ans, et qui a été subventionné libéralement par le parlement fédéral et la province, n'est pas encore construit. La charte a été cédée à la Compagnie du Pacifique Canadien, et il y a deux ans le parlement subventionnait cette entreprise. Ce chemin de fer, s'il était construit, contribuerait aux progrès d'une contrée nouvelle de la province de Québec où des colons s'établissaient il y a vingt-cinq ans déjà. S'il était possible d'obliger la compagnie à construire cette voie ferrée, j'en serais heureux. Néanmoins, à titre de représentant du comté de Labelle, je rougirais d'imposer cette condition à la compagnie en lui permettant de construire un autre embranchement. Je ne le ferais pas, dussè-je perdre des suffrages, car nous devons avoir du respect pour la procédure parlementaire.

M. OLIVER : J'avoue que le représentant de Labelle a fait un vigoureux plaidoyer. Il appartient au parlement de dire pendant combien de temps il permettra aux compagnies de chemin de fer d'obtenir des chartes et des subventions sans construire les voies ferrées. Nous soutenons qu'il ne devrait pas être permis au Pacifique Canadien ni à aucune compagnie de conserver une charte sans faire les travaux qu'elle autorise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis combien de temps la compagnie possède-t-elle cette charte ?

M. OLIVER : Depuis quatre ans environ. Je ferai observer qu'une autre compagnie a obtenu cette charte il y a vingt ans et qu'elle l'a vendue dans la suite au Pacifique Canadien, qui a assumé tous les privilèges, droits et obligations de la compagnie cessionnaire, et que le Pacifique Canadien aurait mauvaise grâce à prétendre qu'il n'est responsable que du temps écoulé depuis son acquisition. En acquérant la charte, il est devenu responsable de tout le temps écoulé depuis le commencement.

Cette compagnie de chemin de fer a obtenu des subventions en terres du Nord-Ouest, subventions qui lui ont été payées, depuis l'octroi de la première charte, c'est-à-dire que les sections impaires des terres du Nord-Ouest ont été tenues en réserve, n'ont été ni vendues ni défrichées, afin de pouvoir les donner à cette compagnie et à d'autres semblables. Franchement, il y a une différence sensible entre toute autre voie ferrée du Canada et ce chemin de fer, dont la construction a été autorisée il y a vingt ans, dont la charte a été acquise il y a quatre ans, par une compagnie en état de construire la voie ferrée, et qui a assumé tous les droits et toutes les obligations créés pendant les années antérieures.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le Nord-Ouest Central, je crois, demande pendant la présente session une prolongation de délai. Quel délai veut-il avoir ?

M. DOUGLAS : Le bill demande un délai additionnel de cinq ans pour commencer les travaux et la Compagnie ne s'engage aucunement à construire la voie ferrée. Cette demande a été vivement combattue. Je me suis prononcé énergiquement. Le comité des chemins de fer a nommé un sous-comité qui s'est abouché avec un représentant du Pacifique Canadien. Nous sommes tombés d'accord que la compagnie devrait, au moins, construire 25 milles par année, comme la charte l'exige. Elle a obtenu l'autorisation de construire 40 milles, l'été prochain, et les autres 60 milles dans le cours des trois années suivantes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les études sur le terrain ne sont pas encore terminées.

M. DOUGLAS : La compagnie fait construire le Grand Nord-Ouest Central, en conformité de l'entente, intervenue avec le sous-comité et ratifiée unanimement par le comité des chemins de fer. C'est ce qui m'a empêché d'insister fortement en faveur de la présente demande, bien que je ne le cède à personne quand il s'agit de hâter la construction de cette voie ferrée.

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'explication fournie par le représentant d'Assiniboïa-est me fait envisager l'affaire sous un aspect différent.

M. SCOTT : Il me semble qu'elle ne fait que renforcer la position. Le Pacifique Canadien nous a demandé une prolongation de délai de cinq années sous prétexte qu'il n'avait pas les capitaux nécessaires. Mais, depuis l'entente conclue avec le sous-comité, il nous a demandé l'autorisation d'employer ces capitaux à la construction d'une autre partie de la voie dans une autre direction, ce que personne ne désire.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Ce n'est pas ce qu'a déclaré le représentant d'Assiniboïa-est. Si je comprends bien, le Pacifique Canadien observe de bonne foi l'entente qu'il a conclue avec le sous-comité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet.

M. SCOTT : Un nouveau jour éclaire la situation. Nous connaissons mieux les ressources financières de la compagnie. Depuis cette entente avec le sous-comité, la compagnie semble avoir les capitaux nécessaires à la construction de 100 milles de voie ferrée depuis Teulon jusqu'au lac Manitoba. Le premier ministre a parlé de l'importance de l'embranchement sur Teulon et j'abonde dans son sens, mais je désirais faire cette observation.

M. RICHARDSON (Lisgar) : La compagnie a-t-elle déclaré qu'elle n'avait pas assez de capitaux pour construire plus de 25 milles de cette voie ? Je veux que le comité comprenne bien que je n'ai pas cédé ce terrain et que je désire aider de toutes mes forces les représentants du Nord-Ouest à obtenir le prolongement de cette voie ferrée, eu égard surtout aux motifs invoqués par le député d'Alberta. Cette compagnie a obtenu depuis vingt ans une riche subvention de 6,400 acres de terre par mille. Il n'y a pas aujourd'hui dans les Territoires du Nord-Ouest, de bonnes terres qui ne valent pas au moins $3 l'acre, et le prix moyen des terres vendues par la compagnie du chemin de fer est encore plus élevé. Trois dollars l'acre et 6,400 acres au mille, font $19,000 à $20,000 par mille, montant qui représente la subvention accordée en faveur de la construction de ce chemin. Au coût actuel de la construction des chemins de fer dans la prairie, je ne crois pas que cette voie ferrée, lorsqu'elle sera outillée, coûtera plus de $10,000 par mille. Puisqu'il en est ainsi, je ferai observer au gouvernement combien il est désirable qu'il insiste auprès du Pacifique Canadien pour obtenir la construction de cette voie.

M. DOUGLAS : Je crois que la subvention en terres est périmée et que la compagnie n'a pas, en réalité, de subvention en terres.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je croyais que le renouvellement de la charte impliquait le renouvellement de la subvention en terres.

M. DOUGLAS : Non.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Alors de quelle subvention parlait le représentant d'Alberta ?

M. DOUGLAS : La compagnie n'a pas de subvention en terres.

M. RICHARDSON (Lisgar) : S'il en est ainsi, je retire ce que j'ai dit.

M. OLIVER : Je veux bien qu'on me reprenne, si je me trompe. Mais la compagnie a certainement eu cette subvention pendant un grand nombre d'années. Si la subvention est périmée, elle l'est depuis une date récente. J'en serais très heureux.

M. LOGAN : Il est très important de savoir si la subvention est encore valide et nous pourrions peut-être suspendre l'adoption du bill jusqu'à ce que nous ayons établi ce qui en est. Si la compagnie a encore cette subvention en terres, je crois que nous établissons un précédent très dangereux, bien que je regretterais de faire quoi que ce soit pour priver les colons de ce chemin de fer. Après une longue discussion le préambule a été adopté, l'autre jour, à une bonne majorité, par le comité des chemins de fer. Ensuite, sans y être tenu, le Pacifique Canadien, à la demande du représentant de Selkirk (M. McCreary), a consenti à construire une voie ferrée sur le territoire de Gimli. Aujourd'hui, lors de la seconde lecture du bill, le député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott) vient nous dire : Voici ce que nous avons obtenu mais nous exigerons plus et nous

obligerons la compagnie à construire la voie ferrée dans une autre partie du pays. Ce qui permet au député de Labelle de dire en vertu du même principe : Vous devez construire un autre chemin de fer dans mon collège électoral. Si tous les députés dont les comtés sont desservis par le Pacifique Canadien exigent avant d'accorder une demande de cette compagnie, que cette dernière construise des voies ferrées dans leurs circonscriptions électorales——

M. OLIVER : Pourquoi ne le feraient-ils pas, si la compagnie est tenue de les construire?

M. LOGAN : Supposez qu'un membre de la Chambre aille dire au Pacifique Canadien: " J'exige que vous construisiez un chemin de fer se rendant à tel endroit dans mon collège électoral——

M. OLIVER : Je vous demande pardon ; mais pourquoi la compagnie ne construirait-elle pas les voies ferrées qu'elle est autorisée à construire, avant de demander de nouvelles chartes ?

M. LOGAN : Autrement dit, quand le Pacifique Canadien a obtenu une charte il ne doit pas s'occuper s'il retirera un seul dollar de la construction d'une voie ferrée ou ——

M. RICHARDSON (Lisgar) : Pourquoi la compagnie a-t-elle obtenu une charte, si ce n'est pour construire un chemin de fer?

M. LOGAN : La charte qu'elle a obtenue n'empêche personne d'en obtenir une autre. Mais il est étrange qu'on veuille obliger une compagnie à construire un chemin parce qu'elle a obtenu une charte, sans tenir compte des profits ou des pertes que comportera l'entreprise.

M. OLIVER : Dans quel but obtient-on des chartes de chemins de fer—est-ce pour construire ou pour empêcher la construction des voies ferrées?

M. LOGAN : Il y aurait lieu de demander cette question, si une autre compagnie demandait une charte que nous lui refuserions. Néanmoins, nous ne devrions pas forcer une compagnie à construire un chemin de fer sans tenir compte des résultats de l'entreprise.

M. OLIVER : Je me contenterai de dire qu'il n'est pas d'usage d'octroyer une charte quand une autre compagnie en a déjà obtenu une, couvrant le même territoire.

M. McCREARY : Je suis surpris de l'attitude du représentant d'Alberta (M. Oliver). L'autre jour encore, il était le parrain d'un bill, autorisant la construction d'une voie ferrée à la baie de James par une compagnie dont un nommé Harvey était le promoteur. Non seulement il désirait obtenir une charte pour un chemin de fer se rendant à la baie de James, alors que deux chartes ont déjà été accordées, dont l'une en sa faveur a été vendue à un prix fabuleux, mais il voulait aussi une charte pour une voie ferrée partant des bords de la baie d'Hudson, près de l'anse Chesterfield, et allant rejoindre le bassin de la rivière Mackenzie—voie ferrée qui ne sera pas construite avant mille ans, car il n'y a pas, il n'y a jamais eu et il n'y aura jamais personne dans cette contrée. Après l'attitude prise dans cette circonstance par le représentant d'Alberta, je suis surpris de l'entendre faire la leçon à la députation. Cette affaire a été examinée à fond devant le comité des chemins de fer. De concert avec l'honorable député, j'ai bataillé de mon mieux dans l'intérêt de la population de la vallée de la Qu'Appelle. L'affaire a été renvoyée devant un sous-comité dont le rapport nous a été défavorable, et, à mon avis, elle doit en rester là. J'espère que le présent bill sera adopté. Je recommanderai simplement une modification, afin de substituer la Rivière Islandaise à Gimli comme le terminus de la voie ferrée. Ce changement a peu d'importance, car les deux endroits sont rapprochés et je crois que le Pacifique Canadien aime autant se rendre à la Rivière Islandaise qu'à Gimli.

M. SCOTT : Je crains que nous ne nous soyons écartés de la question. Je ne suis pas en mesure de répondre à l'honorable député de Lisgar qui a demandé quel motif la compagnie invoquait pour demander une prolongation de délai de cinq années, avant d'entreprendre les travaux. Si quelqu'un dans cette enceinte peut répondre pour le Pacifique Canadien j'aimerais à l'entendre expliquer les motifs de la compagnie. Car je ne puis concevoir une semblable demande pour une autre raison que celle que j'ai mentionnée : Le manque de capitaux nécessaires à la construction de la voie. Dans l'intérêt de mon honorable ami de Cumberland, qui n'a probablement pas été présent pendant toute la séance de cette après-midi je répèterai,——

M. LOGAN : J'ai assisté à toute la séance cette après-midi ainsi qu'à la séance du comité.

M. SCOTT : Dans l'intérêt de l'honorable député, je répéterai ce que j'ai déjà dit, à savoir : que le Pacifique Canadien a déclaré aux délégués de la contrée qui se trouve au nord de la vallée de la Qu'Appelle que, du moment que ce chemin de fer serait construit, ce serait une entreprise payante. Il y a plusieurs colons dans cette localité ; on y récolte chaque année près d'un demi-million de boisseaux de froment, et il y a probablement, à l'heure actuelle, cinquante mille acres de terre en culture.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Et la compagnie construit le chemin ?

M. SCOTT: Elle a entrepris d'en construire vingt milles cette année ; ce qui est peu, si l'on considère que la population attend de-

puis 19 ans la construction d'une voie ferrée.

Je relèverai maintenant une autre observation du ministre des Travaux publics. Je serais le dernier à vouloir du mal à la compagnie du Pacifique Canadien. Je crois que les intérêts du pays sont intimement liés à ceux de cette compagnie, et, s'il en est ainsi, le sort du Nord-Ouest dépend en grand partie de la destinée réservée au Pacifique Canadien. A titre de représentant de l'ouest, je ne voudrais pas qu'on exigeât rien d'injuste de cette compagnie, ou qu'on fît quoi que ce soit qui pût lui nuire. Mais lorsqu'elle vient nous demander des privilèges et des concessions, je considère que c'est le droit de la députation de scruter ses demandes et de voir si elles peuvent être préjudiciables au Canada. Or, je déclare que les intérêts de la population qui habite au nord de la vallée de la Qu'Appelle—population qui est représentée dans cette enceinte par mon honorable ami d'Assiniboïa-ouest et par moi—seront desservis si la compagnie construit sa voie ferrée dans cette partie du pays où il y a peu de colons, de l'aveu même du député de Selkirk. Si la compagnie fait des dépenses pour construire——

M. CLANCY : De quelle dépense parle l'honorable député ?

M. SCOTT : Des dépenses nécessaires à la construction du chemin depuis Teulon jusqu'aux passes du lac Manitoba.

M. CLANCY : Qui supportera ces dépenses ?

M. SCOTT : La compagnie du chemin de fer du Pacifique, qui demande l'autorisation de construire cette voie ferrée. Si elle emploie ses capitaux à construire ces cent milles de chemin de fer, elle n'en aura plus pour prolonger le Nord-Ouest Central. Si je demande du délai, c'est parce que je crois qu'un haut diginitaire du Pacifique Canadien—occupant le poste élevé de président de la compagnie—a laissé entendre, l'autre jour, avant son départ de Montréal pour l'Angleterre que, si le présent bill était adopté, il entreprendrait de construire, pendant l'année courante, les soixante milles de chemin dont il est question. Je ne demande qu'un délai d'un jour ou deux, en attendant l'arrivée du député à qui cette déclaration a été faite et qui sera prêt, je le crois, à déclarer que, si le présent bill est adopté, la population habitant au nord de la vallée de la Qu'Appelle obtiendra le prolongement du chemin sur une distance de soixante milles. Je suggère d'adopter ce bill en comité, mais d'en suspendre la troisième lecture jusqu'à la première occasion, lorsque les bills d'intérêt particulier seront soumis à la Chambre.

M. FORTIN : J'apprendrai à l'honorable député que, depuis que la Chambre a été saisie de ce bill, je suis allé aux informations auprès de M. Drinkwater, président du Pacifique Canadien, afin de savoir si la déclaration mentionnée par l'honorable député avait été faite. Il me dit qu'aucune promesse semblable n'a été faite, mais que la compagnie est disposée à pousser aussi rapidement que possible les travaux de construction du Nord-Ouest Central, et qu'elle espère construire quarante milles de cette voie ferrée dans le cours de l'été prochain.

M. SCOTT : Celui de qui je tiens cette déclaration n'est pas présent. Je crois qu'aucun inconvénient ne peut résulter du renvoi de ce bill à mercredi soir.

L'honorable M. HAGGART : Assurément, l'honorable député a assez posé pour ses commettants——

M. OLIVER : J'invoque le règlement.

L'honorable M. HAGGART : Je me conforme au règlement. Voici un bill autorisant la construction d'un chemin de fer depuis un endroit appelé Teulon jusqu'à un autre appelé Gimli, ou jusqu'à une localité du voisinage sur un parcours de cent milles. Après que le présent bill a été adopté sans aucune objection préliminaire, sans qu'on ait trouvé à redire à la construction de cette voie ferrée, l'honorable député veut y ajouter une clause conditionnelle pour obliger la compagnie à construire un tronçon d'une autre voie ferrée dont la construction a été autorisée moyennant certaines conditions, à savoir, si ma mémoire est fidèle, moyennant l'obligation de construire vingt milles de la voie, chaque année pendant trois années successives. Voilà le marché qui a été sanctionné par la Chambre, et l'honorable député croit-il faire autre chose que poser ? Pourquoi ne donne-t-il pas avis qu'il proposera un amendement ? S'il est sérieux, pourquoi ne se conforme-t-il pas aux règlements de la Chambre et ne donne-t-il pas cet avis ? Même s'il le voulait, il ne pourrait par proposer un amendement. Il doit se contenter de la promesse que l'adoption du bill serait retardée d'une semaine ou deux ; il serait satisfait si quelqu'un élevait la voix pour promettre qu'un jour les privilèges accordés par la charte à la compagnie du Nord-Ouest Central seront suivis d'un engagement de construire trente ou quarante milles de plus. S'il désirait sincèrement sauvegarder les intérêts de ses commettants, il aurait donné avis d'un amendement, et il aurait insisté pour que celui-ci fût mis aux voix. Voilà pourquoi je déclare que l'honorable député ne fait que poser. Le présent bill autorise la construction d'un chemin de fer dans une tout autre direction que celle que suivra le chemin de fer qu'il veut faire construire, et l'honorable député nous demande de le modifier, ou de promettre que trente ou quarante milles d'un autre voie ferrée seront construits. Le ministre des Travaux publics a déclaré qu'il voulait faire construire un chemin de fer dans la province de Québec ; un autre député demande la construction d'un quai

à Halifax. Je sais que dans la partie du pays que j'habite, on a besoin de chemins de fer qui seraient plus utiles au public en général que la voie ferrée dont la construction tient tant à cœur à l'honorable gentleman. Je pourrais tout aussi bien demander au comité, avant d'adopter ce bill, d'y ajouter une clause conditionnelle sans donner avis de l'amendement, ou exiger du promoteur de ce chemin de fer la construction d'une certaine voie ferrée dans ma localité. Cela me suffirait. Pas besoin d'un statut du parlement, ni d'un amendement ; une simple conversation, un mot lancé devant le comité, me permettrait de me présenter devant mes électeurs et de leur dire qu'avant qu'une dépense puisse être faite dans une autre partie du pays, le promoteur d'un bill m'a promis qu'un certain montant serait dépensé dans celle que j'habite.

M. SCOTT : L'honorable député appuierait-il un amendement semblable à celui qu'il mentionne ?

L'honorable M. HAGGART : J'ai le droit d'examiner attentivement tout amendement que proposerait l'honorable député. Il doit en donner avis et l'inscrire sur l'ordre du jour. Je veux en connaître la teneur avant de me prononcer.

M. ROCHE (Halifax) : Le représentant de Lanark a porté un coup aux quais d'Halifax. Je ne vois pas de rapport entre la construction de ces quais et les entreprises du Pacifique Canadien au Nord-Ouest. Sa sympathie est peut-être éveillée parce que les quais d'Halifax, qui sont sous la surveillance du ministre des Chemins de fer, ont été brûlés pendant qu'il était ministre des Chemins de fer et Canaux ?

M. BOYD : La présente question mérite d'être examinée attentivement par le comité. On l'a dit la compagnie qui a cédé ses privilèges au Pacifique Canadien a eu une charte pendant vingt ans. Je me rappelle bien qu'il y a des années, je faisais partie d'une députation qui s'était rendue auprès du gouvernement d'alors, dans l'intérêt de cette population. Nous demandions l'octroi de nouvelles subventions en faveur de cette compagnie, pour lui permettre de construire cette voie ferrée. Je me souviens qu'il avait été question des colons. Nous disions : Il y a dans ce district des colons qui y ont été attirés par les promesses et les engagements de vos agents d'immigration. Le regretté sir John Thompson répliqua : Voilà le seul argument probant que vous ayez apporté ce soir. Aujourd'hui, M. l'Orateur, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a acquis cette charte. Son but est et a toujours été, de s'emparer de toutes les chartes se rapportant aux territoires situés entre la Rivière Rouge et les Montagnes Rocheuses. Les habitants du Nord-Ouest et du Manitoba s'y opposent. Ils ne veulent pas que l'état vienne en aide à la construction d'un chemin de fer dans un endroit où personne n'en profitera. Peut-on les blâmer de dire ce qui, selon eux, serait avantageux à ces malheureux colons, lorsque la compagnie du Pacifique Canadien se présente devant la Chambre et demande aux représentants du Nord-Ouest qui connaissent la condition de ces colons, d'appuyer de leurs discours et de leurs suffrages une entreprise de chemin de fer ? Le représentant de Lanark dit que le député d'Assiniboïa-ouest devrait proposer un amendement. Celui-ci est un nouveau député, et des personnes plus versées que lui dans la procédure parlementaire n'en connaissent probablement pas toutes les règles. La compagnie du Pacifique Canadien demande la permission de construire une voie ferrée dans un territoire où aucun colon n'en profitera. On lui a conseillé devant le comité de construire un chemin de fer dans une autre direction et la compagnie a consenti.

Le député de Selkirk (M. McCreary), enhardi par ses succès, veut maintenant la construction de quelques milles de chemins de fer par surcroit, et son amendement revient à celui proposé par le député d'Assiniboïa. M. le président, loin de moi la pensée de vouloir établir de nouveaux précédents ou de commettre la moindre injustice envers la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Au cours de ma carrière politique, j'ai toujours été l'ami de cette compagnie, et cela souvent au détriment de mes intérêts politiques. Comme l'a fait observer avec beaucoup de vérité le député d'Assiniboïa-est (M. Douglas), au Nord-Ouest c'est se suicider, politiquement parlant, que de se constituer le défenseur de cette compagnie. Pour mon propre compte, dorénavant, tant que je siégerai dans cette Chambre, dès que cette compagnie ou toute autre compagnie du Nord-Ouest viendra ici solliciter une nouvelle charte pour la construction d'un chemin de fer destiné à desservir une contrée où personne ne bénéficierait de la chose ; ou bien encore, dès qu'elle voudra détenir des chartes pour la construction de voies ferrées dont elle ne pousse pas activement la construction, et qui pourtant sont de grande urgence, comme la voie ferrée en discussion ; alors, je le déclare, en pareilles circonstances, elle peut compter sur une vive opposition de ma part.

M. MACLEAN : Je tiens à faire bien comprendre aux députés du Nord-Ouest que l'union fait la force et que c'est en se prêtant mutuellement main-forte dans cette Chambre qu'ils réussiront à faire redresser les griefs de ces populations ; sans cela, tous leurs efforts seront en pure perte. Il n'y a qu'un seul moyen d'arriver à ce but et voilà pourquoi nous avons adopté pareille tactique parlementaire. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) a bien voulu nous faire la leçon sur la voie à suivre pour saisir la Chambre de pareille mesure et pour redresser ces

griefs ; mais il n'y a pas d'autre moyen que l'agitation publique, faite ici même, en plein parlement. Si les députés du Nord-Ouest ont des griefs bien réels à faire valoir, c'est aujourd'hui le temps ou jamais. Avec de l'union, ils réussiront à les faire redresser. Qu'ils formulent leurs demandes, mais qu'ils se gardent bien de faire plier leurs principes aux exigences de parti. C'est à titre de représentants des populations du Nord-Ouest qu'ils détiennent leurs mandats ici et non pas pour se mettre à la remorque du parti.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. MACLEAN: L'heure est venue de livrer bataille sur ce terrain et de vider cette affaire ; et pour ma part, je suis prêt à combattre à côté des représentants du Nord Ouest. Je suis bien décidé à faire la lutte à tout parti quelconque, sur cette question des chemins de fer. Que les députés du Nord Ouest se donnent la main ; que les huit représentants de corporations se lèvent comme un seul homme, et ils obtiendront justice. Ces huit députés n'ont pas tous pris la parole aujourd'hui pour défendre leur cause. Il y a longtemps sans doute, que la Chambre en a vu un si grand nombre prendre part au débat ; mais si tous les députés du Nord-Ouest voulaient se donner la main, les griefs en question seraient bien vite redressés. Chaque section alternante de terres dans les Territoires du Nord-Ouest est réservée à quelque compagnie de chemin de fer ; or, ces projets de chemins de fer n'aboutissent pas et la colonisation du pays se trouve paralysée. On s'étonne qu'il ne se crée pas de nouvelles provinces, et qu'il n'y a pas encore quatre Manitoba, au lieu d'un. Le mal existe, et le remède est entre les mains de la Chambre. Ce remède, c'est l'agitation soulevée ici même, au sein du parlement, par les députés du Nord-Ouest, unis comme un seul homme et luttant pour les droits des populations de l'ouest. S'ils veulent livrer ce combat, je me ferai un bonheur de combattre à leurs côtés et de placer la lutte sur ce terrain-là même. D'autres députés emboîteront le pas derrière nous. Dans une année ou deux, nous aurons ainsi réussi à faire redresser une foule de griefs et surtout le plus sérieux de tous ces griefs, celui-là même que nous avons discuté l'autre jour, l'exemption de taxes dont jouit la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour ses terres dans les Territoires du Nord-Ouest. Le gouvernement, je l'espère, remettra à l'étude la question relative au renvoi de la question aux tribunaux.

Le PRESIDENT (M. Flint) : Je rappelle l'honorable député à l'ordre.

M. MACLEAN : Je suis dans l'ordre, puisqu'il existe une étroite connexité entre cette question et celle que je discute. Du reste, j'ai établi ma thèse. Il faut qu'un groupe de députés s'empare de cette question des chemins de fer.

Cette phalange doit se recruter parmi les députés des deux partis qui sont décidés à agiter ces griefs et à combattre épaule à épaule jusqu'à ce qu'on ait remédié à ces abus. Ce n'est pas aux principes énoncés par le député de Lanark (l'honorable M. Haggart), ni à la thèse établie par le premier ministre (très honorable sir Wilfrid Laurier) que j'irai demander la formule de la tactique parlementaire que j'entends adopter ; car, c'est au moyen de pareilles théories que ces messieurs réussissent à se débarrasser de toutes les questions épineuses qui se présentent. C'est au moyen de pareille tactique que, d'année en année, on réussit à éluder toutes les difficultés et à ajourner leur solution. Non, c'est de l'obstruction qu'il faut faire, s'il est impossible d'obtenir justice autrement. J'espère avoir réussi à créer une impression favorable dans l'esprit de M. Drinkwater, s'il est en ce moment à portée de ma voix et j'espère qu'il sera en lieu de construire, cette année, les quarante milles de chemin de fer en question.

L'honorable M. TISDALE : Il importe de donner la réplique à l'honorable député (M. Maclean), car c'est chose fort grave que de prendre pareille attitude au sujet d'un bill comme celui que nous discutons. Il a fait quelques observations à l'adresse du député de Lanark (l'honorable M. Haggart). Eh bien ! si nous avions suivi la lettre du règlement, comme ce dernier le voulait, nous aurions économisé un temps précieux, consacré à l'expédition de la besogne qui, à cette époque de la session, réclame toute notre attention.

M. MACLEAN : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TISDALE : Ainsi, c'est bien entendu ; qu'ils aient raison ou tort, du moment qu'ils auront un grief à formuler, ces messieurs sont bien décidés à faire de l'agitation, à temps et à contre-temps, au mépris même des règlements. En observant le règlement, ce qui est d'ordinaire le parti le plus sage, nous aurions coupé court à cette interminable discussion, bien que ces messieurs semblent avoir adopté ce moyen de répliquer aux arguments, tout en accusant leurs adversaires d'avoir recours à des arguties et des subtilités. Le règlement, s'il eût été appliqué, eut obvié à ce débat ; car, en effet, l'honorable député n'a pas donné d'avis de motion.

M. SCOTT : N'a-t-il pas été proposé une motion?

L'honorable M. TISDALE : Le règlement veut que l'on s'en tienne à la motion ; et comme il n'y a pas d'avis d'amendement, il n'y a absolument rien sur le bureau.

M. SCOTT : Il a été déposé une motion entre les mains de l'Orateur.

Le PREMIER MINISTRE : La motion comporte l'adoption de l'article en discussion.

M. MACLEAN : Quelle est la motion à l'étude, M. le président ?

Le PRESIDENT (M. Flint) : La motion tend à l'adoption du préambule de ce bill.

M. MACLEAN : C'est bien cela ; et en délibérant pareille motion, il est permis de discuter à perte de vue.

L'honorable M. TISDALE : Il n'a pas été donné avis d'amendement. Il est permis, dites-vous, de discuter tout ce qui se rattache d'une façon plus ou moins éloignée à ce bill ; mais, cela n'aurait pas lieu, à mon avis, si l'on s'en tenait strictement au règlement. Je demande votre décision, M. le président.

Le PRESIDENT (M. Flint) : Voici ma décision : Toute motion comportant l'adoption du préambule d'un bill ouvre un vaste champ à la discussion, et il est fort difficile de poser des limites au débat.

L'honorable M. TISDALE : Cette décision ne tranche guère la difficulté. Si je ne me trompe, il faut toujours donner avis d'un amendement qu'on veut proposer. Pour mon compte, je veux bien donner à l'honorable député toute la latitude voulue ; mais parce que je prétends, de concert avec le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) qu'il faut se borner au fond de la question, il n'est pas juste de nous accuser d'être des instruments des compagnies de chemins de fer et d'affirmer que nous obéissons à des mobiles inavouables, en combattant ce bill. Pareilles insinuations ne prouvent rien. Si j'ai pris la parole, c'est que le député d'York-est a déclaré que le seul moyen de remédier aux griefs en question est entre les mains des députés du Nord-Ouest, à qui il conseille de combattre ici en phalange serrée et de faire valoir leurs griefs à temps et à contre-temps. Ces prétendus griefs, j'ai bien le droit de les révoquer en doute. Si grief il y a ce sont bien les députés qui seraient en lieu de le formuler, eux à qui on inflige l'ennui d'une longue et inutile discussion sur une question soumise sans réserve aucune au plus important comité de la Chambre, qui en a fait une discussion approfondie et a donné sa décision, à la pluralité des voix. Après pareille décision, la question doit être censée réglée pour une année au moins. Le grief que je suis en lieu de formuler, je le répète, c'est qu'en pareilles circonstances, après que la législature et le comité ont épuisé le sujet, on nous tienne ici toute une après-midi à discuter de nouveau la chose.

Ces messieurs nous parlent de griefs auxquels il faut remédier. Or, c'est bien nous qui sommes en lieu d'en formuler, nous à qui on impose une discussion tout à fait étrangère au bill en discussion ; nous à qui on demande de modifier une loi adoptée par le parlement, après mûre délibération, cette session-ci. Ces messieurs proposent à leurs collègues de se grouper et de se former en phalange serrée pour combattre cette loi. Lorsqu'il s'agit de pareils griefs, pourquoi ces messieurs n'auraient-ils pas le courage de leurs opinions ? Il n'est pas besoin de se grouper pour cela. Quant à moi, je n'hésite pas à dire que lorsqu'une législation affectant les intérêts de particuliers ou de corporations a été adoptée après mûre délibération en séance de comité et de la Chambre, il faut se garder de la modifier. Quand la Chambre a fait une convention solennelle, venir lui demander de la révoquer, presque au sortir de ses délibérations, serait le comble du ridicule et de l'humiliation. Voilà pourtant ce qu'on nous propose sérieusement. Il y a quelques jours, nous avons voté l'adoption de cette charte, après avoir entendu les intéressés qui nous ont exposé tous les faits. Or, paraît-il, une compagnie qui détenait cette charte, après avoir longtemps laissé traîner l'affaire en longueur, déchut de ses droits à la subvention en terres. Certains députés parlent à leur aise de la facilité d'obtenir des capitaux pour la construction de chemins de fer, surtout dans les territoires récemment ouverts à la colonisation; mais qu'ils en tentent l'épreuve, et ils se convaincront bien vite de leur erreur. Au dire de certains députés au Nord-Ouest, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique y est si impopulaire que le simple fait de faire valoir ses droits——

M. BOYD : Je n'ai pas parlé de ses droits.

L'honorable M. TISDALE : Mais les arguments et les discours prononcés ici tendent précisément à lui enlever ses droits. D'ailleurs, quand bien même la compagnie serait mille fois plus impopulaire qu'elle ne l'est au dire de ces messieurs, pour ma part, je ne craindrais pas de me faire le défenseur de ses droits. Je consentirais volontiers à remettre mon mandat et je me ferais même un titre de gloire de briser ma carrière parlementaire, plutôt que de demeurer ici et d'approuver toute atteinte portée à une convention solennellement consentie par le parlement. Je le demande à mes collègues qui ont tant de griefs à formuler : où en serait le Canada sans les chemins de fer, et d'où sont venus les capitaux ?

M. MACLEAN : Où en serait la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sans le Canada ?

L'honorable M. TISDALE : La remarque de mon honorable ami n'est pas pertinente. Je maintiens, M. le Président, qu'il faut tenir parole à ces compagnies, advienne que pourra. Du reste, je me soucie peu de ce que l'on peut penser de moi, mais, je le déclare, s'il est une chose sacrée à mes yeux, c'est un contrat, et l'on ne doit pas y porter atteinte, de gaîté de cœur. Si la majorité de la Chambre décide dans le sens contraire, force me sera bien d'accepter sa décision ; car enfin, la législation s'impose non seulement à ceux qui en sont partisans, mais elle enchaîne également ceux qui la désapprouvent. Je suis fatigué d'entendre tout ce badinage au sujet des conventions. Quand

le parlement fait une convention de la plus haute importance, ce n'est pas matière à badinage que de venir nous demander de la modifier presque au sortir de la salle des délibérations. C'est au contraire, une chose de la plus haute gravité. Quand ces messieurs s'élèvent contre les compagnies de chemins de fer qui manquent à leurs engagements solennels, je suis le premier à les condamner ; mais jamais je n'approuverai la violation d'une convention conclue de bonne foi. Quand le parlement croit devoir accorder une charte à une compagnie, il doit y tenir. Ce n'est pas en brisant des conventions solennellement consenties que le parlement réussira à assurer le crédit du Canada. Ici, on ne reproche pas à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'avoir violé ses engagements, et cependant l'on cherche à attacher à une entreprise projetée par cette compagnie des conditions fort onéreuses, et cela sans formuler de critiques contre le projet lui-même, mais uniquement en raison de certains évènements survenus ailleurs. Si une compagnie de chemin de fer ou autre corporation manquait à ses obligation envers le pays, je serais le premier à l'obliger de tenir ses engagements ; mais du moment qu'elle tient parole, ceux qui cherchent à lui faire quelque injustice trouveront toujours en moi un adversaire déclaré.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. TISDALE : J'accepte volontiers ces acclamations, si elles s'adressent à mon attitude sur l'obligation de tenir nos engagements. Ces messieurs pensent avoir un grief.

M. SCOTT : A quelle convention faites-vous donc allusion ?

L'honorable M. TISDALE : La convention en question doit s'entendre de la loi votée par le parlement.

M. MACLEAN : De quelle loi s'agit-il ?

L'honorable M. TISDALE : Il s'agit de la loi par laquelle le parlement a accordé une charte à la Compagnie de chemin de fer " Great North-west Central ", aujourd'hui la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; charte où il est stipulé que, pourvu que la compagnie construise un certain nombre de milles de chemin de fer tous les ans, le parlement n'aura pas à intervenir.

M. MACLEAN : Cette loi, dites-vous, a été votée par la Chambre ?

L'honorable M. TISDALE : Oui. Les adversaires du bill ne s'accordent pas sur les faits ; mais au moins devraient-ils connaître ces faits, avant de discuter la question. Quelques-uns de ces messieurs ont appuyé leur thèse sur la subvention en terres, et nous leur avons prouvé qu'ils faisaient fausse route. Les députés doivent au pays et se doivent à eux-mêmes de se renseigner aussi parfaitement que possible, avant d'aborder la discussion de questions d'aussi haute importance. Je tiens à bien définir et à bien faire comprendre mon attitude. Je mets ces messieurs au défi de me prouver que j'aie jamais émis un avis ou formulé un argument contre l'obligation de forcer cette compagnie à rendre justice à qui de droit. Voilà toute la différence entre mon attitude et celle de certains députés.

M. LaRIVIERE : C'est à mes soins qu'avait été confié le bill dont il a été si souvent question, au cours de ce débat.

Une VOIX : Vous devriez au moins taire la chose.

M. LaRIVIERE : Pas le moins du monde. Quand la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique me demanda de prendre ce bill sous mes soins, je l'examinai et constatai qu'il ne contenait que deux articles. Je consentis à m'en charger, à la condition que si l'on proposait quelque compromis ou quelque amendement légitime, je serais tenu de l'accepter. C'est à cette condition que je consentis à me charger de ce bill. Le bill ne demandait qu'une prolongation de délai de cinq ans pour la construction du chemin de fer, et l'autorisation de transférer le siège des affaires à Montréal.

M. McCREARY : Et l'autorisation de s'occuper de vente de terres.

M. LaRIVIERE : Il n'y avait que deux articles. J'ai par devers moi le bill tel que je l'ai présenté. Il a subi ses différentes épreuves ; il a été discuté à fond par le comité des chemins de fer, et nous avons finalement adopté un compromis en vertu duquel le délai est réduit de cinq à deux ans ; la compagnie s'obligeait de construire un certain nombre de milles de chemin de fer chaque année. Le compromis a été accepté et la Chambre a adopté le bill. Je n'ai pas fait adopter cette mesure d'une façon subreptice. Tout s'est fait au grand jour ; il y a eu discussion approfondie, et après avoir été amendé par la Chambre, le bill a été transmis au Sénat, qui l'a adopté. Advenant que l'on voulût faire de l'opposition à ce projet de loi, c'était à l'époque où la Chambre était saisie de cette mesure qu'il aurait fallu soulever ces objections. Je vois avec surprise aujourd'hui qu'après l'adoption d'un compromis, dont on a admis la justice et la légitimité, et après que le projet de loi a été voté par la Chambre, on soulève au sujet de ce bill une nouvelle discussion se rattachant à un autre bill tout à fait différent, et cela simplement parce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est intéressée à cette dernière mesure. Je m'étonne qu'on nous demande de remettre sur le bureau une affaire qui a déjà été réglée. Il est bien permis à ces messieurs d'exposer les griefs qu'ils jugent bon de faire valoir ; mais aussi doivent-ils le faire en temps et lieu, et j'espère qu'ils vont mettre fin à

toute cette agitation contre le bill, s'ils n'ont pas d'autres raisons à faire valoir que celles qui se rattachent à un autre bill qui a déjà été adopté. S'il y a de nouveaux griefs à formuler, de nouveaux amendements ou de nouvelles propositions à présenter relativement au bill en discussion, à la bonne heure; et qu'on en donne avis. Jusqu'ici on n'en a rien fait. Le débat actuel roule sur un autre bill, qui n'est nullement mis au rancart, mais qui est rendu dans une sphère plus élevée, celle du Sénat.

Nous avons fait ici même une étude très approfondie de ce bill, et il a été adopté à cet égard un compromis, du consentement de tous les intéressés. La Chambre a définitivement adopté cette législation, et elle ne peut plus revenir sur sa décision, à moins qu'on ne présente une nouvelle mesure tendant à amender le bill en discussion.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je demande pardon au comité, si j'abuse de sa patience, en prenant de nouveau la parole ; mais je ne saurais laisser passer sous silence les observations de l'orateur qui m'a précédé. Cet honorable député (l'honorable M. Tisdale) nous a déclaré avec des accents d'une vertueuse indignation, qui prend sans doute sa source dans le plus pur patriotisme, que plutôt que de se permettre d'interpréter un traité quelconque, il préférerait remettre son mandat, et rentrer dans l'obscurité de la vie privée. J'ai sous les yeux le compte rendu officiel des débats de la session de 1894 et j'y vois un discours prononcé par l'honorable député, à l'appui d'un bill présenté par le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) à cette époque ministre des Chemins de fer, et tendant à interpréter un article de la charte de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Voici les faits. Il y avait dans la charte primitive de cette compagnie un article l'autorisant à importer en franchise douanière tous les matériaux dont elle aurait besoin pour la construction de sa voie ferrée. Cette voie fut complétée en 1884 ou en 1886, et le cabinet de cette époque rendit un arrêté ministériel déclarant la voie terminée, et finalement on paya à la compagnie les subventions votées par le parlement. Plus tard, la compagnie crut utile de construire quelques ponts en fer et en acier sur sa voie ferrée, et elle demanda au gouvernement de lui permettre sous l'empire de l'article de la charte primitive déjà cité, d'importer en franchise les matériaux voulus pour les ponts en question. Sir John Thompson, à cette époque ministre de la Justice et premier ministre, déclara dans un rapport que le gouvernement ne saurait autoriser pareille chose sous l'empire de la convention intervenue entre cette compagnie et le gouvernement, parce que celui-ci avait rendu un arrêté ministériel portant que les travaux de la voie ferrée étaient parachevés et qu'on avait versé à la compagnie les subventions votées pour le parlement. Le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque, le député de Lanark, trancha la difficulté en présentant un bill dont voici la teneur :

Qu'il est expédient de décréter que les mots " construction primitive ", qui figurent dans l'article 1 du chap. 7 des statuts de 1882, touchant la remise des droits sur certains articles fabriqués au Canada pour être employés dans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, doivent être interprétés de façon à s'étendre et à s'appliquer au premier pont en fer ou en acier érigé dans une localité, mais non pas au renouvellement ni aux réparations d'icelui.

Ainsi, voilà un article de la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont le sens était parfaitement clair. " Construction pirmitive," voilà bien l'expression consignée dans la charte ; et lorsque le député de Lanark présenta un bill tendant à interpréter ces mots, portant atteinte à ce que le premier ministre appellerait droits acquis——

Le PREMIER MINISTRE : Pas le moins du monde.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Du reste, la chose ne saurait souffrir doute.

L'honorable M. HAGGART : Ne sauriez-vous donc saisir la distinction?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Non. Qu'on me permette de poursuivre ma démonstration. Je le répète, le sens de l'article en question est parfaitement clair ; il stipule que tous les matériaux employés dans la " Construction primitive seront admis en franchise. Le chemin de fer est terminé ; le ministre de la Justice déclare dans son rapport que les travaux de la voie ferrée sont parachevés, et on adopte un arrêté ministériel dans ce sens. Alors le député de Lanark présente un bill tendant à interpréter la clause en question ; et comme il y va de l'intérêt de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le député de Norfolk-sud, (l'honorable M. Tisdale) prend la parole et voici ce qu'il dit :

Je regrette de ne pouvoir envisager la chose au même point de vue que le député de Simcoe-nord (M. McCarthy).

Dalton McCarthy s'était carrément prononcé contre le bill, et son hostilité à cette mesure reposait sur le fait que le bill tendait à interpréter un traité. Le député de Norfolk-sud ajoute :

A mon avis, il ne faut pas donner à cet article l'interprétation judaïque qu'il conseille au parlement de lui donner.

Ainsi, c'est bien entendu, quand il s'agit des intérêts de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, il faut interpréter la loi dans le sens le plus large possible ; mais, l'autre jour, quand je présentai un bill tendant à interpréter un article qui, d'après l'avis du parlement et de tout le monde faisait mention d'un délai de vingt ans à dater de l'adoption du traité, qu'est-il arrivé? L'honorable député (l'honorable M. Tisdale)

prenant la parole a signalé à la vindicte publique cet être dangereux qui a nom Richardson, député de Lisgar ; cet homme qui ose porter la main sur les droits acquis de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Or, aujourd'hui, voilà que ce monsieur déclare qu'il remettrait son mandat, plutôt que d'oser interpréter un contrat. Ainsi, la chose est parfaitement établie, l'honorable député n'a plus voix au chapitre. Il est toujours prêt à se faire ici le champion des droits de cette compagnie ; mais lorsque, nous, députés du Nord-Ouest, qui avons vu les colons plier sous le poids de leurs fardeaux, nous ôsons élever la voix pour les défendre, aussitôt l'honorable député se met à nous faire la leçon. Ses leçons sont, pour le moins, déplacées ici, et je les repousse avec indignation.

M. McCREARY : Je désire proposer en amendement que le chemin de fer se rende jusqu'à la rivière Islandaise.

Le PREMIER MINISTRE : Il faut d'abord donner avis de cet amendement.

M. PUTTEE : Est-ce qu'il n'est pas possible de remettre le bill à l'étude, afin d'y ajouter cet amendement ?

M. McCREARY : Non, je préfère ne pas insister.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill.

SOVEREIGN BANK OF CANADA.

La Chambre se forme de nouveau en comité, afin de délibérer le bill (n° 109), constituant en corporation la " Canadian National Bank ".—(M. German.)

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : La seule question à débattre, relativement à ce bill, est son titre. Le député de Welland, qui a présenté ce bill, n'est pas à son siège. En séance de comité, il a été formulé une objection relativement au titre en question et on a substitué le nom de " Empire Bank ". Les directeurs de la " Imperial Bank " se sont fortement opposés à la chose, et leur objection, à mon avis, est bien fondée. Les initiateurs du bill ont donc déclaré qu'ils consentent à accepter le nom de " Sovereign Bank of Canada ". Il ne saurait y avoir d'objection à ce nom.

M. CALVERT : En l'absence du député de Welland, je dois déclarer que j'ai reçu de M. Campbell une dépêche où il déclare qu'il consent à ce que l'on substitue au nom en question celui de " Sovereign Bank of Canada ".

M. WALLACE : De quel droit ? La " Imperial Bank " prétend-elle donc au monopole du mot " Empire " ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle n'a sans doute pas le monopole absolu du mot " Empire " ; mais il y a assez de connexité entre les mots " Empire " et " Imperial " pour donner lieu à l'objection signalée, et les intéressés, afin de couper court à toute discussion à cet égard, ont consenti à la modification proposée.

Le comité rend compte de ses délibérations sur le bill, lequel, après avoir subi sa troisième lecture, est adopté.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'OUEST.

Le bill (n° 124) relatif à la Compagnie d'assurance de l'Ouest—(M. McCarthy)—est délibéré en séance de comité et celui-ci rend compte de ses délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose la troisième lecture du bill.

M. MACLEAN : Ne serait-il pas sage de généraliser l'application de ce bill, de façon à ce que les autres compagnies puissent en bénéficier et jouir des mêmes droits relativement à l'exploitation de l'assurance? On a accordé le droit en question à une compagnie de création récente, et voilà que deux nouvelles compagnies d'assurance demandent une législation d'intérêt privé, afin d'obtenir le même droit. Pourquoi ne rendon pas la loi d'application générale, en insérant au bill en discussion une disposition portant que les autres compagnies, en s'adressant à l'exécutif pour obtenir ce droit, pourront en bénéficier à l'égal de cette compagnie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a que fort peu de compagnies qui désirent se prévaloir de ce privilège. Il n'est guère probable qu'après l'adoption de ce bill, il se présente de nouvelles demandes de la part d'autres compagnies.

La motion est adoptée ; le bill subit sa troisième lecture et est adopté.

DELIBERATIONS EN SEANCE DE COMITE—TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 125) relatif à la Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique.—(M. McCarthy.)

L'ORDRE ANCIEN DES FORESTIERS.

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (n° 120) relativement à la haute cour subsidiaire de l'Ordre ancien des Forestiers du Canada.—(M. Heyd.)

M. INGRAM : L'autre jour, lorsque ce bill a été discuté en séance de comité, j'ai demandé qu'on en ajournât l'étude jusqu'à vendredi, en attendant la réponse de certains intéressés qui s'opposent aux dispositions de ce bill. Je n'ai pas reçu la dépêche en question à temps pour la séance

du comité, et par conséquent, celui-ci a adopté le bill et a rendu compte de ses délibérations à la Chambre, avant qu'il m'eut été donné de faire connaître les vues de ces messieurs.

D'abord, j'ai reçu une lettre où l'on me demande de faire une étude approfondie de la législation proposée. Après avoir attentivement étudié ce bill, je n'y ai rien vu qui prête à la critique ; mais j'ai par devers moi des lettres venant d'un comité, représentant 295 membres de cette association, et me priant de demander le renvoi de l'étude de cette législation à six mois.

On conçoit que je me trouve en assez délicate situation puisqu'il me faut proposer le renvoi du bill, au moment de la troisième lecture, bien que je ne puisse rien trouver qui prête à la critique. Toutefois, afin de me protéger en prévision de l'avenir, je crois devoir donner lecture de cette correspondance et la consigner au compte rendu officiel de nos délibérations, afin que, si mon avis est erroné, les députés soient en mesure de juger d'après la correspondance s'ils doivent voter pour ou contre le renvoi à six mois.

Saint-Thomas, Ont., 19 avril 1901.

Cher monsieur,—La haute cour subsidiaire de l'ordre ancien des Forestiers a adressé au parlement une requête où elle demande une nouvelle législation. Le conseil exécutif prétend qu'il s'est vu forcé, dans l'intérêt bien entendu de cet ordre, de demander pareille législation ; or, nombre de membres de cet ordre sont d'avis que le conseil exécutif, en faisant cette tentative, assume une plus grande responsabilité que de droit, et en outre, que cette demande s'est faite quelque peu à l'improviste et sans que les cours subordonnées aient reçu les renseignements voulus sur les détails et le but de la législation en question.

La cour Elgin, n° 5863, a reçu une circulaire, dont exemplaire ci-joint, et à sa dernière réunion, elle a nommé un comité avec mission de vous communiquer ses vues à ce sujet, afin que vous soyez en mesure de les faire valoir et de sauvegarder nos intérêts. Nous croyons que, comme de droit, on aurait dû nous communiquer tous les renseignements les plus circonstanciés au sujet des faits et causes de nature à provoquer la demande de pareille législation ; ainsi qu'au sujet des remèdes ou des avantages découlant de cette législation ; et on aurait dû, en outre, transmettre à toutes les cours subordonnées une ébauche ou un exemplaire du bill projeté, quelque temps avant la convocation du parlement.

En l'absence de pareils renseignements, les cours subordonnées ne sauraient décider si cette législation porte atteinte aux droits des membres ou si elle les sauvegarde. Toutes les cours subordonnées élisent des délégués qui devront assister à l'assemblée que la haute cour auxiliaire tiendra au mois d'août prochain, alors que le conseil exécutif actuel briguera de nouveau les suffrages de l'ordre, et si le bill soumis à la Chambre était renvoyé à six mois, cela donnerait amplement le temps à l'assemblée de nos représentants d'étudier mûrement les questions de nature à provoquer une nouvelle législation, ainsi que la nature des remèdes stipulés par cette législation.

La cour Elgin a été établie à Saint-Thomas en 1873 et compte 295 affiliés. Nous nourrissons l'espoir que vous ferez l'impossible pour sauvegarder nos intérêts.

Votre dévoué serviteur,
W. E. YOUMANS,
Secrétaire.

M. A. B. Ingram, M.P.,
Edifices parlementaires,
Ottawa.

Je le répète, je ne vois pas comment cette législation pourrait porter préjudice aux intérêts de l'Ancien Ordre des Forestiers. Quoi qu'il en soit, voici une autre circulaire et une lettre qui m'ont été adressées et dont je vais donner lecture. Voici la circulaire :

Toronto, 2 avril 1901.

Cher monsieur et confrère,—Vous êtes prié de lire, à la prochaine réunion de votre cour, l'avis suivant :

" Avis est par les présentes donné que la haute cour subsidiaire de l'Ancien Ordre des Forestiers présentera au parlement du Canada, pendant sa présente session, une demande au sujet d'une législation, décrétant que :

" 1. Toutes les dettes actives, les intérêts, droits, crédits, effets et propriétés immobilières, personnelles et mixtes, appartenant à la haute cour subsidiaire de l'Ancien Ordre des Forestiers, constituée en corporation sous l'empire du chapitre 167 des Statuts revisés d'Ontario, 1877 (la corporation provinciale), à dater du 13 juin 1898, ont été transférés à la haute cour subsidiaire de l'Ancien Ordre des Forestiers, constituée en corporation par une loi du parlement du Canada, chapitre 91 des statuts de 1898 (la corporation fédérale).

" 2. Que les membres de la dite corporation provinciale, le 13 juin 1898, sont devenus, à cette date, membres de la dite corporation fédérale, et soumis à la constitution et aux lois de la dite corporation fédérale qui seront mises en vigueur de temps à autre.

" LOUIS F. HEYD, K.C.,
" Solliciteur pour le demandeur.

" Fait à Toronto, le 18 mars 1900"

Cette législation doit servir de complément à la législation obtenue du gouvernement fédéral en 1898.

J'ajoute que la législation projetée n'affecte nullement les fonds des cours subordonnées. Veuillez apposer votre signature et renvoyer le tout.

Votre tout dévoué,
(Signé) W. WILLIAMS,
Secrétaire permanent.

Cette circulaire a été transmise à la cour en question, le 2 avril, mais n'a été reçue que plus tard. Avant de lire la lettre, je vais donner lecture de la réponse que j'ai reçue par voie télégraphique :

Saint-Thomas, Ont., 25 avril 1901.

A. B. Ingram,
Edifices parlementaires,
Ottawa.

Demandez le renvoi à six mois, en raison d'insuffisance d'avis, etc. Les délégués de toutes les cours subordonnées se réunissent au mois d'août. La dernière législation provinciale est vue d'un mauvais œil par nombre de membres.

S. W. E. YOUMANS,
EDGAR SANDERS.

C'est là la dépêche que je n'ai pas reçue à temps pour la séance du comité vendredi dernier. Voici la dernière lettre qui m'a été adressée :

Saint-Thomas, Ont., 25 avril 1901.

M. A. B. Ingram,
Edifices parlementaires,
Ottawa.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre d'hier, je dois vous dire que je vous enverrai une dépêche ce soir, ainsi que vous me l'avez suggéré. Il est hors de doute que tous ces projets de loi sont survenus à l'improviste et que nos membres ainsi que ceux des autres cours, qui ont écrit à ce sujet à quelques uns d'entre nous, croient que l'exécutif s'est efforcé de faire adopter avec précipitation ces bills en question, tant celui que la législation provinciale a déjà adopté, que celui dont la Chambre des communes est en ce moment saisie. C'est par les journaux que nous avons d'abord appris ici l'existence du bill présenté à la législature provinciale, et les avis qui nous ont été transmis de la part du conseil exécutif ne nous sont parvenus qu'après que les travaux de la législature relativement à cette mesure fussent déjà fort avancés. C'est à tort, à notre avis, qu'on vous a donné l'assurance, à Ottawa, qu'une importante délégation s'était rendue auprès de la législature d'Ontario et qu'après avoir entendu discuter le bill, elle était revenue, parfaitement satisfaite. Il y a quelques jours j'ai reçu une lettre me donnant pareille assurance. Vous trouverez sous ce pli la première page de l'Ancient Forester, organe officiel de l'ordre, où vous trouverez la preuve que le conseil exécutif a cherché à faire paraître sous le jour le plus favorable possible la nouvelle législation obtenue dernièrement de la législature d'Ontario. En parcourant cette feuille, vous constaterez que même cet organe ne prétend pas que tous ceux qui ont assisté au débat en question soient retournés chez eux parfaitement satisfaits. Depuis l'adoption de la loi fédérale, chap. 91, 1898, il a surgi, parmi les membres, plus de mécontentement qu'il n'en existait auparavant ; et nous sommes d'avis qu'il ne faut pas prendre d'initiative quelconque, avant d'avoir eu le temps de discuter à fond et de bien saisir la raison d'être de ce bill, qui est censé devoir suppléer au défectuosités de la loi. Comme je vous l'ai dit dans une première lettre, l'assemblée de la haute cour subsidiaire se tiendra au mois d'août. Il s'y trouvera des représentants de toutes les cours subordonnées, et on y discutera à fond toutes ces questions ; et tant que cette assemblée n'aura pas tenu ses séances, nous croyons que, dans l'intérêt même de l'ordre, il serait préférable de ne pas rendre cette législation.

Bien sincèrement,
Votre tout dévoué,
S. E. YOUMANS,
Secrétaire.

Inutile de donner lecture du reste de cette correspondance, vu qu'il ne s'y agit que de choses m'intéressant personnellement. J'ai reçu une lettre du député de Toronto-ouest (M. Clarke), qui a déclaré que J. S. Williams n'avait jamais rempli de charge dans l'Ancien Ordre du Forestiers.

Je vois, en parcourant les rapports officiels de cette association, que M. J. S. Williams était parmi les messieurs qui se sont rendus auprès de la législature provinciale dans le but de combattre le bill adopté par cette législature. Je vois, dans la lettre de l'honorable député de Toronto-ouest, que M. Williams ne s'oppose pas à l'adoption de ce projet de loi à Ottawa, lequel est basé sur le même principe que celui adopté par la Chambre.

Je mets ces faits dans les Débats, afin de faire voir les objections soulevées par les messieurs opposés au projet de loi. Autant que je puis le constater personnellement, on n'objecte pas particulièrement au bill tel que soumis à cette Chambre. Mais, malgré cela, je me crois obligé de proposer le renvoi à six mois.

M. SPROULE: Je me suis opposé à la hâte que l'on a mise à faire examiner ce bill par le comité. J'avais des renseignements indirects portant que le bill contenait quelque chose de répréhensible, bien que ces renseignements ne fussent pas précis. En principe, j'objecte à la manière dont ces bills sont soumis après qu'on en a donné un avis de peu de jours. Il n'est pas probable que l'ordre souffrirait que l'on accordât un plus long délai. Le fait d'apporter des excuses pour présenter un bill à la Chambre sans donner l'avis régulier, crée toujours chez moi l'impression qu'il y a quelque chose de louche. Il est possible qu'il y ait des cas où des circonstances exceptionnelles justifient la présentation d'un bill sans l'avis régulier. Si c'est un de ces cas, l'on devrait pouvoir prouver que l'ordre subira des dommages considérables si le bill n'est pas adopté. Mais nous devrions être très prudents, lorsqu'il s'agit de présenter un bill de cette nature sans l'avis régulier.

On a dit au comité qu'il n'y avait aucune objection à ce bill, que tout le monde était satisfait. Cependant, il paraît maintenant qu'il n'en est pas ainsi. C'est une autre preuve qu'il faut y aller lentement au sujet de ces bills qui, pour une raison ou pour une autre, sont présentés en cette Chambre sans que l'avis régulier soit donné.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vu que le comité a réglé la question, et vu, surtout, que l'honorable député qui est chargé du bill n'est pas ici, nous ne serions guère excusables, à mon avis, de rejeter ce projet de loi. Nous pouvons en remettre la troisième lecture, ce qui permettra de l'examiner davantage. La seule objection que j'aie entendu soulever, c'est que cette compagnie avait fait des affaires à certains taux et que, plus tard, elle les avait augmentés. Cela est de nature à se produire en vertu de ce système, et l'on ne peut guère dire, je crois, que cela constitue une objection à ce bill. Le droit d'un membre quelconque de l'institution n'est pas lésé. Le bill change la juridiction provinciale en juridiction fédérale, mais, autant que nous pouvons voir, il ne lèse aucun intérêt personnel ; les intérêts qu'un membre peut avoir aujourd'hui, quels qu'ils soient, il les aura après l'adoption du

bill. Le comité a adopté le bill en étant sous cette impression.

Il serait malheureux, à mon avis, de le renvoyer à six mois, vu, surtout, que l'honorable député (M. Ingram) qui a proposé cela y est opposé.

M. INGRAM : La grande objection est que les officiers de l'association n'ont pas donné d'avis suffisant avant de demander à cette Chambre ainsi qu'à la législature de l'Ontario, d'adopter un projet de loi. C'est la coutume, dans les associations de secours mutuels, avant de présenter un projet de loi qui intéresse l'ordre, de l'envoyer aux loges subordonnées afin d'obtenir leur opinion. Dans le présent cas, on a objecté que l'on n'avait pas donné d'avis régulier.

M. SPROULE : En réponse à l'honorable ministre des Finances, qui a dit que nous devions adopter le bill, parce que le comité l'avait adopté, je lui rappellerai que la raison pour laquelle le comité l'a adopté est que l'on a déclaré que personne ne s'y opposait. Je sais que pour cela je me suis gardé d'en parler, bien que j'eusse de quelques personnes des renseignements portant qu'il était réellement sujet à objection. Il est arrivé plus tard qu'un grand nombre des membres mêmes de l'ordre, y étaient opposés. L'inconvénient semble provenir de ce que l'association a une loi qui lui permet de faire ou de modifier des règlemens, parfois au détriment des membres de l'ordre.

Celui qui ne serait pas membre de l'ordre comprendrait difficilement ces différents bills, qui font tort aux associations. J'ai toujours été d'avis qu'une des plus grandes sauvegardes du bien-être de l'ordre consistait à donner l'avis régulier. Lorsque cet avis est donné, la mesure est toujours soumise aux cours subordonnées avant d'être examiné par le conseil de l'ordre. Dans le présent cas, le délai n'était pas suffisant pour cela.

Le bill est rapporté.

INTERPELLATIONS.

COURRIERS SUR LES CHEMINS DE FER.

M. MONK, par M. Sproule :

1. Le ministre des Postes est-il informé que le nombre de courriers sur les trains de chemin de fer est tout-à-fait insuffisant dans le district de Québec ?

2. Y a-t-il des demandes de nouveaux courriers dans le district de Québec ?

3. Quel est le nombre des courriers dans les districts postaux respectifs de Québec, Montréal et Toronto ?

4. Quel est le nombre de milles parcourus chaque jour, en moyenne, par chaque courrier dans chacun de ces trois districts ?

5. Est-il vrai qu'une prime de $200 est accordée au chef du district postal qui diminuera le plus les dépenses dans son district, et que cette diminution de dépenses se fait au détriment des courriers qu'on fait travailler sans relâche et sans repos, au lieu d'augmenter leur nombre ?

Le PREMIER MINISTRE :

1. Non.

2. Oui. On a récemment demandé un courrier et il sera nommé.

3. Québec, 39 ; Montréal, 44 ; Toronto, 74 ; (deux sont employés aux travaux du bureau). Routes du district postal de Québec : Dix routes, représentant 25 trains par jour, entre les têtes de ligne de chaque chemin. District de Montréal : 12 routes, 30 trains ; district de Toronto : 24 routes, 58 trains.

4. Moyenne du nombre de milles parcourus par jour par les courriers : Québec : 106, 258, 131, 212, 187, 220, 136, 111, 130, 97, 223, 202, 241, 177, 95, 215, 87, 117, 100, 97, 122, 41, 177, 195, 84, 136, 91, 98, 115, 108, 138,151, 89, 99, 64, 78, 89, 63, 60. Montréal : 86, 116, 100, 94, 33, 116, 116, 131, 91, 71, 102, 89, 155, 139, 86, 155, 73, 125, 128, 161, 142, 44, 100, 143, 31, 122, 101, 137, 140, 157, 55, 156, 151, 133, 151, 121, 43, 138, 89, 147, 49, 98, 40, 115. Toronto: 118, 128, 77, 113, 118, 143, 87, 62, 122, 131, 110, 86, 136, 127, 48, 113, 77, 131, 151, 98, 98, 74, 135, 50, 140, 147, 138, 144, 148, 114, 153, 109, 127, 105, 141, 32, 98, 113, 98, 145, 126, 98, 65, 144, 138, 62, 136, 47, 131, 86, 127, 122, 58, 82, 65, 96, 133, 80, 130, 116, 91, 126, 151, 113, 102, 127, 130, 83, 84, 77, 65, 93.

5. Cela est absolument faux.

IMPORTATIONS DES ETATS-UNIS.

M. CHARLTON :

Quelle est la valeur totale des articles imposables importés des Etats-Unis pour la consommation, du 1er juillet 1900 au 1er avril 1901 ?

Le MINISTRE DES DOUANES: La valeur totale des articles imposables importés des Etats-Unis pour la consommation, du 1er juillet 1900 au 1er avril 1901, est de $37,486,-308.

M. CHARLTON :

Quelle est la valeur totale des articles importés des Etats-Unis pour la consommation, du 1er juillet 1900 au 1er avril 1901 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : La valeur totale des articles importés des Etats-Unis pour la consommation, du 1er juillet 1900 au 1er avril 1901, est de $78,702,440.

M. CHARLTON :

Quel est le montant total des droits perçus sur les articles importés des Etats-Unis, du 1er juillet 1900 au 1er avril 1901 ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le montant total des droits perçus sur les articles importés des Etats-Unis, du 1er juillet 1900 au 1er avril 1901, n'est pas encore connu.

Si l'honorable député veut absolument avoir ce renseignement, le ministère sera peut-être en mesure de le lui fournir dans une semaine, ou s'il préfère suspendre son interpellation, il peut le faire.

M. l'ORATEUR : En suspens.

LIGNES TELEGRAPHIQUES A DAWSON.

M. GANONG :

1. A quelle date a été commencée la construction de la ligne du télégraphe entre Dawson et Bennett et quand a-t-elle été mise en exploitation pour la première fois ?

2. Quand sera terminée la ligne continue entre Dawson et Quesnelle ?

3. Combien de dépêches ont été transmises par la ligne telle que finie entre le premier jour et le 15 avril 1901, et quel a été le chiffre des recettes pendant cette période ?

4. Combien de dépêches ont été transmises par la ligne par mois pendant cette période, et quelle est la moyenne du tarif et des recettes ?

5. Quel est le tarif sur la ligne telle qu'exploitée actuellement ?

6. Quel sera le tarif entre Dawson et Ashcroft aussitôt que la ligne directe sera en opération, ou sur quelle base sera-t-il établi par 100 milles ?

7. Combien a coûté la ligne telle que finie ?

8. Quel sera le coût de la ligne continue quand elle sera terminée, et quelle sera la longueur de la ligne en terre ferme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. I. Tarte) :

1. Nous avons commencé la construction de la ligne au printemps de 1899. En juin, la ligne était en exploitation entre Bennett et White-Horse, et jusqu'à Dawson, le 28 septembre.

2. On s'attend à ce que la ligne soit terminée jusqu'à Ashcroft au commencement de l'été prochain, 1901—le 1er juillet, j'espère.

3. Les derniers rapports reçus de toutes les parties de la ligne vont jusqu'au 31 décembre 1900. Nombre total de dépêches envoyées : Juin 1899, décembre 1900, inclusivement, 41,816 ; et montant des recettes pendant la même période, $107,712.28.

4. Le nombre de dépêches envoyées par la ligne pendant les douze mois de 1900 a été de 32,180, et les recettes ont été de $87,630.83 ; la moyenne par mois a été de 2,681 dépêches, et la moyenne des recettes, de $7,302.57.

5. On peut trouver le tarif à la page 40 du rapport du ministère des Travaux publics sur les télégraphes ; le voici :

Tarif ordinaire des dépêches : 75 cents pour les premiers dix mots, et 5 cents pour chaque mot supplémentaire sur la ligne de la Compagnie du défilé de White, et 50 cents et 5 cents à $3.15, selon la distance, pour la ligne de l'Etat ; le tarif étant approximativement de 50 cents pour dix mots par 100 milles. On peut, comme je l'ai dit, trouver l'autre partie du tarif à la page 40 du rapport du ministère.

6. Le tarif, quand la ligne sera terminée jusqu'à Ashcroft, n'est pas encore fixé.

7. Quatre cent trente mille dollars.

8. A environ $460.000. La longueur de la ligne de Bennett à Tagish est de 46 milles ; de Tagish à Dawson, de 518 milles ; de Tagish à Atlin, de 75 milles, et d'Atlin à Ashcroft, la longueur sera probablement d'environ 1,250 milles.

M. l'ORATEUR.

STEAMERS ENTRE LE CANADA ET LA FRANCE.

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) : Je propose :

Qu'il est à propos d'accorder une subvention n'excédant pas une somme de $100,000 par année, pour l'établissement d'un service de steamers entre un port ou des ports du Canada et un port ou des ports de France.

J'ajouterai que Son Excellence m'a autorisé à présenter cette résolution.

La motion est adoptée.

MODIFICATION A LA LOI RELATIVE AUX ELECTIONS FEDERALES DE 1900.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 64) modifiant la loi de 1900 relative aux élections fédérales.—(Honorable M. Fitzpatrick.)

Article 1.

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable C. Fitzpatrick) : C'est le même article que celui que nous avions auparavant, sauf qu'il substitue l'alinéa (g) de l'article 41 à l'alinéa (h). L'alinéa (h) se trouve dans l'ancien bill par suite d'une erreur typographique. Ce devrait être le paragraphe (g).

M. INGRAM : L'honorable député de Marquette (M. Roche) a un bill semblable, et nous demandons du délai afin que l'honorable député puisse être ici.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Nous examinerons l'article suivant et suspendrons celui-ci.

M. MACLEAN : Avant que nous passions outre, j'aimerais demander à l'honorable Solliciteur général s'il fait des stipulations pour réparer des erreurs semblables qui se sont produites dans Durham-ouest, et s'il a l'intention de proposer quelque mesure qui empêche la répétition de ces erreurs, et qui ait l'effet de donner au député élu pour représenter Durham-ouest le siège auquel il a droit en cette Chambre.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Si je comprends bien, mon honorable ami (M. Maclean) veut parler de la difficulté relative au dépôt du chèque, fait à l'époque de la présentation des candidats. Cette difficulté ne se présentera plus lorsque ce bill aura été adopté, car nous faisons des dispositions pour ce qui s'est passé dans l'élection de Durham-ouest. En même temps, mon honorable ami ne doit pas s'attendre à ce que nous adoptions une loi dont l'effet sera rétroactif, ni à ce qu'elle s'applique aux difficultés survenues jusqu'ici et qui sont aujourd'hui soumises aux tribunaux.

M. MACLEAN : Pourquoi pas? A mon avis, l'endroit où nous puissions corriger une

erreur et réparer une injustice de la nature de celles-là, c'est bien cette Chambre, et le seul endroit où vous puissiez rendre réellement justice dans le présent cas, c'est cette Chambre, qui, par une loi et sans causer de tort à personne, peut déclarer que M. Thornton est le député de Durham-ouest, et elle devrait le faire aujourd'hui. Si je ne me trompe, il est du devoir du gouvernement d'adopter une mesure à cet effet, et il est du devoir de l'opposition de porter la Chambre à se prononcer sur cette question. Il ne s'agit pas d'une simple question de droit ; il s'agit de rendre justice et de voir à ce que cette circonscription électorale soit représentée.

Ainsi que je l'ai déjà fait observer, ce qui s'est passé dans Durham-ouest a pu se passer dans un grand nombre de divisions électorales du pays, et le gouvernement aurait pu en profiter pour garder le pouvoir pendant six mois. Non seulement je désire que la loi soit corrigée en ce qui concerne le dépôt d'un chèque marqué, mais je veux que le parlement rende justice à la population de Durham-ouest, en lui permettant d'avoir ici un représentant à cette session. Je suis en faveur d'une loi dont l'effet sera rétroactif ; appelez-la comme il vous plaira, l'essentiel est qu'elle rende justice.

Cette circonscription électorale est l'une des plus importantes du Canada. L'honorable M. Edward Blake l'a représentée autrefois, mais, à cause d'une petite irrégularité, ou à cause d'une indiscrétion de la part du président d'élection, elle est sans représentant dans ce parlement et, en ce qui concerne les tribunaux, il est possible qu'il en soit ainsi pendant quatre ans encore. Nous ne savons pas quand les tribunaux décideront la question. Le parlement doit exprimer l'opinion du peuple, qui doit avoir, en cette Chambre, des représentants pour cela. Nous ne devrions pas laisser aux tribunaux le soin de décider une question comme celle-là. Ce n'est pas une question de parti. L'essentiel est que tout le peuple du pays soit représenté en ce parlement. M. Thornton avait obtenu une bonne majorité, mais une petite indiscrétion du président d'élection l'a empêché de prendre son siège. La seule chose que le parlement doive faire, d'après moi, c'est d'adopter une résolution déclarant que M. Thornton est le député régulièrement élu de Durham-ouest et qu'il a le droit de prendre son siège en cette Chambre. J'espère que le gouvernement insérera une disposition dans ce bill, ou que le parlement adoptera une résolution, selon qu'on le jugera le plus à propos, et donnera un siège en cette Chambre à M. Thornton comme étant le député régulièrement élu de Durham-ouest. Je n'approuve pas le système consistant à laisser le soin de règler une question de cette nature aux tribunaux, qui en retarderont la décision pendant trois ou quatre ans.

Il y a plusieurs mois déjà qu'elle leur est soumise, et ils n'ont encore fait aucun progrès. Nous ne savons pas quand la circonscription électorale sera représentée. Je désire que le peuple soit représenté en cette Chambre. A cause d'une légère illégalité, une partie considérable de la population n'est pas représentée, et j'espère que la Chambre adoptera des dispositions pour permettre à M. Thornton de venir prendre son siège immédiatement en cette Chambre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je rappellerai à mon honorable ami que cet amendement est destiné à répondre à une difficulté qui s'est présentée dans l'élection de Durham-ouest, difficulté survenue non par suite d'un changement fait à la loi depuis 1896, mais à cause de la loi appliquée depuis 1874. Vu que cette affaire est maintenant soumise aux tribunaux, il ne serait pas convenable de notre part d'intervenir par voie de législation. La disposition que nous soumettons pour empêcher que la même difficulté ne se présente à l'avenir, est tout ce que nous pouvons faire.

M. MACLEAN : Je ne veux pas vous empêcher de soumettre cette disposition, mais je désire que vous répariez l'injustice dont on souffre aujourd'hui. M. Thornton devrait être membre de cette Chambre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est aux tribunaux de dire s'il existe une injustice.

M. MACLEAN : Le parlement l'emporte sur les tribunaux ; il peut dire qui devrait être membre de la Chambre et qui ne devrait pas l'être.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce serait adopter une méthode dangereuse.

M. MACLEAN : Ce n'est pas adopter une méthode dangereuse, c'est le moyen d'obtenir justice. Le moyen de laisser cette circonscription électorale sans représentant, c'est de confier l'affaire aux tribunaux qui la tiendrait en suspens pendant des années; mais le moyen d'assurer au peuple une représentation immédiate et de rendre justice pleine et entière, c'est de faire adopter par cette Chambre une résolution portant qu'à son avis, M. Thornton est le député régulièrement choisi par les électeurs de Durham-ouest. C'est notre droit, et nous nous devons à nous-mêmes et nous devons à cette circonscription électorale d'adopter la méthode que je suggère.

M. BENNETT : En disant qu'il ne doit être rien fait en cette affaire, le procureur général surprendra les électeurs de Durham-ouest, quel que soit le parti auquel ils appartiennent. La population de cette division électorale croyait que l'on traiterait cette question au point de vue du droit, et non pas en s'appuyant sur des subtilités. Le Solliciteur général a dit que l'affaire était soumise aux tribunaux, mais l'on ne doute pas du tout que M. Thornton n'ait été élu par la majorité des électeurs de cette division. La question de savoir si l'on peut annuler

l'élection de M. Thornton pour des actes irréguliers qu'il aurait commis lui-même ou que ses agents auraient commis, est une question libre, mais dès le premier jour de la session, le gouvernement aurait dû faire comparaître le président d'élection devant la Chambre, pour savoir de lui qui avait obtenu la majorité des suffrages. Pourquoi le gouvernement ne l'a-t-il pas fait ? Sa majorité est si forte, qu'un conservateur de plus ne l'aurait pas réduite d'une manière sensible. Mais il a refusé de rendre justice à M. Thornton, et il se défend aujourd'hui en disant que l'affaire est devant les tribunaux.

Je parle d'après des renseignements reçus d'habitants du comté, en disant que les électeurs de cette division sont tout à fait dégoûtés de la conduite du gouvernement. C'est tellement le cas, que lorsque ses amis du gouvernement d'Ontario ont convoqué une assemblée dans cette circonscription électorale, il leur a été impossible de nommer de candidat libéral, parce que, en l'état de surexcitation dans lequel l'injustice envers M. Thornton a jeté l'opinion publique, personne n'a eu l'audace d'accepter la candidature du parti libéral. C'est ce que l'on devrait faire. On devrait désapprouver un acte de ce genre, comme l'a fait la population de Durham-ouest. Les tribunaux ne sont pas chargés de décider si M. Thornton a obtenu la majorité des suffrages. Il s'agit simplement de savoir si l'avocat de M. Thornton a fait une procédure régulière.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce n'est pas la question. Il s'agit de savoir—et c'est la question soumise à la cour Suprême—si M. Thornton a jamais été candidat, et je crois que c'est une question de quelque importance.

M. MACLEAN : Nous devrions la résoudre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Autant vaudrait décider si mon honorable ami occupe légalement son siège.

M. MACLEAN : Je laisse à la Chambre le soin de décider ce point.

M. BENNETT : Il ne s'agit pas de l'élection même de M. Thornton, mais il s'agit de la légalité du dépôt. C'est le gouvernement qui, par sa faute, a amené ce malheureux état de choses, car il n'a pas eu le courage d'appeler un juge à ce tribunal. Les deux juges différaient d'opinion, tandis que si un troisième juge avait siégé, la question aurait été décidée d'une manière ou d'une autre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami (M. Bennett) a tort. Assurément, l'honorable député sait très bien qu'il doit y avoir seulement deux juges pour juger une action en invalidation d'élection, et qu'il y a appel des deux juges à la cour Suprême. Quand bien même l'on nommerait quarante juges dans Ontario, cela ne changerait pas la question.

M. BENNETT : Si je comprends bien, la question a été soumise à la cour de Division, et non pas aux juges qui devaient décider la question.

Le SOLLICITEUR GENERAL : On ne pouvait pas s'adresser à la cour de Division.

M. BENNETT : Si j'ai tort en cela, je vais désavouer ce que j'ai dit sur ce point. Toutefois, il n'en est pas moins vrai que le gouvernement aurait dû faire comparaître le président d'élection devant la Chambre, et lui faire déclarer quel nombre de suffrages chaque candidat avait obtenu, alors que cette Chambre aurait pu et aurait dû proclamer M. Thornton élu comme ayant reçu la majorité des suffrages. La Chambre pouvait adopter une loi reconnaissant que M. Thornton était le député élu, réservant, bien entendu, au requérant, le droit d'intenter une action en vertu de la loi relative aux élections contestées.

J'espère qu'avant d'adopter ce bill, on y insérera une disposition pour en rendre l'effet rétroactif, afin de déclarer M. Thornton élu, réservant tous ses droits au requérant qui désirerait intenter contre lui une action en invalidation d'élection pour les raisons ordinaires.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne pense pas que l'on puisse admettre la proposition. Dans cette affaire, il s'agit de savoir si M. Thornton a jamais été candidat ; la question a été soumise aux tribunaux pour décision ; la cour Suprême en est aujourd'hui saisie.

M. BENNETT : Devant quel tribunal ce procès avait-il lieu quand les deux juges ont différé d'opinion ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne saurais vous le dire, mais la question est actuellement soumise à la cour Suprême.

M. LANCASTER : La teneur de la loi que le Solliciteur général veut modifier aujourd'hui a donné lieu à la divergence d'opinion qu'il y a eu entre les deux juges, relativement à la question de savoir si M. Thornton avait été candidat, on non ; il s'agissait de décider si un chèque constituait une offre légale. Si l'on a raison de modifier cette loi afin que personne ne soit ennuyé par cette objection à l'avenir, pourquoi n'est-il pas juste de dire qu'elle ne s'appliquera pas à l'élection de M. Thornton, qui a eu lieu en novembre dernier ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami n'est certainement pas sérieux. Cette Chambre adopte une loi d'après laquelle les droits des intéressés sont établis, et le parlement ne saurait la modifier de façon à toucher aux droits acquis en vertu d'une loi antérieure. Evidemment, aucun avocat ne contestera cela.

M. LANCASTER : Il n'y a aucun contrat, ici. L'objection empêche qu'il n'y ait un représentant en cette Chambre, et celui qui a obtenu la majorité des suffrages occuperait aujourd'hui un siège dans ce parlement, si, le 7 novembre, la loi eût été ce qu'elle devrait être d'après la proposition du Solliciteur général. Le raisonnement du député de Simcoe-est (M. Bennett) s'applique tout à fait à la question.

M. MACLEAN : Cette Chambre peut parfaitement faire comparaître ici le président d'élection et lui demander lequel des deux candidats a obtenu le plus grand nombre de suffrages ; et lorsqu'il aura donné sa réponse et que nous saurons que quelque légère irrégularité a eu lieu, cette Chambre pourra alors déclarer que M. Thornton est le député de Durham-ouest. C'est une procédure parfaitement légale et juste. Elle est juste et pour la Chambre et pour les électeurs de Durham-ouest, dont une grande majorité a voté pour M. Thornton.

A mon avis, le très honorable premier ministre donnerait une bonne leçon à quelques-uns des conseillers qui l'entourent, s'il faisait comparaître ce président d'élection devant cette Chambre et lui posait cette simple question, et, sur sa réponse, s'il reconnaissait M. Thornton comme député de Durham-ouest.

M. BORDEN (Halifax) : Les circonstances qui se rattachent à cette affaire sont particulièrement fâcheuses, en ce que la circonscription électorale est privée de représentant. Il aurait été de beaucoup préférable—nous l'admettons tous, je suppose—que le président d'élection eût déclaré que l'un ou l'autre des candidats était élu ; et il semble que ce qu'il aurait eu à faire aurait été de proclamer M. Thornton qui, d'après son relevé imprimé dans les procès-verbaux, avait une majorité de quarante voix sur l'autre candidat. La difficulté provient de ce que M. Thornton a remis au président d'élection, à titre de dépôt, un chèque accepté tiré sur une banque, au lieu de lui remettre des billets fédéraux. L'affaire est particulièrement malheureuse parce que, si je comprends bien, il y a aujourd'hui en cette Chambre au moins deux honorables messieurs qui ont fait leurs dépôts exactement de la même manière.

La question de savoir si c'est une raison suffisante pour annuler l'élection est maintenant soumise aux tribunaux. D'après ce que je comprends, les procédures que l'on a prises sont les suivantes : M. Thornton a produit contre le président de l'élection une requête par laquelle il demande le siège. On a produit une requête contre M. Thornton dans l'intérêt de M. Beith. La requête produite par M. Thornton a été soumise à deux juges, de la manière ordinaire, en vertu de deux ordonnances d'après lesquelles elle devait être plaidée à une heure et dans un lieu précis. Un des juges, qui croyait avoir juridiction pour procéder en vertu de ces ordonnances, a décidé que M. Thornton était régulièrement élu et devait avoir le siège. L'autre juge a décidé, en vertu d'une certaine disposition de la loi relative aux élections fédérales, qu'il fallait entendre les deux requêtes en même temps, et, en conséquence, il a refusé de rendre jugement ; depuis, l'on a émis un ordre pour entendre les deux requêtes en même temps. Dans l'intervalle, si je comprends bien les faits, ainsi qu'on me les a rapportés, M. Thornton a produit des objections préliminaires à la requête faite contre lui ; ces objections ont été entendues et décidées, le juge qui les a entendues les ayant renvoyées. On en a appelé de cette décision à la cour Suprême du Canada, et cet appel figure en tête de la liste des causes que l'on entendra le 7 mai.

Il est très malheureux que cette circonscription électorale soit privée de représentant ; c'est la chose importante que la Chambre doit examiner. L'acte du président de l'élection a privé la circonscription électorale de représentant. Je ferai observer à mon honorable ami, le Solliciteur général, que la demande de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) n'est peut-être pas aussi déraisonnable qu'il peut le penser. Je ne doute pas que le parlement n'ait le pouvoir d'adopter une loi de cette nature, car, s'il est autorisé à traiter cette question, il pourrait certainement donner un effet rétroactif à sa loi. La question de savoir s'il devrait le faire ou non, est une autre question, et, je l'admets, elle est grave. Lorsque les tribunaux sont saisis d'une matière de cette nature, j'admets que le parlement doit s'abstenir dans une très grande mesure. La seule considération qui puisse influer sur cette affaire, c'est que cette circonscription électorale est privée de représentant, et nous modifions la loi relativement à la question même soumise, aujourd'hui, aux tribunaux. Vu qu'il y a ici une circonscription électorale privée de représentant, et que le gouvernement présente un projet pour modifier la loi à l'avenir sous ce rapport même, la demande faite par mon honorable ami, le député d'York-est, ne me paraît pas aussi déraisonnable que le Solliciteur général semble le donner à entendre. Assurément, mon honorable ami, le Solliciteur général, n'est pas d'avis qu'il est très raisonnable ou juste de laisser la circonscription électorale de Durham-ouest non représentée dans ce parlement pendant deux ou trois sessions.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Au contraire, je crois que tout cela est très malheureux.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député d'York-est n'a pas proposé de donner le siège à M. Thornton. Il a simplement proposé qu'en ce qui concerne le dépôt, on ne lui fît d'autres objections, mais qu'on laissât à son adversaire le droit de continuer les procédures commencées sur sa requête, autant que les tribunaux le lui permettront.

Le PREMIER MINISTRE : On propose de lui donner le siège.

M. BORDEN (Halifax) : Le très honorable premier ministre, je crois, a mal compris la proposition. Tout ce que l'honorable député a suggéré, ç'a été de faire disparaître l'objection relative au dépôt, objection que l'on peut appeler une subtilité, et de considérer la présentation de M. Thornton comme ayant tout autant de validité que s'il avait déposé les $200 en billets fédéraux.

Le PREMIER MINISTRE : Et qu'arriverait-il?

M. BORDEN (Halifax) : Il arriverait que M. Thornton resterait exposé à toutes les autres attaques ordinaires dans ces cas. Il serait possible qu'il obtînt le siège ; le contraire pourrait aussi arriver. Les tribunaux d'Ontario pourraient annuler son élection le mois suivant.

M. FRASER : En attendant, il serait député.

M. BORDEN (Halifax) : Il serait député précisément comme le sont deux autres membres de cette Chambre, un de la gauche et l'autre de la droite. Dans le cas qui nous occupe, en raison de l'acte du président d'élection, la circonscription électorale est sans représentant.

Reprise de la Séance.

Le comité se réunit de nouveau à huit heures.

M. MACLEAN : L'état de choses qui existe aujourd'hui est le suivant : la population d'un comté, Durham-ouest, est privée d'un représentant en cette Chambre. Je ne prétends pas que la loi est défectueuse et qu'il est nécessaire de la modifier, mais qu'en réalité, elle est en faveur de ma prétention portant que M. Thornton est, aujourd'hui, le député de cette circonscription électorale.

Je dis que nous devrions faire comparaître ici le président d'élection et lui demander lequel des deux candidats a obtenu le plus grand nombre de suffrages ; puis la Chambre, sachant que dans le cas de deux autres honorables députés, un de la droite et l'autre de la gauche, la même irrégularité s'est produite et qu'on n'a fait aucune objection, nous devrions déclarer que M. Thornton est le député de Durham-ouest. Nous ne devrions pas nous écarter de notre devoir, ni rien faire qui soit contraire aux droits que nous possédons comme Chambre, et, d'un autre côté, nous devrions rendre justice à M. Thornton et à la division de Durham-ouest, qui est aujourd'hui sans représentant. A mon avis, lorsqu'ils examineront la question à ce point de vue, le Solliciteur général et le chef du gouvernement trouveront un moyen de faire comparaître ce président d'élection devant la Chambre, d'obtenir les renseignements dont j'ai parlé et de donner le siège à M. Thornton ; j'irai plus loin et je dirai que cette disposition que le Solliciteur général a l'intention d'insérer n'est pas tant une modification qu'une interprétation de la loi en vue de ce qui a déjà eu lieu relativement aux deux mandats qui ont été contestés, mais que l'on a accordés à ceux qui y avaient droit.

M. CLANCY : Si je comprends bien, ce n'est pas demander au Solliciteur général de modifier le bill de manière à lui donner un effet rétroactif. Nous pouvons donc écarter toute discussion concernant d'une manière très éloignée toute matière de ce genre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est cela ou ce n'est rien.

M. CLANCY : Bien que je ne sois pas avocat, je crois pouvoir dire que ce n'est pas cela et que c'est quelque chose.

Je comprends que l'honorable député d'York-est ne fait que profiter de l'occasion pour attaquer la conduite du gouvernement relativement à une autre affaire,—l'élection de Durham-ouest. Personne ne voudra prétendre que dans cette élection la loi électorale n'a pas été observée ou que quelques-unes des dispositions importantes ont été violées. Je défie le Solliciteur général de dire le contraire. Alors quel droit légal ou moral M. Beith ou ses représentants peuvent-ils avoir au mandat? Puisque cela est admis, nous n'avons plus à nous occuper de la violation des droits de cette Chambre.

Tout ce qu'on peut invoquer c'est que le président de l'élection a pour lui la lettre de la loi, et ce n'est qu'en donnant aux mots une interprétation forcée qu'on y arrive. La conduite n'est pas plus excusable que s'il avait refusé d'accepter un document qu'on lui aurait présenté de la main gauche, quand c'était l'usage de la présenter de la main droite. Il a refusé de proclamer élu un homme qui, autant que nous sachions, a obtenu la majorité des suffrages. La raison qu'il en donne, c'est que le dépôt de ce candidat a été fait sous forme de chèque et non en argent. Mais le lendemain il échangea le chèque contre de l'argent.

M. MACLEAN : Il en a donné un reçu.

M. CLANCY : Oui. Il aurait pu arriver que le chèque fût sans valeur ; mais c'était un chèque accepté et un chèque accepté a la même valeur que les billets de la banque sur laquelle il est tiré. Si la banque était solvable, le président de l'élection n'avait aucune raison d'agir comme il l'a fait, puisqu'il savait, en sa qualité officielle, que M. Thornton avait obtenu la majorité des suffrages.

N'étant pas avocat, je ne me permettrai pas de traiter légèrement ceux qui appartiennent à la profession légale ; mais le public en général, n'attache pas autant d'importance que le barreau aux jugements rendus sur de simples formalités, qui consacrent souvent les plus flagrantes injustices. La

question qui nous occupe n'a rien à faire avec le procès engagé. S'il y a actuellement une cause pendante, pourquoi en est-il ainsi? Je ne veux pas commenter la conduite de ceux qui ont intenté ce procès, mais on sait qu'un avocat habile réussit toujours à trouver un moyen de plaider.

L'honorable député d'York-est (M. Maclean) demande simplement que le président de l'élection soit amené à la barre de la Chambre pour que cette dernière sache officiellement qui de M. Thornton ou de M. Beith a obtenu la majorité des suffrages.

Munie de ce renseignement, la Chambre ne pourra faire autrement que de donner le mandat au candidat ayant obtenu la majorité. Ce ne serait pas là intervenir dans une cause pendante. Le tribunal n'a rien décidé parce que les juges ne sont pas d'accord. Il est vrai que la cause est actuellement en appel devant la cour Suprême, mais n'oublions pas que les pouvoirs de cette Chambre sont supérieurs à ceux de tous les tribunaux du pays. C'était le devoir de la Chambre de faire comparaître ce fonctionnaire devant elle, pour lui faire rendre compte de sa conduite—et il n'est pas trop tard pour le faire. La Chambre ne peut pas se dégager de sa responsabilité dans les actes de ses fonctionnaires. Je considère que le gouvernement doit renoncer à toute tentative de relier le cas de Durham-ouest à ce bill, et que son devoir est de sommer le président de l'élection à comparaître devant la Chambre pour l'informer officiellement du nom du candidat qui a obtenu la majorité des suffrages, afin que le mandat soit donné à ce dernier.

M. BRITTON : Je ne veux pas que les remarques que je me propose de faire soient mal comprises, ou mal interprétées. J'approuve absolument l'opinion émise sur cette question par l'honorable Solliciteur général avant la suspension de la séance. Je trouve regrettable la position dans laquelle nous nous trouvons. Mais nous ne sommes pas ici pour notre plaisir et il nous faut accepter les faits tels qu'ils sont. J'aurais vu avec plaisir le président d'élection proclamer M. Thornton élu, et je crois que c'était son devoir de le faire, puisqu'il a obtenu la majorité des suffrages, mais il ne l'a pas fait.

M. Thornton ou ceux à qui il a confié ses intérêts auraient pu s'abstenir de toute autre démarche et demander à la Chambre de lui rendre justice, mais on a préféré s'adresser aux tribunaux. Il présenta une pétition pour forcer le président de l'élection à le proclamer élu. C'est un axiôme reconnu que celui qui en appelle à la loi doit s'y conformer, et puisqu'il a engagé un procès, il ne peut pas se plaindre du résultat.

M. CLANCY : L'honorable député prétend que M. Thornton, en instituant des procédures contre le shérif, s'est désisté de son droit de venir demander justice à la Chambre. Mais était-il raisonnablement en droit de supposer que s'il n'intentait pas ces poursuites, la Chambre lui rendrait justice ?

M. BRITTON : Je ne vois pas pourquoi. Mais il a préféré s'adresser aux tribunaux, et ce n'est pas une question qui peut être décidée sommairement, ni par la Chambre, ni par le tribunal. Il est possible qu'il y ait dans les deux partis, des députés qui ont commis la même erreur que M. Thornton, sans qu'on en ait tenu compte. M. Thornton n'est probablement pas le seul candidat qui ait commis une illégalité, mais dans les autres cas, aucune objection n'ayant été soulevée, personne n'a eu à en souffrir.

D'ailleurs le cas n'est pas aussi facile à décider que certains députés semblent le croire. Les juges n'ont certainement pas été de cette opinion. Il est possible que, pour toute fin pratique, le chèque constituât un dépôt au sens de la loi, mais dans le cas contraire, tout électeur avait droit de se prévaloir de cette illégalité. Sur l'initiative de M. Thornton l'affaire fut portée devant les tribunaux. Mais dans le même temps un électeur présente une pétition contre l'élection de M. Thornton et aussi contre le président de l'élection. Cette pétition s'opposait à l'élection de M. Thornton pour deux raisons. Premièrement parce qu'il n'avait jamais été candidat, puisqu'il n'avait pas fait le dépôt légalement ; deuxièmement qu'en supposant que le dépôt eût été fait légalement, son élection était entachée de menées corruptrices.

Je crois qu'un des juges était d'opinion que M. Thornton devait être proclamé élu. Mais l'autre juge fut d'avis que le tribunal ne pouvait pas juger une seule pétition, mais que toute la cause devait être entendue. Une des raisons données par le juge pour appuyer cette décision, c'est que pour attaquer la validité d'une élection, le délai n'est plus de 21 jours à compter du rapport du président de l'élection, mais de 40 jours à compter de la date de l'élection, et que ces 40 jours étaient expirés quand l'affaire fut plaidée. Les deux juges n'ayant pu s'entendre, aucune décision ne fut rendue, ni dans un sens, ni dans l'autre, et l'affaire en resta là.

Alors, M. Thornton s'adressa à un des juges pour faire renvoyer la pétition. Ce juge refusa de débouter le pétitionnaire de sa plainte, et confirma les droits de M. Burnham. A titre d'électeur dans la division de Durham-ouest, M. Burnham a le droit de faire interpréter la loi, telle qu'elle était au moment de l'élection et nous ne pouvons pas le dépouiller arbitrairement de ce droit.

M. MACLEAN : Que dites-vous des droits des électeurs de Durham-ouest ?

M. BRITTON : M. Burnham est un de ces électeurs, et je ne sache pas que mon honorable ami ait qualité pour parler au nom de la majorité.

M. CLANCY : La majorité a parlé.

M. BRITTON : Mais la minorité a aussi des droits, et quiconque fait partie de cette minorité, a le droit de faire interpréter la loi par les tribunaux du pays, et alors à quoi servirait de faire comparaître le président de l'élection à la barre de la Chambre.

M. MACLEAN : La Chambre a le pouvoir de faire cesser une injustice.

M. BRITTON : La Chambre n'a pas le droit de déclarer que celui qui a institué des procédures en vertu de la loi telle qu'elle existait le 7 novembre dernier sera privé de ce droit par une décision subséquente de la Chambre des communes. Nous n'avons pas le droit d'adopter une loi ayant un effet rétroactif. Dans tous les pays ayant une constitution écrite, cela est inconstitutionnel, et le Canada est dans ce cas. Si nous pouvions le faire dans une circonstance nous le pourrions dans d'autres. Dans une affaire qui aurait été décidée par les tribunaux en vertu de la loi telle qu'elle existait à cette date, nous pourrions déclarer que la loi aurait dû être autrement, et annuler la décision du tribunal.

M. CLANCY : L'honorable député attache-t-il quelque valeur aux opinions données par les avocats sur cette question ?

M. BRITTON : Pourquoi pas ?

M. CLANCY : Alors il doit en conclure que tous les avocats ayant été de la même opinion il n'aurait pas dû y avoir de procès.

M. BRITTON : Ce n'est pas une conséquence nécessaire. Dans le cas actuel nous ne devons pas mettre en doute l'honnêteté du président de l'élection. Il n'y a pas de doute que certains électeurs ont cherché à le convaincre qu'il ne devait pas faire de rapport, et après avoir consulté un avocat, il aurait été imprudent de ne pas suivre son conseil. La question est maintenant devant les tribunaux, et si la Chambre intervenait elle pourrait le faire également dans d'autres causes. En supposant que nous changions la loi, nous n'avons pas le droit de légaliser un acte antérieur à l'adoption de la nouvelle loi. C'est pourtant ce qu'on nous demande de faire. La loi dit que le dépôt sera fait en argent, et certains électeurs se sont prévalus de cette disposition de la loi, et l'on voudrait que la Chambre déclarât que cette disposition de la loi n'existait pas, et que le président d'élection pouvait accepter un chèque.

C'est tout ce que j'ai à dire sur la question, et je crois que l'honorable chef de l'opposition a aussi déclaré qu'il est toujours dangereux de donner un effet rétroactif à la loi, et qu'il vaut mieux s'en abstenir.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député est tout à fait en dehors de la question. Il ne s'agit ni de M. Thornton, ni de M. Beith, mais de la division électorale de Durham-ouest qui est privée de représentant grâce à la conduite mal avisée du président d'élection. Il n'a pas suivi le conseil de ceux qu'il a consultés, mais l'opinion d'un seul, car les avis étaient partagés. Si mon honorable ami veut bien consulter les opinions qui sont reproduites aux pages 9 et 10 des Procès-verbaux, il verra que M. Aylesworth était d'opinion que M. Thornton devait être proclamé élu, mais que le rapport devait contenir une mention spéciale des faits ; M. Riddell, d'un autre côté, fut d'avis que la division devait rester sans représentant, et qu'aucun des candidats ne devait être déclaré élu. Voici les propres paroles de M. Aylesworth :

> Déclarer M. Thornton élu sans faire aucune mention de l'invalidité de son bulletin de présentation, ce serait ne tenir aucun compte de cette invalidité. D'un autre côté déclarer élu l'autre candidat qui n'a pas reçu une majorité des votes enrégistrés, ne serait certainement pas juste.
>
> Dans ces circonstances, apparemment, votre seule ligne de conduite est de faire un rapport spécial énonçant les faits et de laisser aux tribunaux réguliers du pays le soin de juger la question.

Tout ce que dit M. Aylesworth permettait au président de l'élection de déclarer M. Thornton élu, en faisant un rapport spécial relatant les faits et permettant à tout électeur de présenter une pétition en invalidation d'élection.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Il y a dans cette affaire un point qui n'a pas été mis en lumière. Le chèque accepté a été remis au président de l'élection la veille de l'appel nominal des candidats ; il prit le chèque, le déposa à la banque, retira l'argent, et le déposa à son crédit dans une autre banque. Je ne comprends pas qu'un président d'élection qui fait cela 24 heures avant l'appel nominal des candidats puisse déclarer qu'il n'avait pas l'argent en main, au moment de l'appel nominal.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette question de l'élection de Durham-ouest est certainement très intéressante et elle sera discutée à fond, en temps et lieu, mais je considère que c'est à peu près tout ce qu'on en peut dire pour le moment. Il ne s'agit pas de savoir si Durham-ouest est représenté dans cette Chambre, mais si un amendement à la loi, rendu nécessaire à la suite de cette élection, doit être adopté. La question, toute intéressante qu'elle soit, est étrangère au sujet qui nous occupe, savoir si l'amendement sera adopté ou rejeté.

M. BRITTON : D'après ce que je comprends, M. Aylesworth corrobore entièrement ce que j'ai dit :

> L'acte des élections pourvoit très distinctement à ce que nul bulletin de présentation ne soit valide et mis à effet par le président d'élection si le dépôt de $200 en deniers n'est fait au président d'élection en même temps.
>
> Dans le cas présent cela n'a pas été fait, et je suis en conséquence d'avis que le bulletin de

présentation de M. Thornton n'était pas valide et qu'il n'aurait pas dû être mis à effet par vous.

Il raconte ensuite les faits, tel que vient de les donner l'honorable chef de l'opposition, et il ajoute :

Dans ces circonstances, apparemment, votre seule ligne de conduite est de faire un rapport spécial énonçant les faits et de laisser aux tribunaux réguliers du pays le soin de juger la question.

M. MACLEAN : La Chambre des communes est un de ces tribunaux.

M. BRITTON : C'est possible ; de même que le tribunal devant lequel la cause est maintenant portée.

M. WARD : L'honorable député de Kingston (M. Britton) considère-t-il que le dépôt fait au président de l'élection de Durham-ouest était valide, ou nul ?

M. BRITTON : Puisque les avocats qu'on a consultés et qui ont dû être généreusement payés, n'ont pas jugé à propos de se prononcer, je décline l'honneur de le faire.

M. WARD : Je demande cela, parce qu'au cours de ses remarques l'honorable député a prétendu que le dépôt n'était pas valide. En cela il va plus loin que toutes les opinions qui ont été citées. D'un autre côté, je crois que le Solliciteur général interprète erronément la décision des juges dans cette affaire. Ils ont simplement décidé que les deux pétitions devaient être jugées séparément.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui ; je crois que j'ai fait erreur.

M. WARD : Et c'est ce qui a causé le retard apporté à la décision. Je considère que c'est maintenant le temps de discuter et décider cette question, en déclarant élu l'un ou l'autre des candidats. Cette division est privée de représentant et, comme l'a dit l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett), cela cause beaucoup de malaise et de mécontentement, et ne fait guère honneur ni au gouvernement ni à la Chambre. Je tiens à ce que le rapport du président de l'élection soit consigné dans nos archives parlementaires et pour cela, je vais en donner la lecture. Ceux d'entre nous qui ne sont pas bien au courant de la question, auront occasion de la connaître dans tous ses détails.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Tout cela est contraire aux règlements.

M. MACLEAN : Nous demandons de donner un effet rétroactif à cette loi.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Pourquoi ne pas discuter ce point en temps et lieu?

M. WARD : L'occasion ne se présentera jamais si nous ne profitons pas de celle-ci.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député peut en saisir la Chambre en aucun temps, quand nous nous formons en comité des subsides.

M. BRITTON : Ce rapport ne se trouve-t-il pas à la page 5 des Procès Verbaux?

M. WARD : Oui, mais je tiens à en signaler certains passages.

M. FRASER : Comment peut-il être question de l'élection de Durham-ouest dans un bill amendant la loi électorale du Canada?

M. WARD : Comme le dit l'honorable député d'York-est (M. Maclean) on peut lui donner un effet rétroactif. Je ne citerai pas le rapport en entier pour ne pas fatiguer la Chambre, mais je lirai la partie ayant trait à la remise du dépôt :

Lundi, le vingt-neuvième jour d'octobre 1900, M. E. H. McLean, avocat du village de Newcastle, dans la division électorale de Durham-ouest, est venu me trouver à mon bureau à Bowmanville et m'a remis un document censé être signé par M. C. Jonas Thornton, du township de Clarke, dans la dite division électorale, nommant M. Robert Russell Loscombe, un avocat exerçant depuis nombre d'années dans la ville de Bowmanville mentionnée plus haut, son agent durant la dite élection.

Mardi, le trentième jour d'octobre 1900, le monsieur Loscombe en question est venu à mon bureau à Bowmanville, et m'a demandé si M. McLean m'avait remis un bulletin de présentation pour M. Thornton. Je lui ai dit qu'il ne l'avait pas fait et que je n'avais pas de bulletin de présentation de M. Thornton. Il me dit qu'il croyait que M. McLean me l'avait remis la veille. Il ajouta ensuite : je vais maintenant vous payer le montant du dépôt requis, et M. McLean pourra vous apporter le bulletin par la suite. Il m'offrit alors un chèque tiré sur la succursale de la banque " The Standard Bank of Canada ", à Bowmanville, lequel était signé par M. C. J. Thornton et fait payable à M. Loscombe ou à son ordre, portait à l'endos la signature de M. Loscombe et était marqué " valide " par la succursale de la banque. Je pris le chèque, et le regardant, je dis à M. Loscombe que cela n'était pas conforme aux prescriptions de l'acte, car il est dit que le dépôt doit être fait en monnaie légale ou billets de banque. M. Loscombe répondit : " C'est parfait, cela ne fait aucune différence ". Sachant que M. Loscombe était un vieil avocat pratiquant, le maire de la ville et un citoyen éminent, et surtout qu'il n'était point de ma compétence de discuter avec lui cette question, que d'ailleurs, j'avais rempli tout mon devoir en l'avertissant, je n'ajoutai rien. Sur cela, je préparai et lui remis un reçu pour le chèque ; ce reçu comportait qu'il m'avait donné deux cents dollars. M. Loscombe le prit et quitta le bureau. J'ai rapporté toute la conversation qui a eu lieu entre M. Loscombe et moi à ce moment, et qui se rattache ou a trait de quelque façon au bulletin de présentaiton, au chèque, paiement de deniers ou aux deniers mêmes. Immédiatement après le départ de M. Loscombe je sortis de mon bureau et portai le chèque à la succursale de la banque d'Ontario, et le déposai à mon crédit, ayant un compte ouvert à cette banque.

Mercredi, le trente et unième jour d'octobre 1900, MM. Loscombe et McLean vinrent me trouver lorsque j'étais avec mon secrétaire d'élection, au temps et à l'endroit désignés dans la proclamation pour recevoir les bulletins de présentation, et entre midi et deux heures de l'après-midi, ils me remirent un bulletin de présentation apparemment signé d'une façon régu-

lière par trente et un électeurs en présence d'un témoin, bulletin qui nommait M Charles Jonas Thornton, cultivateur, du township de Clarke, mentionné ci-dessus, pour la position de député de la dite division électorale. Ce bulletin de présentation contenait le consentement de Charles Jonas Thornton, dûment signé par lui en la présence du même témoin qui avait signé son nom, ce qui signifiait qu'il avait vu les dits électeurs et M. Charles Jonas Thornton signer et le dit bulletin de présentation et le consentement respectivement. Ce témoin prêta serment devant moi qu'il avait vu les dits électeurs et M. Charles Jonas Thornton signer le dit bulletin de présentation et le consentement, respectivement.

Comme l'a expliqué l'honorable député de Victoria-nord (M. Hughes) tout cela démontre que le paiement a été réellement fait, que le président de l'élection a donné un reçu et a ensuite fait ce rapport spécial. L'honorable chef de l'opposition a déjà fait remarquer que l'opinion de M. Aylesworth ne va pas aussi loin que le président de l'élection s'y attendait. Il dit simplement qu'un rapport spécial devrait être fait au tribunal compétent qui aurait à décider la question. Je maintiens que ce tribunal compétent, c'est la Chambre des communes et que nous devons prendre une décision pour que Durham-ouest ne soit pas plus longtemps privé de son représentant dans le parlement.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'article 2 soit adopté je rappellerai au Solliciteur général qu'il a promis d'examiner la question de la décision sommaire des difficultés du genre de celle de Durham-ouest qui peuvent surgir durant une élection. On a fait remarquer que toute difficulté relative au décompte des bulletins, est sommairement jugée par un juge de cour de comté. Ne serait-il pas possible de faire décider d'une manière également sommaire, les difficultés du genre de celle de Durham-ouest qui peut être obligé de recourir aux procédures longues et coûteuses d'une pétition en invalidation d'élection ? L'honorable Solliciteur général a peut-être quelque proposition à faire au comité à ce sujet.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'ai étudié cette question, mais je désirerais que nous discutions tous les articles du bill, autant que possible, jusqu'à la fin, et alors nous pourrions avoir une discussion générale sur l'ensemble du bill, et d'ici là, je ferai savoir ce que le gouvernement est disposé à faire pour obvier aux difficultés signalées par l'honorable chef de l'opposition.

Jusqu'à présent, je n'ai rien trouvé, et je suppose que l'honorable député entend parler des objections préliminaires, des formalités légales qui en Angleterre sont décidées sommairement, sans qu'il soit nécessaire de faire de longues et coûteuses procédures. Il faudrait d'abord déterminer les questions qui pourraient être ainsi décidées sommairement, et ensuite trouver le meilleur moyen d'en décider. J'avoue que je n'ai encore rien trouvé de satisfaisant, et si quelque député a une proposition à faire, je l'écouterai avec plaisir.

M. MACLEAN : Un moyen de disposer de ces questions d'une manière expéditive serait de les faire décider par le parlement. On serait alors assuré d'avoir prompte et entière justice. Je regrette que la décision de ces questions ait été laissée aux tribunaux. Dans le cas actuel le président de l'élection a agi contrairement à la loi et la Chambre devrait réparer la faute et donner le siège à M. Thornton. Si le parlement jugeait ces causes lui-même et ne déléguait pas tous ses pouvoirs aux tribunaux, la plupart seraient promptement réglées. Nous ne le faisons pas parce que nous n'avons pas le courage d'appliquer la loi et de réparer les injustices commises. C'est au parlement qu'appartient la décision dans les difficultés de cette nature. Le sentiment général, dans le pays, c'est que M. Thornton devrait être ici, comme représentant de Durham-ouest, en dépit des formalités et des fictions légales qui le privent de son droit. Mettons de côté toutes ces fictions et ces formalités et reprenons les prérogatives qui nous appartiennent, comme représentants du peuple. J'avertis les honorables députés de la droite que l'opinion publique dans Ontario se soulève contre eux, grâce à ce qu'ils ont fait.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'ont-ils fait ?

M. MACLEAN : La gouvernement devrait faire cesser toutes ces difficultés et adopter un moyen de décider sommairement toutes ces questions.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le moyen sommaire dont parle l'honorable député me rappelle assez la manière de procéder du juge Lynch. On dirait que c'est ce moyen qu'il recommande.

M. MACLEAN : C'est le vieil argument des avocats, qui ne conçoivent pas d'autre justice que celle des avocats ou celle de la populace. Je proteste contre cette manière de comparer les décisions de la Chambre des communes à la loi de Lynch, et les députés à des lyncheurs. Nous avons tout ce qu'il faut pour rendre justice dans un cas comme celui-ci et je ne veux pas de toutes ses formalités, ces subtilités légales qui empêchent la division de Durham-ouest d'avoir justice.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois qu'il est temps de revenir à l'article 1, que l'honorable député de Marquette (M. Roche) était prêt à discuter.

M. ROCHE : L'amendement que j'avais l'intention de proposer relativement aux élections dans les Territoires du Nord-Ouest, est le même que celui dont le Solliciteur général a déjà parlé. Par une erreur du copiste le paragraphe (h) était changé en pa-

ragraphe (g). Le Solliciteur général peut constater que les paragraphes 1, 2 et peut-être 3, de l'article 64, ne s'appliquent pas aux Territoires du Nord-Ouest. Un de ces paragraphes, par exemple, parle des empêchements provinciaux ; cela ne peut s'appliquer à une élection dans les Territoires du Nord-Ouest où il n'y a pas d'empêchements provinciaux. Le paragraphe traitant des municipalités situées, pour partie dans une division électorale et pour partie dans une autre, ne peut, non plus, s'appliquer aux Territoires du Nord-Ouest. Le paragraphe 5 et les paragraphes suivants ne s'appliquent pas aux Territoires du Nord-Ouest. Il est vrai qu'ils ne peuvent pas causer beaucoup de tort, mais ils sont inutiles, et le passage sur lequel je désire surtout appeler l'attention du Solliciteur général, c'est l'article 48 de la loi concernant la représentation des Territoires du Nord-Ouest, qui permet d'accorder des certificats aux électeurs—s'ils sont favorables au candidat du gouvernement—pendant les huit jours qui précèdent l'élection. Les listes sont préparées par l'énumérateur qui les affiche huit jours avant l'élection. Durant la dernière élection les gens favorables au candidat ministériel pouvaient se procurer des certificats durant les huit derniers jours, mais comme la révision finale est censée n'avoir lieu que deux jours avant l'élection, les adversaires du gouvernement ne pouvaient se procurer des certificats que pendant ces deux derniers jours, ce qui était pour eux un grand désavantage. Les électeurs des localités éloignées ne pouvaient se procurer ces certificats et les recevoir à temps pour voter.

Le Solliciteur général admettra que la livraison des certificats, deux jours avant l'élection, ne donne pas un délai suffisant. Par mon amendement, les deux partis seront sur le même pied et je demande que les certificats soient accordés en aucun temps durant les huit derniers jours.

On a prétendu qu'il n'est pas facile d'accorder des certificats avant la révision finale, mais en réalité, on en a accordés aux amis, durant toute la dernière semaine. Cette revision est une comédie, puisqu'elle est faite par celui qui a recueilli les noms ; il est en même temps énumérateur et reviseur. De plus, la revision finale n'a pas lieu deux jours avant l'élection puisque, grâce à un amendement proposé par M. Davin durant la deuxième session de 1896, la liste peut être revisée le jour même de l'élection, et un électeur peut se faire inscrire sur la liste au moment de voter. Il n'y a donc pas de raison pour refuser de donner les certificats durant les huit derniers jours. Le Solliciteur général ne trouve-t-il pas cette demande juste et raisonnable?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette loi n'est applicable qu'en tant qu'elle n'est pas incompatible avec les dispositions de la loi concernant la représentation des Territoires du Nord-Ouest. Quand la loi électorale a été proposée, l'an dernier, l'intention était de la rendre applicable, en entier, aux Territoires du Nord-Ouest et de faire disparaître toute distinction entre les territoires et les provinces. La représentation des Territoires fut unanime à protester contre le changement, et je crois que M. Davin s'est joint aux protestateurs. Il ne nous restait rien autre chose à faire que d'appliquer la loi telle qu'elle était. Nous n'en sommes pas responsables, et nous n'avons fait que l'appliquer telle qu'elle l'a été pendant des années. Les difficultés que signale l'honorable député de Marquette impliquent des abus de la part de l'énumérateur, et s'il a agi de la manière indiquée, il peut être pousuivi en vertu de la loi des Territoires du Nord-Ouest.

M. ROCHE (Marquette) : Par qui?

Le SOLLICITEUR GENERAL : N'importe qui peut intenter des poursuites pour le recouvrement des amendes imposées par cette loi.

M. ROCHE (Marquette) : Le Soliciteur général a-t-il quelque objection à introduire une disposition obligeant l'énumérateur à avoir une résidence ou un bureau déterminé? Je lui ai déjà signalé cette lacune.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cela devrait être dans la loi concernant les Territoires du Nord-Ouest. Nous ne pouvons pas introduire cette disposition dans le bill actuel.

M. MACLEAN : En d'autres termes, nous n'avons pas juridiction sur notre propre loi.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oh, oui ; mais il faut que chaque chose soit à sa place.

M. ROCHE (Marquette) : Le Solliciteur général sait-il que les énumérateurs donnent aux amis du gouvernement des certificats en blanc, sur lesquels on met ensuite les noms des électeurs, et qu'ils refusent la même faveur aux adversaires du gouvernement? Il doit être possible de remédier à cela.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'énumérateur donne un certificat prouvant que le porteur est électeur.

M. ROCHE (Marquette) : On en a accordé en blanc, sans les remplir. Les amis du parti y mettaient ensuite les noms qu'ils voulaient. Telle n'a jamais été l'intention de la loi.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est une fraude.

M. BORDEN (Halifax) : C'est peut-être une fraude, et les punitions dont parle l'honorable Solliciteur général peuvent exister, mais c'est une piètre satisfaction pour les électeurs qui sont privés de leurs droits de suffrage—comme beaucoup l'ont été, me dit-on—par une malhonnêteté de cette nature. C'est le devoir du parlement, non

seulement de punir les personnes coupables de pareils abus, mais de chercher, autant que possible, à les rendre impossibles. Les raisons que donne l'honorable député de Marquette pour appuyer cet amendement à la loi sont excellentes. Si le gouvernement ne peut pas mettre fin à ces abus, par le présent bill, il devrait en préparer un autre, et la chose me paraît facile. Le bill préparé par l'honorable député de Marquette remédierait aux irrégularités dont on se plaint. Si le Solliciteur général ne peut pas introduire cet amendement dans son bill—et j'admets que ce n'est peut-être pas l'endroit le mieux choisi pour cela—pourquoi n'en propose-t-il pas un autre qui aurait l'effet désiré? Ce n'est pas une réponse que de dire que cette loi existe depuis nombre d'années. La loi peut être ancienne et les abus récents. Il paraîtrait qu'ils se sont fait jour l'an dernier, et c'est maintenant le temps d'y apporter remède.

M. SCOTT : De quelle manière prétend-on que les électeurs ont été privés de leur droit de suffrage, dans les Territoires du Nord-Ouest?

M. BORDEN (Halifax) : Il faut croire que l'honorable député (M. Scott) n'a pas écouté ce qui vient d'être dit. On prétend que des énumérateurs se sont absentés pour empêcher certains électeurs d'être inscrits sur les listes. Dans le bill préparé par l'honorable député de Marquette, il y a un article qui empêcherait cela.

Il prétend aussi que des blancs de certificats furent émis. Il y a dans le bill une disposition à l'effet d'empêcher cela. Mon honorable ami (M. Scott) croit-il que l'on a tort d'essayer d'empêcher cela? Est-il prêt à déclarer qu'il ne s'est jamais présenté de cas de cette nature?

M. SCOTT : C'est là toute la question. Il me semble que lorsqu'une accusation aussi grave que celle-là est formulée dans la Chambre, on devrait l'appuyer d'une certaine preuve.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député (M. Scott) me paraît avoir des idées passablement étranges en fait de législation. J'aurais cru que la simple déclaration de la part d'un membre de cette Chambre, que des faits de cette nature se sont produits, devait satisfaire mon honorable ami (M. Scott). Je ne saisis pas parfaitement son objection. Si ces actes répréhensibles ne se sont jamais produits, il n'y a donc aucun mal à adopter cette législation. L'honorable député semble ne pouvoir se faire à l'idée qu'une semblable mesure deviendra loi. Pourrait-il, dans ce cas, faire connaître à la Chambre la cause de son anxiété à ce sujet? Quand un membre de cette Chambre déclare de son siège que des actes répréhensibles de cette nature se sont produits, doit-on s'attendre à ce qu'on lui demande de produire des affidavit à l'appui de sa prétention? S'il en était ainsi, la législation adoptée au cours de la présente session n'aurait pas été considérable. Depuis que j'ai l'honneur de siéger ici, il n'est pas à ma connaissance que la chose se soit produite. Je ne vois pas comment on peut s'opposer à l'adoption d'une législation ayant pour but de faire disparaître certains abus dénoncés par un député, et qui peuvent se produire dans l'état de choses actuel.

M. SCOTT : Je me contenterai de répondre que les remarques faites à l'appui de ce projet de loi sont de nature à laisser planer un doute sérieux sur la conduite d'un grand nombre de présidents d'élection, ayant agi en cette qualité lors des dernières élections générales dans les Territoires du Nord-Ouest. Il est possible qu'il soit présomptueux de ma part de demander que l'on fasse un semblant de preuve à l'appui d'une aussi sérieuse accusation formulée contre un grand nombre de citoyens. Je sais que l'on a accusé directement en dehors de la Chambre, et laissé entendre ici, que des présidents d'élection, dans les Territoires du Nord-Ouest, avaient eu recours à certains moyens pour empêcher des électeurs de voter le 7 novembre dernier. Cette accusation est portée contre le président d'élection du district d'Assiniboïa-ouest.

L'honorable M. PRIOR : L'honorable député me permettrait-il de lui demander s'il n'a pas contribué à tenir enfermés certains électeurs durant l'élection?

M. SCOTT : Je ne me rappelle pas d'avoir fait ce que vient de mentionner l'honorable député (l'honorable M. Prior). Il est vrai que dans le district d'Assiniboïa-ouest une couple de meneurs électoraux ont enfreint la loi, et les représentants de l'autorité ont jugé nécessaire de les enfermer durant la journée de la votation. Mais je n'ai rien eu à voir à cela. Certains électeurs de ce district ont été malheureusement privés de leur droit de vote, le 7 novembre dernier, mais cela n'est pas dû à la faute des présidents du scrutin. Le candidat conservateur prit sur lui d'expliquer à ses amis la loi électorale des Territoires du Nord-Ouest à sa façon, et un certain nombre d'entre eux, trompés par cette interprétation erronée, perdirent leur vote.

La loi prévoit le cas où un électeur est incapable de voter dans l'arrondissement de votation auquel il appartient, et elle lui permet d'obtenir un certificat pour voter ailleurs. L'électeur qui se trouve dans cette position a le privilège d'obtenir un certificat de l'agent d'un des candidats et de l'énumérateur de son arrondissement de votation. Or, le candidat conservateur prit sur lui de dire aux électeurs que ces certificats n'étaient pas nécessaires, et certains électeurs, voulant suivre cet avis, essayèrent de voter, le jour de l'élection, dans d'autres arrondissements de votation que celui de leur résidence. J'ai compris que les présidents du scrutin avaient reçu des instructions à ce

sujet de la part du président d'élection, quant à l'interprétation à donner à la loi, et ils refusèrent, avec raison, de permettre à ces votants d'enregistrer leur vote ou de prêter le serment.

M. ROCHE : L'honorable député n'a pas essayé de nier que ces infractions à la loi avaient eu lieu. Tout son argument consiste à dire que je n'ai pas fait de preuve. Je tiens de source certaine, et cela non pas seulement d'une seule personne, mais bien de la part de plusieurs citoyens qui ont pris part aux élections du Nord-Ouest, que des illégalités de cette nature ont été commises, et que les énumérateurs ont émis des certificats, non seulement durant le délai de huit jours, mais en blanc, à leurs amis politiques, en refusant d'en donner à leurs adversaires. Puisque l'honorable député prétend qu'il existe une lacune dans la loi à ce sujet, je ne comprends pas comment il peut s'opposer à ce que la loi soit amendée de manière à faire empêcher que ces illégalités puissent se renouveller à l'avenir.

Ily est possible que la loi telle qu'elle existe soit aujourd'hui à son avantage ; mais les circonstances peuvent changer. Un bon jour l'honorable député se trouvera peut-être dans l'opposition et c'est alors qu'il ressentira les effets de cette injustice, à moins qu'il espère être mieux traité par les conservateurs que nous le sommes actuellement par les libéraux. Il faut absolument qu'une loi soit adoptée dans le but de mettre fin à ces pratiques illégales, et c'est vers ce but que tend mon amendement. Mon honorable ami admettra avec moi que ce délai de deux jours n'est pas suffisant pour l'émission d'un certificat. L'honorable député (M. Scott) est-il prêt à déclarer que des certificats n'ont pas été accordés à ses amis dans les huit jours qui ont précédé les deux jours prévus par la loi ?

M. SCOTT : Je l'ignore.

M. ROCHE : Mes renseignements sont que c'est ce qui a eu lieu. Il y a un grand nombre d'employés de chemins de fer qui ne peuvent voter dans leurs arrondissements de votation respectifs, et il est impossible de leur obtenir des certificats dans ce délai de deux jours afin de leur permettre de voter ailleurs. Mon amendement a pour but de permettre aux deux partis d'obtenir ces certificats dans un délai de huit jours, et je ne comprends pas comment l'honorable député peut s'opposer à cette modification, s'il veut que la loi soit juste pour les deux partis.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Y a-t-il d'autres modifications à faire à l'acte de la représentation des Territoires du Nord-Ouest ?

M. ROCHE : Oui, une couple d'autres. Auparavant, il n'y avait que dix énumérateurs de nommés pour préparer les listes : mais on me dit que dans le district électoral d'Assiniboïa-ouest lors de la dernière élection, il y avait quelque chose comme quatre-vingt énumérateurs. Cela représente une somme considérable de patronage. Dix énumérateurs n'est peut être pas un nombre suffisant, mais quatre-vingt est beaucoup trop élevé. L'honorable député doit constater de plus que la loi actuelle n'indique aucune peine contre le fonctionnaire qui émettra des certificats en blanc. Il me semble que cela devrait exister.

M. BORDEN (Halifax) : J'espère que le Solliciteur général va prendre ces questions en considération, et essayer d'amender la loi de manière à satisfaire le public, et à faire disparaître les abus indiqués par l'honorable député de Marquette, s'ils existent. Il est ridicule de vouloir prétendre qu'un tel amendement est de nature à laisser planer des doutes sur certaines personnes en particulier. Si cette prétention était fondée, le devoir du parlement serait de rappeler le code criminel comme étant une loi qui laisse planer les doutes les plus injurieux sur le peuple canadien.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'honorable député doit comprendre que quand même je voudrais faire la chose, il ne me serait pas possible ce soir d'amender l'acte de la représentation des Territoires du Nord-Ouest. Après avoir consulté d'autres membres du gouvernement, je crois pouvoir dire que je vais étudier tous ces amendements et m'assurer jusqu'à quel point je puis essayer de mettre en vigueur les changements proposés. Une fois qu'ils m'auront été expliqués, je serai plus en état d'en apprécier la nécessité, mais je ne veux pas que l'on considère mes paroles comme étant un engagement de ma part qu'à la prochaine session je m'occuperai de la question. Tout ce que je puis promettre c'est d'étudier ces modifications.

M. INGRAM : J'ai remarqué que l'honorable député d'Assiniboïa a dit que certains électeurs, agissant en qualité d'agents, avaient obtenu la permission de voter ailleurs que dans l'arrondissement de votation de leur domicile. La loi électorale fédérale stipule qu'il ne peut y avoir que deux agents pour chaque candidat, et je voudrais savoir si la loi des Territoires du Nord-Ouest limite aussi ce nombre à deux.

M. SCOTT : La loi des Territoires du Nord-Ouest ne limite pas ce nombre.

M. INGRAM : Le Solliciteur général sait-il que les dispositions de notre loi électorale ne s'appliquent pas aux Territoires du Nord-Ouest, quant à ce qui concerne le nombre des agents ?

M. SCOTT : Je ne voudrais pas que le chef de la gauche et l'honorable député de Marquette (M. Roche) restassent sous l'impression que je me suis opposé à tout amendement raisonnable destiné à améliorer la loi électorale. Ma seule objection est basée

sur le fait que nul amendement de cette nature ne doit avoir pour effet de laisser planer des doutes non justifiés sur un grand nombre de citoyens des Territoires du Nord-Ouest.

M. INGRAM : Cette réponse de l'honorable député ne peut me satisfaire. L'acte de la représentation des Territoires du Nord-Ouest stipule qu'à part le président du scrutin et le greffier du bureau de votation, ainsi que le candidat et son agent et en l'absence du candidat, deux agents, et nul autre, pourront voter ailleurs qu'au bureau de l'arrondissement de votation où ils demeurent.

M. BENNETT : L'honorable député d'Assiniboïa a laissé entendre qu'il y a dans l'acte de la représentation des Territoires du Nord-Ouest, une disposition spéciale permettant à un nombre indéterminé d'électeurs, ayant droit de vote dans d'autres arrondissements de votation, de voter ailleurs qu'à l'endroit où ils demeurent, du moment qu'ils sont porteurs de ces certificats.

M. SCOTT : Je crois que c'est là la loi actuelle.

M. INGRAM : L'honorable député voudrait-il indiquer où se trouve cette disposition dans l'acte de la représentation des Territoires du Nord-Ouest ?

M. BENNETT : Si la loi des Territoires permet qu'un nombre quelconque d'électeurs absents de leurs domiciles, mais se trouvant dans une autre localité située dans le même comté, votent à ce dernier endroit, c'est une injustice que de permettre au président d'élection de donner à aucun des candidats un certain nombre de certificats en blanc.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il ne peut exister de disposition de cette nature dans la loi.

M. BENNETT : L'honorable député ne peut donc s'opposer à ce qu'il y ait une disposition de placée dans la loi défendant au président d'élection de faire la chose. Si l'on n'établit pas une peine, rien ne pourra empêcher le président d'élection d'agir à sa guise.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Les articles 19 et 20 de la loi des élections fédérales pourraient être rendus applicables aux Territoires du Nord-Ouest, s'ils ne le sont déjà. Ces articles contiennent des dispositions très sévères contre ceux qui se rendent coupables d'infractions à cette loi.

M. BENNETT : Est-ce que le fait de remettre un certificat en blanc serait considéré comme étant une infraction à la loi ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Personne ne peut s'imaginer que le président d'élection puisse avoir le droit d'émettre des certificats en blanc.

M. BENNETT : Cela constituerait-il une offense.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il devrait en être ainsi, mais actuellement il n'existe pas de punition pour cette offense.

M. CLANCY : Je voudrais obtenir l'opinion du Solliciteur général sur cette question, afin que l'on prenne les mesures nécessaires pour faire cesser ces abus à l'avenir. Il est admis que deux agents, et pas plus, de chaque arrondissement de votation, peuvent voter ailleurs qu'à l'endroit de leur domicile. Cependant, dans chaque comté où j'ai eu occasion de m'occuper d'élection, lors des dernières élections générales, des personnes ont ainsi voté sans en avoir le droit. Ce n'était pas la première fois, cependant ; au moment de la clôture du scrutin on constatait que des gens qui n'avaient pas agi un seul instant comme agents, arrivaient avec des certificats qui leur permettaient de voter. Sans doute il n'y avait pas plus de deux agents qui votaient dans chaque bureau de votation, pour chaque candidat, mais cette pratique n'en était pas moins contraire à l'esprit de la loi. J'aimerais savoir du Solliciteur général s'il croit que ces personnes avaient le droit de voter dans ces circonstances ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'intention de la loi est de permettre à ceux qui occupent ces charges de voter ailleurs que dans l'arrondissement de votation de leur domicile au delà de cette limite, il y a évidemment violation directe des dispositions de l'acte des élections fédérales.

Article 3.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si l'on adopte cet article, cela veut dire que l'on met de côté le timbre employé par les présidents d'élection pour timbrer les bulletins de vote. C'est à la Chambre qu'il appartient de décider si cela doit être fait ou non. La loi des élections fédérales, adoptée à la dernière session, stipule que chaque président d'élection devra être muni d'un timbre, et que chaque bulletin devra porter l'empreinte de ce timbre avant l'être remis aux présidents d'élection. L'amendement actuel a pour but de faire disparaître cette disposition en remplaçant le timbre par un autre bulletin devant offrir plus de garanties. C'est à la Chambre qu'il appartient de décider. Ce changement est proposé par le greffier de la Couronne en chancellerie, qui prétend que la loi actuelle offre de nombreux inconvénients pour le président d'élection, attendu que dans certains districts électoraux il faut employer d'énormes quantités de bulletins.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il serait préférable d'étudier cet article en même temps que l'article 4, qui traite de la même question.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est là, je crois, une excellente idée.

Articles 3 et 4.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Nous allons discuter ces deux articles en même temps. Le premier amendement se rapporte à l'alinéa (e) du premier paragraphe de l'article 41, qui concerne le timbre. Le changement que l'on veut faire dans le paragraphe premier de l'article 48 consiste à omettre le mot " blanc " avant le mot " talon." On demande que le talon porte un numéro correspondant à celui de la souche, afin qu'on puisse les identifier ; le mot " blanc " doit donc être laissé de côté.

Dans le paragraphe 4, le changement consiste à déclarer que le papier requis pour imprimer les bulletins de vote sera fourni par l'imprimeur du Roi et non par le greffier de la Couronne en chancellerie. Ce dernier prétend que l'espace qu'il a à sa disposition est trop restreint pour lui permettre de recevoir tout le papier qu'il doit obtenir de l'imprimeur du Roi. Il ne sert pour ainsi dire que d'intermédiare entre l'imprimeur du Roi et le président d'élection.

J'attire tout particulièrement l'attention du comité sur l'amendement prévu par le paragraphe 5. Cette disposition est faite dans le but de donner une nouvelle garantie destinée à remplacer celle qui existait en vertu de l'empreinte placée au dos du bulletin de vote. Cette empreinte est remplacée par un numéro placé sur le verso qui est le même que celui de la souche.

M. BENNETT : Sur le talon ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non, sur la souche. Il y aura donc sur le talon un numéro correspondant à celui de la souche, et il y aura sur le verso du talon un autre numéro correspondant au numéro inscrit dans le cahier de votation. Quand un électeur viendra pour voter, le président du scrutin détachera un bulletin de la souche. Cette dernière partie demeure entre les mains du président du scrutin, et le bulletin est remis au votant. Ce bulletin porte donc un numéro correspondant à celui de la souche, et un autre numéro correspondant à celui du cahier de votation, et le président du scrutin y apposera ensuite ses initiales.

M. COCHRANE : L'honorable Solliciteur général ne se trompe-t-il pas ? Le bulletin ne portera pas de numéro, si je comprends bien, et ce numéro se trouvera sur le talon.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il y aura un numéro sur le talon et un autre sur la souche. Le votant en allant inscrire son vote emporte avec lui le bulletin et le talon qui y est attaché. Sur ce talon il y aura un numéro correspondant au numéro inscrit dans le cahier de votation et de plus un numéro correspondant à celui de la souche. Ce talon est ensuite détaché et le bulletin est déposé dans la boîte de scrutin, ne portant aucune autre marque que les initiales du président du scrutin. Toutes les autres jusqu'à ce moment, sont destinées à l'identifier, afin que le président du scrutin sache que le bulletin qu'il reçoit est bien le même que celui qu'il a donné au votant.

M. COCHRANE : Il sera plus difficile de faire comprendre tous ces détails au président du scrutin, que lorsqu'il s'agissait simplement d'une empreinte sur le bulletin.

M. SPROULE : On mettra donc ce timbre de côté?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui, si cet amendement est adopté.

M. SPROULE : Je crois que l'on commet là une erreur. Un président du scrutin peut plus facilement reconnaître un bulletin par l'empreinte qui s'y trouve que par des numéros, et cela principalement lorsque la votation se fait un peu à la hâte. Rien ne serait plus facile pour un président du scrutin que d'oublier de s'assurer du numéro qui se trouve sur le bulletin. J'ai toujours considéré l'empreinte comme étant très importante, car elle peut difficilement être faite en double, et elle rend l'identification du bulletin beaucoup plus facile. Ces derniers pouvaient être facilement imprimés, mais il n'était pas aussi facile de les faire timbrer.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le procédé proposé est plus compliqué, mais il offre les mêmes garanties. Je dois avouer que je soumets simplement ces amendements au comité, avec l'intention de connaître ce qu'il en pense. Je ne tiens pas outre mesure à ce qu'ils soient adoptés. On m'a fait remarquer que le système actuel offrait de nombreux inconvénients, mais je ne tiens pas à satisfaire un simple désir des fonctionnaires, du moment qu'ils sont en état de faire leur devoir. Il faut surtout songer à obtenir une loi électorale qui ne contienne pas tous les inconvénients que l'on rencontrait dans le passé.

M. MACLEAN : Ce projet de loi a-t-il pour but de mettre fin à cette fraude qui permettait à un électeur d'obtenir un premier bulletin de vote et de s'en servir ensuite pour en obtenir d'autres?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne crois pas que cette fraude puisse se pratiquer avec le mode de bulletin que j'ai proposé. C'est là la pire espèce de fraude et il faut y mettre fin. La souche portant le numéro demeure toujours en la possession du président du scrutin, et afin de pouvoir commettre une fraude de cette nature, l'électeur devra rapporter un bulletin portant le numéro correspondant à celui de la souche. J'admets, avec l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), que l'empreinte du timbre est le moyen le plus facile, pour celui qui n'est pas habitué à ces choses, de reconnaître un bulletin. Je suis d'avis, cependant, que cette pratique de substituer les bulletins de vote

est en partie disparue ; dans tous les cas, je n'ai pas entendu dire que la chose se soit produite lors de la dernière élection. Cela est peut-être dû à l'usage du timbre. Pour ma part, je suis en faveur de ce dernier mode. Mais d'autres personnes, ayant une certaine expérience sur ces questions, on crû devoir proposer ce nouveau moyen.

M. MACLEAN : Comme il y aura des élections partielles d'ici à un an ou deux, l'honorable Solliciteur général pourrait faire l'essai de ces divers bulletins de vote et constater s'il est préférable de les substituer aux anciens pour les prochaines élections générales.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le greffier de la Chambre des communes m'a remis le mémoire suivant :

Ce timbre a été une source extraordinaire de difficultés pour les présidents d'élection sans offrir aucun avantage en retour.

M. COCHRANE : Comment peut-il savoir cela? D'après mon expérience dans les comtés ruraux, toute la difficulté provient de la cause que j'ai indiquée.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'aimerais à pouvoir continuer la lecture de ce document :

Le papier employé pour imprimer les bulletins de vote ne pourra être acheté ailleurs, et les bulletins imprimés sur tout autre papier seraient facilement reconnus. De plus, les initiales du président de l'élection, placées au dos du bulletin, rendent toute substitution impossible. Trop de précautions ne peuvent avoir d'autre effet que d'entraver le travail du président d'élection. Là où 10,000 ou 15,000 bulletins——

Voici la seule raison importante.

—doivent être timbrés à la main, il est très difficile d'exécuter ce travail dans le délai accordé. Il est aussi très facile d'omettre de marquer un ou deux bulletins de vote sur un livret en contenant 100, ou bien de briser le timbre ou de l'égarer. Règle générale, là où les présidents d'élection ont d'autres occupations importantes qui prennent tout leur temps, le timbre est apposé par une autre personne. On a insisté plus d'une fois pour obtenir plus d'un timbre. Je crois que ce mode devrait être laissé de côté comme une précaution inutile et superflue.

Ceci est l'opinion d'un homme qui s'est occupé de l'organisation des dernières élections, et nous devons en tenir compte.

M. SPROULE : Tout cela dépend des présidents d'élection. Le timbre avait pour objet d'empêcher que l'on substituât un autre bulletin. Plusieurs des présidents du scrutin, dans mon comté, m'ont déclaré être satisfaits du timbre, parce qu'il est plus facile de constater si l'empreinte de ce dernier figure ou non sur le verso du bulletin. Toutes ces objections proviennent des présidents d'élection, et je ne crois pas qu'elles méritent dêtre prises en plus sérieuse considération que celles des électeurs.

M. HOLMES : Si l'on considère le timbre seulement au point de vue de la sécurité qu'il offre, il est certainement très utile. Mais, comme l'a fait remarquer le Solliciteur général, avec les deux numéros placés sur le talon et sur la souche et de plus les initiales du président du scrutin, la nécessité du timbre disparaît. Mais, si l'on considère la chose au point de vue des inconvénients que ce mode peut offrir au président d'élection, cela est différent. Il ne peut se servir d'une presse pour ce travail, il est obligé de timbrer ces bulletins de vote à la main, ce qui prend beaucoup de temps. Dans mon propre comté, le président délection dut passer deux nuits blanches à timbrer les bulletins de vote. Il est certain qu'au point de vue de la garantie, le timbre offre un avantage additionnel, mais maintenant que la loi exige que la papier soit envoyé par le ministère, on ne peut plus substituer aucun bulletin de vote.

M. NORTHRUP : Sous quels rapports le bulletin proposé diffère-t-il du nouveau bulletin actuel? Néglige-t-on d'employer quelques précautions pouvant aider à identifier le bulletin?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le numéro correspondant au numéro indiqué sur la souche est placé sur le talon, et, comme ce talon est détaché du bulletin et ce dernier jeté dans la boîte du scrutin, une fois là, il ne porte plus aucune autre marque que les initiales du président d'élection. La formule telle qu'imprimée ici est de nature à induire en erreur, parce que de cette manière le numéro du cahier de votation se trouverait sur le bulletin, lorsqu'il est placé dans la boîte du scrutin. Or, ce n'est pas du tout là l'intention du projet de loi.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Quelle est la grandeur du talon? Dans certaines élections il n'avait qu'un huitième de pouce. Dans d'autres il n'y en avait, pour ainsi dire, pas. Je conseillerais au Solliciteur général de fixer la largeur du talon de même que celle du bulletin.

M. COCHRANE : Jespère que le Solliciteur général est sincère dans son désir de nous donner une loi parfaite. D'après ce que je connais des comtés ruraux, je considère le timbre préférable, parce qu'il sera plus difficile de tromper les scrutateurs, et parce que l'empreinte du timbre se voit plus facilement quand le bulletin est remis au président du scrutin. On sait qu'on a déjà trouvé les initiales du président de l'élection sur des bulletins étrangers. Puisque tout le travail retombe sur le président d'élection, je conseillerais qu'il fût payé plus cher, s'il ne l'est pas suffisamment, afin de préserver le secret du bulletin et s'assurer que l'électeur dépose le bulletin qu'il veut déposer. Efforçons-nous de simplifier les formalités autant que possible.

M. MACLEAN : Ce timbre en caoutchouc accompagne-t-il les bulletins dans toutes leurs pérégrinations?

Le SOLLICITEUR GENERAL: Je le crois.

M. MACLEAN : Si on le retourne avec les bulletins, ne pourrait-on pas s'en servir après coup ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le papier est fourni par l'imprimeur du roi, à Ottawa, voilà une première garantie. Il est ensuite expédié au président de l'élection qui reçoit en même temps un timbre qu'il applique sur les bulletins. Ces derniers sont alors remis aux présidents du scrutin tout timbrés. Naturellement, le timbre reste continuellement en la possession du président de l'élection.

M. MACLEAN : N'est-ce pas un fait connu que beaucoup de fraudes ont été pratiquées de la manière suivante : Un homme part avec un bulletin portant les initiales. Il se présente au bureau de votation et quand il revient avec le bulletin qui lui a été remis par le président du scrutin, il reçoit $5 ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce genre de fraude sera impossible.

M. COCHRANE : Le Solliciteur général doit comprendre qu'il est plus facile d'imiter les initiales sur un bulletin que de fabriquer un faux timbre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Personnellement, je suis en faveur du timbre. Puisque nous sommes tous réunis, il doit être facile de constater si l'emploi du timbre a donné satisfaction durant la dernière élection. En ce qui me concerne, j'en suis satisfait et je ne vois aucune raison pour demander un changement. D'un autre côté, ceux qui ont agi comme présidents d'élection nous ont fait des représentations et j'ai cru de mon devoir de les soumettre à la Chambre.

M. MONK : J'ai été étonné d'entendre le Solliciteur général dire que des étrangers sont souvent employés à timbrer les bulletins, vu que le président de l'élection n'a pas le temps de faire tout le travail lui-même. Dans ce cas, il vaudrait mieux les faire numéroter. De cette manière, ils passeraient entre moins de mains et il y aurait moins de danger d'en détourner une partie pour des fins illégales. Avec des bulletins imprimés officiellement et numérotés d'avance, il n'y aurait aucune nécessité de confier à des étrangers la manipulation des bulletins.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois que le mode proposé offre beaucoup de garanties, mais la fraude n'est pas aussi facile à découvrir. Le premier président du scrutin a en sa possession le livret de bulletins timbrés, que tout le monde peut voir. Maintenant que ce timbre a été employé dans une élection, tout le monde sait que le bulletin doit être timbré. L'adoption de ce paragraphe du bill serait une innovation. Et quand il s'agirait d'examiner si le numéro du talon correspond à celui de la souche, cette opération pourrait donner lieu à certains tous de passe-passe ; tandis que la seule empreinte du timbre, sur le verso du bulletin, est chose que tout le monde peut voir et reconnaître facilement. Je ne vois pas pourquoi nous ne conserverions pas le timbre en même temps que le talon numéroté. Ce serait une garantie de plus.

M. MONK : Le timbre ne rend pas impossible le cas de fraude signalé par l'honorable député d'York-est, tandis que les numéros correspondants sur la souche et le talon rendent cette fraude impossible.

M. MACLEAN : C'est aussi mon avis. On m'a raconté que de dix à vingt cas de fraude de cette nature avaient été pratiqués dans un seul bureau de votation, avec la connivence du président du scrutin. Celui qui voudrait commettre la fraude pourrait réussir à se procurer un bulletin. Il pourrait alors dire à l'électeur disposé à vendre son vote ; allez déposer ce bulletin, tel que je l'ai marqué, et je vous donnerai cinq dollars si vous me rapportez celui que le président du scrutin vous donnera.

Le PREMIER MINISTRE : Cela est impossible avec les numéros sur le talon.

M. MACLEAN : Alors, tenons-nous-en aux talons numérotés, et si c'est nécessaire, ajoutons-y le timbre. Le but de la nouvelle loi est de rendre impossible tout échange de bulletin.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Depuis le dernier amendement à la loi électorale, il y a un numéro sur le talon. Avec le nouveau mode, il y en aura deux : l'un correspondra au numéro de la souche, et l'autre au numéro inscrit dans le cahier de votation.

M. SPROULE : Qu'est-ce qui peut empêcher quelqu'un de sortir avec le bulletin et d'en rapporter un autre qu'il aura fait imprimer quelque part, et sur lequel il aura ajouté le numéro qu'il y a sur le talon et de remettre ce faux bulletin, à la place du vrai ? Il a été constaté dans l'élection de Huron-ouest que quatorze bulletins étaient sortis du bureau, et avaient été remplacés par d'autres. Le président du scrutin a juré qu'il croyait ces derniers authentiques et cependant ils étaient tous faux. Il est aussi facile de mettre un numéro que de contrefaire les initiales du président du scrutin sur le verso d'un bulletin.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le numéro figurant sur le talon sera imprimé.

M. SPROULE : Ne peut-on pas faire imprimer de faux bulletins ? On en avait répandu dans toutes les rues, à Brockville.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'était sous l'ancien système.

M. SPROULE : En renonçant au timbre, je crois que nous perdons la meilleure garantie que nous ayons contre la contrefaçon.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a pas de doute que la multiplicité des précautions augmente les garanties. Il y a d'abord le papier, qui est un papier spécial, fourni au président de l'élection par le greffier de la Couronne en Chancellerie. Les bulletins sont imprimés, ils sont timbrés, ils sont numérotés sur le talon et sur la souche. Ensuite, lorsqu'un électeur se présente, un autre numéro est apposé sur la talon. Si le bulletin qui lui est remis porte le numéro dix, ce numéro est entré dans le cahier de votation, et le président du scrutin ajoutera le numéro dix sur le talon. Dans ces conditions, toute fraude est impossible si les scrutateurs font tant soit peu attention, puisqu'il est de leur devoir de s'assurer que c'est bien le numéro correspondant qui est remis au président du scrutin. Toute fraude me paraît impossible et je crois que, nous ferions bien de conserver le timbre comme surcroît de précaution.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois aussi que le numéro imprimé sera une excellente précaution, mais je ne suis pas prêt à dire que nous devrions nous dispenser du timbre. D'après ce que je comprends, quand un électeur reçoit son bulletin, il y trouve les initiales du président du scrutin sur le dos du bulletin et sur le talon.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non, c'est un numéro qu'il y a sur le talon.

M. BORDEN (Halifax) : Le talon est numéroté et ce numéro correspond avec celui qu'il y a en regard du nom de l'électeur, dans le cahier de votation.

Le PREMIER MINISTRE : Et avec un autre numéro encore.

M. BORDEN (Halifax) : En plus, au dos du bulletin, il y a l'empreinte du timbre faite par le président de l'élection. Ce sont autant de moyens pour constater l'identité du bulletin quand il est rapporté par l'électeur. On propose, à part cela, d'avoir sur la souche et sur le talon, imprimé ou écrit, un autre numéro. Je crois qu'il vaudrait mieux rayer les mots " ou écrit " pour rendre obligatoire l'impression du numéro.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cela présenterait de grands inconvénients, dans les imprimeries de campagne qui n'ont pas le matériel nécessaire pour numéroter les talons.

M. BORDEN (Halifax) : C'est possible, mais si on pouvait faire imprimer le numéro ce serait beaucoup mieux, car il est facile bien souvent de forger, falsifier un chiffre écrit à la main, mais la chose est plus difficile s'il est imprimé. Je suppose que les numéros iront de 1 à 10,000, mais ils ne seront pas consécutifs dans chaque bureau de votation. Le président du scrutin apposera d'abord ses initiales sur le dos du bulletin avec le timbre du président de l'élection. Le président du scrutin écrira sur le talon le numéro correspondant à celui qui sera apposé en regard du nom de l'électeur dans le cahier de votation, et il y aura en outre un numéro imprimé correspondant au numéro sur la souche. Je suis de l'avis de l'honorable député que tout en adoptant son amendement à l'article 48 nous conservions aussi le timbre du président de l'élection.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Puisque tel semble être le désir du comité, nous allons laisser cet article de côté afin que je puisse le rédiger de nouveau tout en conservant la forme actuelle du bulletin, et le timbre du président de l'élection.

M. CLANCY: L'honorable Solliciteur général a essayé de nous expliquer le nouveau bulletin. Je l'ai suivi attentivement, mais malgré sa clarté d'exposition et ses hautes aptitudes de légiste il a eu de la difficulté à se faire comprendre du comité ; à tel point qu'un avocat de talents reconnus a pu lui demander : Est-ce que ce bulletin n'est pas semblable au bulletin de la province d'Ontario, qui n'est pas secret ? Puisque cela a pu se produire ici, l'honorable Solliciteur général comprendra facilement la tentation que plusieurs personnes auront d'essayer à convaincre un électeur que le bulletin n'est pas secret, et cet électeur sera parfaitement justifiable de le croire. L'honorable Solliciteur général s'adressait pourtant à l'auditoire le plus intelligent du Canada, et cependant cet auditoire n'a pu avoir une idée claire du bulletin, et il est fort possible qu'il en soit de même avec beaucoup d'autres. Pour ces raisons, l'honorable Solliciteur général se propose-t-il d'adopter l'amendement que j'ai proposé, lequel s'appliquera à tous ceux qui, de propos délibéré, diront que le bulletin n'est pas secret?

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'ai étudié avec beaucoup de soin le bill de mon honorable ami (M. Clancy) de même que tous les bills proposés en amendement à la loi des élections et du cens électoral. Le but du bill de mon honorable ami est de punir ceux qui chercheront à faire croire à un électeur que le bulletin n'est pas secret. Je crois qu'il serait impossible de faire une loi pour atteindre le but que mon honorable ami a en vue. Le bill demande qu'une personne qui allègue faussement que le bulletin n'est pas secret sera passible d'une amende. Je ne vois pas que nous puissions adopter une législation de ce genre.

M. CLANCY : Pourquoi pas?

Le SOLLICITEUR GENERAL: C'est aller plus loin qu'aucune législation connue.

M. CLANCY : Pas du tout. Je vais citer un cas parallèle. Est-ce que la loi ne dit pas que celui qui mettra en circulation le bruit

qu'un candidat s'est retiré sera puni ? C'est un cas absolument semblable, bien que la matière soit différente.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Nous n'adopterons pas ce bill ce soir, et dans l'intervalle j'étudierai la proposition de mon honorable ami.

M. HACKETT : Dans l'Ile du Prince-Edouard, nous n'avons pas de listes, et en vertu de notre loi provinciale vous pouvez objecter au vote d'un électeur, et un juge donne plus tard sa décision sur votre objection. La loi fédérale stipule que les bulletins auxquels on aura fait objection porteront le même numéro que celui que le greffier appose en regard du nom de l'électeur dans le cahier de votation. Ceci m'amène à l'objection de mon honorable ami (M. Clancy). Lors de la dernière élection on a beaucoup pratiqué l'intimidation dans mon comté. On a dit aux électeurs, surtout à ceux qui étaient au service du gouvernement, que le bulletin de ceux au vote desquels on ferait objection serait marqué d'un chiffre et que l'on saurait pour qui ils auront voté. Cela a eu l'effet d'en intimider plusieurs et les a empêchés de voter pour le candidat conservateur. Est-ce l'intention du Solliciteur général de continuer à numéroter les bulletins auxquels il sera fait objection.

Le SOLLICITEUR GENERAL: Ceux d'entre nous qui ont entendu la discussion qui a eu lieu l'année dernière au sujet du bulletin dans l'Ile du Prince-Edouard admettront que la loi de cette province est très difficile à comprendre pour ceux qui n'en ont pas fait une étude spéciale. Il n'y a, dans l'Ile du Prince Edouard, ni listes électorales ni aucun des autres moyens considérés nécessaires dans les autres parties du Canada. Peut-être mon honorable ami consentira-t-il à retarder la discussion de cet amendement jusqu'à ce que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) qui est très au courant de la loi de l'Ile du Prince-Edouard, soit présent.

M. HACKETT : Je sais parfaitement que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) a fait une étude spéciale de la loi de sa province et qu'il est très au fait des tours d'élection comme le numérotage des bulletins pour intimider ceux qui sont au service du gouvernement. Il est très regrettable que nous n'ayons pas des listes électorales dans l'Ile du Prince-Edouard, mais, de fait, la province est trop pauvre pour en avoir. Elle s'endette tous les ans, et le gouvernement ne se croirait pas justifiable de faire les dépenses nécessaires pour avoir des listes électorales. Notre système est suranné. L'électeur vient au bureau de votation jurer qu'il a droit de voter et le représentant du candidat peut, s'il le veut, faire objection à son vote. C'est un vieux système, mais il faut bien nous en contenter, tant que nous n'aurons pas les moyens de payer des reviseurs pour faire des lites. L'objection au vote et le numérotage des bulletins permettent de savoir pour qui chaque électeur a voté.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Sans vouloir entrer dans la discussion de ces objections, je crois comprendre, que ce n'est que dans le cas où quelqu'un objecte au vote d'un électeur, que le bulletin est numéroté, afin que l'on puisse le reconnaître plus tard lorsqu'il s'agira de faire décider par le juge s'il avait réellement droit de voter. Il faut absolument une garantie quelconque, vu qu'il n'y a pas de listes électorales dans l'Ile du Prince-Edouard, et qu'un homme n'a qu'à faire serment qu'il est électeur, pour voter.

M. HACKETT : Ce numéro que l'on écrit sur le verso du bulletin entraîne avec lui beaucoup d'abus. Dans mon élection, un recomptage des bulletins devant un juge a eu lieu, et la cour et les avocats ont pu voir au verso des bulletins auxquels on avait fait objection, le numéro qui correspondait à celui apposé en regard du nom de l'électeur dans le cahier de votation.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette précaution est nécessaire.

M. HACKETT : Le bulletin de l'Ile du Prince-Edouard n'est pas secret. On a objecté à mon propre vote, croyant peut-être que j'allais voter pour mon adversaire. On a numéroté mon bulletin et on n'a pas eu de difficulté, au recomptage devant le juge, à voir pour qui j'avais voté. Le président du scrutin avait écrit, à dessein ou autrement, sur le verso de mon bulletin, le numéro correspondant à celui apposé en regard de mon nom dans le cahier de votation. Le bulletin n'est pas secret à l'Ile du Prince-Edouard et j'espère que le gouvernement va prendre les mesures nécessaires pour le rendre secret.

Article 5.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce changement est nécessaire, je crois. Les bulletins sont distribués aux présidents du scrutin en paquets, et la loi actuelle dit qu'il leur faut compter ces paquets. C'est évidemment une erreur. L'intention devait être de faire compter les bulletins.

M. HACKETT: Je connais ce que c'est que les recomptages de bulletins. On m'en a fait subir deux ou trois, mais le dernier, qui a eu lieu le 10 novembre, a été le plus sérieux de tous. Lorsqu'il s'est agi de produire les bulletins devant le juge de la cour de comté, la boîte d'un bureau de votation, où j'avais obtenu une majorité de trente-trois voix, manquait. L'avocat de mon adversaire prétendait que les bulletins n'étaient pas produits le juge ne pouvait les compter, et dans ce cas je devais être privé de mon siège. Le président d'élection avait fait mettre les 27 boîtes à scrutin dans le wagon aux bagages, sur le train, d'Alberta à Summerside, et les

avait laissées aux soins du préposé aux bagages, pendant que lui-même et ses amis allaient se reposer confortablement et dormir quelques heures à l'arrière du train. A l'arrivée à Summerside on constata qu'une boîte manquait, et le mécréant qui l'avait enlevée croyait sans doute m'enlever en même temps le mandat que m'avaient confié les électeurs de Prince-ouest. Il supposait que le juge n'ayant pas cette boîte devant lui ne tiendrait aucun compte des bulletins qu'elle avait renfermés et qu'après avoir compté le contenu des autres 26 boîtes il déclarerait mon adversaire élu. Cependant, le juge voulant juger équitablement, décida de prendre le témoignage des présidents de scrutin des différents bureaux de votation, spécialement de celui dont les bulletins manquaient.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'était un bon et juste juge, parce qu'il a simplement appliqué la loi.

M. HACKETT : Mais je crois, que si la cause avait été portée devant d'autres juges de l'Ile du Prince-Edouard, qui ont depuis rendu des jugements d'élection, je ne serais pas ici comme député de Prince-ouest. Je veux conséquemment proposer un amendement, que l'honorable Solliciteur général acceptera, je l'espère. Ce serait d'ajouter après les mots " paquets distincts," les lignes suivantes :

Et si un président d'élection, ne produit pas pour le recomptage devant le juge tous les bulletins enregistrés dans la dite élection, le dit président sera alors coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de $1,000 ou, à défaut de paiement, d'un emprisonnement d'au moins deux ans.

J'espère que le Solliciteur général acceptera cet amendement car il faut voir à protéger les boîtes de scrutin.

M. BRITTON : La proposition de l'honorable député n'a rien à faire avec l'article que nous discutons, et qui ne se rapporte qu'au comptage des bulletins avant l'ouverture de la votation si un électeur le demande. Je n'aurais aucune objection à faire à l'amendement lorsque mon honorable ami le proposera en son lieu, mais il est étranger au présent article. Ce que demande cet amendement, c'est-à-dire le comptage des bulletins et non celui des paquets, est exactement ce que nous avons voulu dire par la loi de 1900.

M. CLANCY : Si l'honorable Solliciteur général regarde aux articles 112 et 118 il verra que l'article que je propose n'est pas plus draconien que celui que la loi contient déjà, bien qu'il se rapporte à une autre matière.

M. MONK : J'ai ici un amendement qui m'a été remis, et je crois que c'est le bon moment de le soumettre à l'attention du comité. Nous avons vu souvent dans notre province des présidents de scrutin permettre à des agents de candidats de faire des plaidoyers dans les bureaux de votation, mais refuser d'écouter les objections des scrutateurs. J'ai vu moi-même des présidents de scrutin refuser de recevoir un protêt écrit que leur offrait l'agent d'un candidat. Il me semble que la loi devrait obliger un président de scrutin à accepter un protêt par écrit, et à le conserver parmi ses documents d'élection. Cela aurait un bon effet sur certains présidents de scrutin trop portés à ignorer la loi. Voici le paragraphe que je proposerais d'ajouter à l'article 59 :

Le président du scrutin sera tenu, pendant les heures de votation, d'accepter et conserver avec ses autres papiers d'élection, toute protestation, déclaration ou autres documents par écrit, qui pourront lui être présentés par toute personne ayant droit de par la loi d'être présente dans le bureau de votation, et lorsque tels documents seront remis en double, alors le président du scrutin écrira, sur le verso du duplicata qu'il remettra à la personne, un reçu mentionnant l'heure à laquelle tels documents lui auront été remis, et il placera l'autre copie parmi ses papiers.

Je ne crois pas que la loi actuelle oblige un président du scrutin d'accepter et de garder ces déclarations parmi ses papiers d'élection, mais dans certaines circonstances cette précaution serait très utile pour la protection du candidat et même de l'électeur.

M. BRITTON : Cela pourrait avoir pour effet de retarder la votation, et si le nombre des déclarations n'est pas limité, un agent pourrait passer la journée à en écrire, et à les remettre au président du scrutin dont tout le temps serait alors pris à écrire des reçus.

M. MONK : Cette objection n'est pas sérieuse. On ne peut pas supposer qu'un scrutateur qui a autre chose à faire, passe son temps à rédiger des protestations. Le président du scrutin n'aurait qu'à signer un reçu, tandis que l'agent passerait tout son temps à écrire. Il arrive assez souvent que le président du scrutin commet des erreurs, involontairement ou de propos délibéré, et qu'il n'en existe pas de preuve. Il est important alors de savoir exactement comment, à quelle heure et de quelle manière la protestation a été faite.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle serait l'utilité de ce protêt ?

M. MONK : Le président du scrutin est passible d'une amende, et si au commencement de la votation on lui signale une illégalité, cela lui fera modifier sa conduite.

M. ROSS : Avec la loi actuelle toutes les objections peuvent être enregistrées dans le cahier de votation. A votre demande le greffier est tenu d'enregistrer toute objection que vous faites dans son cahier de votation. Il ne peut pas refuser.

M. MONK : Il n'y a rien dans la loi fédérale à cet effet.

M. ROSS : Chez nous, toutes les objections sont enregistrées dans le cahier de votation.

M. MONK : Cela n'existe pas dans notre province, et il n'y a rien dans la loi fédérale, pour obliger un greffier de votation à enregistrer une objection dans son cahier. J'ai connu des présidents du scrutin qui refusaient d'accepter des déclarations par écrit.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je garde cet amendement en réserve afin de trouver un meilleur endroit pour le placer si possible.

Article 8.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il ne s'agit ici que de corriger une erreur d'écriture. Le bill mentionne l'article 181 au lieu de 180.

M. HACKETT : Mon amendement pourrait fort bien trouver sa place ici.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crains qu'il ne soit pas possible d'accepter cet amendement, du moins dans sa forme actuelle. On propose donc d'ajouter le paragraphe suivant :

Après les mots " paquets distincts ", ajouter les suivants :

Et si un président d'élection ne produit pas pour le recomptage devant le juge tous les bulletins enregistrés dans la dite élection, le dit président sera alors coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de $1,000 ou à défaut de paiement d'un emprisonnement d'au moins deux ans.

Cette disposition me paraît draconienne et elle exposerait le président d'élection à une forte punition, même dans le cas où il serait dans l'impossibilité pour bonnes et valables raisons de produire toutes les boîtes. Si mon honorable ami veut consulter les articles 19 et 20 de la loi actuelle, il verra que des punitions sont déjà imposées pour toute infraction volontaire de la loi. L'article 19 dit :

Tout officier et secrétaire ou greffier qui se rend coupable de quelque infraction volontaire, ou de quelque acte ou omission volontaire en contravention au présent acte, est passible envers toute personne lésée par cette infraction, cet acte ou cette omission, en sus du montant de tous dommages réellement occasionnés à cette personne, d'une amende n'excédant pas $500.

Cela me paraît aller assez loin et devrait satisfaire mon honorable ami. Je le prie d'examiner ces articles pour voir s'ils n'atteignent pas le but qu'il se propose.

M. HACKETT : Sans se rendre coupable d'infraction volontaire, le président d'élection peut causer des torts et il n'y a aucun moyen de le punir. Dans le cas que j'ai cité, le juge a déclaré que la conduite du président d'élection était inexcusable, mais qu'il n'y pouvait rien.

M. MONK : Je ferai remarquer que l'article 79 décrète coupable d'un acte criminel toute personne qui ouvre ou brise illégalement une boîte de scrutin, ou en enlève ou change le contenu, et si c'est un président d'élection, le déclare passible d'une amende n'excédant pas $1,000 et pas moindre de $300, et d'un emprisonnement n'excédant pas cinq ans.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'oubliais cet article. Je le recommande à l'attention de l'honorable député (M. Hackett), car c'est un article qui couvre tous les cas.

M. HACKETT : Je ne puis partager l'opinion de l'honorable Solliciteur général. Dans le cas dont je parle, la boîte du scrutin a été ouverte dans les chars entre Alberton et Summerside. On a retrouvé les débris de la boîte répandus sur une distance de 200 ou 300 verges le long de la voie. Le vol a eu lieu la nuit, et le voleur qui s'était introduit dans le wagon aux bagages savait où était la boîte et l'avait brisée. On ignore l'usage qu'il a fait du contenu, mais on a trouvé les débris de la boîte sur la voie. Le chef d'équipe m'a dit qu'il avait trouvé le fond de la boîte à environ dix verges de la voie, au pied d'un poteau télégraphique, et le couvercle à moitié chemin entre le premier poteau et le poteau suivant. Les autres morceaux étaient un peu plus loin, ce qui indique que le voleur a brisé la boîte dans le wagon même. Il est évident que le but était de priver les électeurs de Prince-ouest des services de celui qu'ils avaient élu le 7 novembre dernier. Je veux que le président d'élection soit tenu responsable dans de pareils cas. Si nous pouvions trouver le voleur, il ne serait pas difficile de le punir. Mais si vous décrétez dans le statut que le président d'élection sera responsable et passible d'une amende ou d'un emprisonnement s'il ne produit pas les bulletins devant le juge lorsqu'on les lui demandera, pour un recomptage, nous verrons beaucoup moins de ces accidents. Le président d'élection au lieu de garder à sa portée les boîtes de scrutin depuis Summerside jusqu'à Tignish, les envoya comme bagage, et il alla dans le wagon d'arrière s'amuser avec trois ou quatre amis, laissant à la merci des voleurs les boîtes de scrutin sur lesquelles reposaient les droits les plus sacrés des électeurs de Prince-ouest. Je veux qu'il y ait dans la loi une disposition pour la protection des bulletins et pour empêcher qu'on les mette entre les mains de personnes négligentes, et pour que l'on punisse ceux qui ne remplissent pas leurs devoirs.

M. CLANCY : Il n'y a pas grande différence dans ce cas-ci entre le cas de celui qui a brisé les boîtes et de celui qui lui a fourni l'occasion de les briser. Le président du scrutin qui, par sa négligence, laisse tomber la boîte du scrutin entre les mains de personnes qui la détruisent devrait aussi avoir un compte sévère à rendre, et il devrait être puni comme s'il avait lui-même détruit la boîte. J'admets qu'il est peut-être difficile de rédiger l'article de façon à ne lui faire

dire que juste ce que la loi veut dire, afin de ne pas atteindre un innocent.

Article 10.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois qu'il y a une erreur ici au sujet du verso du bulletin. Le numéro apposé par le président du scrutin, numéro qui correspond à celui du cahier de votation, a l'air d'être sur le verso du bulletin tandis qu'il doit être sur le verso du talon. Je crois qu'une ligne perforée devrait séparer le talon du bulletin, et que le numéro du cahier de votation ne devrait en aucun cas être apposé sur le verso du bulletin.

M. COCHRANE : Où sera le talon dans ce bulletin ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le talon est à gauche des lignes noires. La barre noire sera le talon.

M. COCHRANE : Pourquoi ne pas mettre le talon à droite ? Je crois que ce serait plus commode.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est une bonne idée. En mettant le talon à droite, vous ne courez pas risque de déchirer le bulletin.

M. CLANCY : L'honorable député prétend-il qu'il devrait être détaché du côté droit du bulletin ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui, quel que soit le côté où il se trouve.

M. CLANCY : On pourrait déchirer la croix, car c'est le bout où elle se trouve généralement.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est vrai. Il vaut peut-être mieux laisser les choses comme elles sont. Sous tous les autres rapports je crois que le bulletin est excellent.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne comprends pas beaucoup à quoi sert la large barre noire qu'on remarque dans le modèle de bulletin donné à l'article dix.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le but de cette large barre est de restreindre l'espace dans lequel l'électeur devra faire la croix. Au dos de ce talon il y aura un numéro correspondant avec celui du cahier de votation, et cet espace est en noir afin que l'électeur ne puisse pas mettre sa croix à cet endroit. Avec ce bulletin il est impossible de faire la croix ailleurs que dans l'espace réservé à cette fin.

M. COCHRANE : Le talon sera relativement plus large que la bande noire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois qu'il faudra le faire plus large si on y inscrit les numéros. Il n'y a rien dans la loi qui détermine le format du bulletin. L'imprimeur du Roi prépare un cliché sur lequel ils sont imprimés, et c'est cela qui détermine la grandeur du bulletin.

Article 11.

M. CLANCY : Cet article se rapporte à un amendement que l'on se propose d'apporter, je crois, à la loi du cens électoral. Il vaudrait peut-être mieux attendre avant de discuter ce point.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'aimerais à entendre ce que les honorables députés ont à dire de cet article. Il n'a aucun rapport avec l'amendement à la loi du cens électoral que propose l'honorable député de Halton (M. Henderson), car c'est la formule " T " qu'il désire modifier. Cette formule se rapporte à l'électeur dont le nom est omis sur la liste ! Lorsque le point aura été discuté, je n'aurais pas d'objection à ce que l'article soit maintenu. Mon but est simplement de modifier le titre de la formule, qui est de nature à tromper.

M. CLANCY : Il s'agit du serment que prête un électeur que la loi provinciale rend inhabile à voter, mais qui désire voter en vertu de la loi des élections fédérales.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce serment peut être prêté par tout électeur.

M. CLANCY : Oui, mais aussi ceux dont je viens de parler.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Pour ma part, je considère que le seul but de l'amendement est de changer le titre. Celui qu'il y a dans la loi est tout à fait erroné.

M. CLANCY : Je ferai remarquer que le titre de la formule " U," dans la loi électorale, est absolument le même que celui de l'annexe " T." Ce n'était pourtant pas l'intention des législateurs.

M. le PRESIDENT (M. Flint) : L'article reste en suspens.

Article 12.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Par cet article la province du Manitoba est mise au nombre des provinces dans lesquelles les fonctionnaires chargés de la préparation des listes seront nommés par le gouvernement fédéral, parce que dans le Manitoba, sous l'empire de la nouvelle loi, les listes ne sont préparées que sur un ordre du lieutenant-gouverneur en conseil. Elles ne sont pas préparées à époque fixe.

M. MACLEAN : Ne vaudrait-il pas mieux nommer des fonctionnaires pour tout le Canada et revenir à l'ancien système?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ne me demandez pas cela.

M. MACLEAN : Nous avons fait l'essai de la loi actuelle. Nous nous sommes départis d'un privilège précieux qui appartenait au parlement fédéral et l'expérience ne nous a pas réussi. Le plus tôt nous reviendrons à l'ancien système, pour adopter un cens électoral fédéral, préparer nos propres listes et nommer nos fonctionnaires, le plus tôt nous

aurons une bonne loi. Le mode actuel ne vaut rien. Nous nous sommes dépouillés inutilement au profit des autorités provinciales et je proteste contre cette soumission. Je voudrais revenir à une franchise fédérale et voir le parlement indépendant de tous ces changements qui ont lieu dans les provinces.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Avant de demander que la séance du comité soit levée, je proposerai certains amendements en réponse aux objections de l'honorable député de Halton et aussi relativement au serment requis d'un électeur dont le nom n'est pas sur la liste. Je ne dépose ces amendements que pour que la Chambre puisse en prendre connaissance :

5a. Le paragraphe 5 de l'article 64 de l'acte est par les présentes rappelé et ce qui suit lui est substitué :—

" Si son nom n'est omis de la liste des électeurs que pour cause de quelque incompatibilité prévue par la loi provinciale et mentionnée à l'article 6 de l'acte du cens électoral de 1898, tel qu'amendé, il aura, s'il n'est pas sous le coup d'une autre incapacité prévue par cet acte, droit de voter en prêtant ou offrant de prêter le serment du cens suivant la formule T, à part tout autre serment qu'il aurait été obligé de prêter si son nom avait été inscrit sur la liste, et dans les cas ou le serment est applicable."

10a. La formule T de l'annexe 1 du dit acte est rappelée et la suivante y est substituée :—

" T—(Article 64).

" Vous jurez (ou affirmez solennellement) que vous avez légalement droit de voter à cette élection, et que vous croyez véritablement que votre nom a été omis de la liste des électeurs parce que vous étiez (nommer ici l'occupation ou l'emploi dans le service public du Canada ou de la province dans lesquels vous, ou la profession ou la classe de personnes auxquelles l'électeur appartient et qui empêchait ou empêche d'avoir son nom inscrit sur la liste électorale pour les élections de la province) lorsque cette liste a été dressée et pour aucune autre raison. Ainsi Dieu vous soit en aide.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Vous couvrez tous les cas qui peuvent se présenter, et le président du scrutin n'a qu'à insérer dans la formule l'incapacité particulière du votant.

M. CLANCY : Je ferai remarquer à l'honorable député que son amendement va plus loin que cela. Il comprend non seulement les classes inhabiles à voter, décrites par la loi, mais toutes les autres classes.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le président du scrutin pourra alors appliquer la cause particulière de l'incapacité à voter. Ce sont ses instructions ; et l'on énumère les différentes causes d'incapacité afin qu'il puisse choisir celle qui s'applique.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'aura alors qu'à indiquer l'incapacité?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui.

6a. Le paragraphe 7 de l'article 64 est abrogé et le suivant lui est substitué :—

" Seront supprimées du serment que toute telle personne se présentant pour voter à l'élection pourra être requise de prêter, toutes déclarations relatives à son domicile qu'elle ne pourrait véridiquement faire à cause du changement de domicile mentionné dans ce paragraphe précédant ; et au lieu de ces déclarations, l'énonciation suivante pourra être ajoutée au serment :—

" Que vous avez demeuré continuellement dans la (cité, ville ou municipalité) dont cet arrondissement de votation fait partie, depuis le jour de du mois de de l'année (insérez ici la date de la première séance pour l'enregistrement de ceux qui sont électeurs en vertu de la loi du suffrage universel (Manhood suffrage), et si l'électeur s'est temporairement absenté pour des raisons reconnues par la loi, insérez les mots suivants :— " excepté occasionnellement et temporairement pour vaquer à vos occupations comme (mentionner suivant le cas) bûcheron, marin, pêcheur ou étudiant dans un collège ou université du Canada (nommer ici l'institution) et que vous avez actuellement votre résidence et votre domicile dans la dite (cité ou ville).

M. NORTHRUP : Puis-je demander à l'honorable Solliciteur général s'il consentira à s'occuper des amendements que propose l'honorable député de Marquette (M. Roche)? Je suis de l'avis de l'honorable Solliciteur général, qu'il faudra en changer la forme pour les incorporer dans l'acte des élections pour les Territoires, et je crois qu'il est possible de mettre l'idée de mon honorable ami de Marquette en pratique. Puis-je demander à l'honorable Solliciteur général de préparer ces amendements ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami doit comprendre que je ne puis promettre au nom du gouvernement que nous allons amender toute la loi relativement à la représentation du Nord-Ouest. Tout ce que je puis faire, c'est de soumettre ces amendements au cabinet, et s'il décide que l'on doive les adopter, très bien alors.

M. NORTHRUP : Je ne demande pas au savant Solliciteur général de faire des promesses. Je lui demande seulement d'étudier les amendements proposés. Et d'ici à ce que le bill revienne l'honorable député voudrait-il aussi s'occuper de l'objection soulevée dans le bill n° 90 ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami voudra-t-il donner les raisons en faveur de cette objection ?

M. NORTHRUP : J'ai tout simplement cru découvrir une omission dans la rédaction première du statut. L'article 108, paragraphe (i), décrète d'illégalité le fait d'offrir un emploi à un candidat pour l'engager à se retirer. D'après mon bill, il sera illégal aussi de lui offrir de l'argent. Pourquoi ne serait-il pas aussi mal d'essayer à persuader un candidat à se retirer de la lutte en lui offrant de l'argent qu'en lui offrant un emploi?

Le SOLLICTEUR GENERAL : Lorsque nous avons discuté ce bill la première fois, il m'a paru qu'il était parfaitement louable d'offrir de l'argent à un candidat pour le porter à se retirer, en certaines circonstances.

Prenez par exemple le cas d'un père dont le fils veut être candidat, et le père croyant qu'il serait dans les intérêts de son fils de ne pas se présenter, pourrait lui offrir de l'argent pour se retirer. Ce serait parfaitement légal et juste pour le père d'agir ainsi dans l'intérêt de son fils, et pourtant il tomberait sous le coup de l'amendement de mon honorable ami.

M. NORTHRUP : Dans ce cas, mon savant ami devrait modifier son bill, en rayant de la loi l'alinéa (i) de l'article en question. En effet, si un père, dans le but de dissuader son fils d'entrer dans le tourbillon vertigineux de la politique, lui offre un emploi, il viole la loi, et, d'après cette stipulation, on le punira. Son acte, cependant, est louable. Si, par contre, toujours pour le même motif, il veut donner de l'argent à son enfant, il est innocent aux yeux de la loi. C'est là une anomalie que l'honorable Solliciteur général devrait faire disparaître en rayant cet alinéa (i), ou en adoptant l'amendement que j'ai proposé.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce que vient de suggérer l'honorable député mérite considération.

M. BRITTON : Aurons-nous une copie imprimée de ces amendements, quand le comité se réunira de nouveau?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui.

M. MACLEAN : On devrait faire imprimer et distribuer aux membres de la Chambre un bulletin-type.

Le comité lève sa séance et fait rapport de ses délibérations.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que l'heure est bien avancée pour continuer l'examen des estimations. Certains députés qui connaissent très bien la nature des différents crédits aux chemins de fer, ne sont pas ici maintenant.

Le PREMIER MINISTRE : Dois-je comprendre que mon honorable ami n'est pas prêt à discuter ces item, ce soir ?

M. BORDEN (Halifax) : Les membres de la gauche qui sont plus particulièrement au fait de tous ces détails, ne peuvent, maintenant, discuter ces crédits. Si la Chambre se forme en comité des subsides, je demanderais à l'honorable leader du gouvernement de nous soumettre d'autres estimations.

Le PREMIER MINISTRE : Dans ces circonstances, je n'insisterai pas auprès de mon honorable ami, je lui demanderai, toutefois, de ne pas se plaindre, si la séance de demain se prolonge à une heure avancée de la nuit.

M. FITZPATRICK.

M. BORDEN : Si le ministre des Chemins de fer désire donner des explications sur un détail quelconque, la gauche n'y verra aucune objection.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai aucune explication à donner. Aux deux dernières séances de la Chambre, j'ai fourni tous les renseignements qu'on m'a demandés. Je suis prêt, maintenant, à continuer l'examen des crédits.

COUR DE CIRCUIT DE MONTREAL—TRAITEMENT DU JUGE DOYEN.

La Chambre se forme en comité pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que le traitement du juge doyen de la cour de Circuit de Montréal sera de $3,600 par année.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il y a trois juges qui ont une juridiction exclusive dans toutes les causes du ressort de la cour de Circuit pour la ville de Montréal. Ils reçoivent $3,000 par année. On veut porter à $3,600 le traitement du juge doyen. Les membres de la Chambre reconnaîtront que ce traitement n'est pas trop élevé, s'ils considèrent que ces juges ont à décider plus de 17,000 causes par année.

M. BORDEN (Halifax) : Jusqu'à concurrence de quel montant ont-ils juridiction ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Jusqu'à $100.

M. WALLACE : Cette cour ressemble-t-elle à nos cours de comté d'Ontario ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Sous plusieurs rapports. Ces juges n'ont pas les honoraires que retirent, comme présidents de la cour des preuves, les juges des cours de comté d'Ontario.

M. BORDEN (Halifax) : Ces traitements sont plus élevés que ceux des juges d'Ontario.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le juge Macdougall, de Toronto, qui occupe une position semblable, reçoit $2,600 par année, comme traitement, outre les honoraires qui lui reviennent comme juge de la cour des Preuves.

M. WALLACE : $2,400, je crois.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il y a une exception pour le juge de la cour du comté d'York. Il reçoit un traitement plus élevé que celui des autres juges.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami a dit que la juridiction de ces juges s'exerce dans les causes où il s'agit d'un montant de $100 au plus. Doit-on comprendre par là toutes les causes ou seulement celles qui résultent de contrats ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Toutes les causes.

M. BORDEN (Halifax) : Cette juridiction est loin d'être aussi grande que celle d'un grand nombre de cours de comté. Cependant, le nombre des causes soumises à ces juges est considérable, si je ne me trompe.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il est énorme. L'an dernier, ou il y a deux ans, il s'est élevé à 17,000. Je reconnais, toutefois, que bon nombre de ces causes n'ont pas donné grand travail aux juges.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami veut-il dire que ces trois juges ont entendu toutes ces causes ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non, mais nombreux sont les brefs émis et les décisions rendues.

M. MACLEAN : Par cette résolution on demande l'augmentation du traitement d'un juge de la province de Québec ; il s'agit ensuite d'augmenter le traitement des juges des cours du Nord-Ouest et d'autres provinces. Le Solliciteur général peut-il nous dire si les juges de la cour Supérieure d'Ontario bénéficieront de cette mesure ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette partie de la résolution, dont parle mon honorable ami, se rapporte à la nomination de trois nouveaux juges de la cour Supérieure du district de Montréal. Il n'est pas question d'augmentaton de traitement. On y voit aussi que le juge en chef de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest recevra, par année, $5,000, au lieu de $4,000 qu'il retire maintenant. Quant aux trois nouveaux juges pour le district de Montréal, je dois dire que le nombre des causes soumises à la cour Supérieure est tellement considérable que les juges actuels ne peuvent les entendre toutes.

M. MACLEAN : Je ne conteste pas l'opportunité de cette mesure. Je veux savoir seulement si cette augmentation sera accordée ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'est pas question d'augmentation de traitements, maintenant.

M. FOWLER : Combien de juges président cette cour de Circuit ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Trois.

M. FOWLER : Quel est le traitement des deux autres juges ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ils reçoivent $3,000 chacun.

On rapporte la résolution.

TRAITEMENTS DES JUGES.

La Chambre se forme en comité et prend en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient de modifier la loi concernant les juges des cours provinciales et de prescrire comme suit :—

1. Que le traitement du juge en chef de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest sera de $5,000, et celui des quatres juges de la dite cour, de $4,000 chacun, par année.

2. Que le traitement d'un nouveau juge de la cour territoriale du territoire du Yukon sera de $5,000 par année.

3. Que les traitements des dix-sept autres juges de la cour Supérieure de Québec dont les domiciles sont fixés à Montréal ou à Québec (y compris le juge du district de Terrebonne), seront de $5,000 chacun, par année. Hon. M. Fitzpatrick.

Le SOLLICITEUR GENERAL : La prémière partie de cette résolution se rapporte à l'augmentation de $1,000 dans le traitement du juge en chef des Territoires du Nord-Ouest. Il y a actuellement, cinq autres juges qui reçoivent $4,000 chacun. Nous voulons nommer un de ces derniers juge en chef à un traitement de $5,000.

M. MACLEAN : Le moment n'est-il pas venu d'insister auprès du gouvernement pour obtenir de ce dernier une déclaration formelle sur cette question de traitement des juges dans tout le pays ? Je n'hésite pas à demander cette augmentation pour les juges de la cour Supérieure, non seulement d'Ontario, mais des autres provinces, quand il y aura raison de l'accorder. Ce que j'ai lu dans les journaux et ce que j'ai appris au cours de conversations avec différentes personnes m'ont porté à croire que le gouvernement présenterait une loi dans ce sens, à cette session même. Mais celle-ci tire à sa fin, et je voudrais savoir du gouvernement si je me suis trompé dans ma supposition. On a agité cette question dans certaines parties du pays ; une déclaration précise du gouvernement mettra fin aux discussions qu'elle a soulevées et qui sont de nature à nuire à notre magistrature.

Quant à moi, je voterai en faveur de cette augmentation. En accordant aux juges des traitements plus élevés, nous aurons des magistrats plus capables ; ce qui fait la gloire du barreau anglais, c'est le traitement que l'Angleterre accorde à ses juges. Cela lui a permis de se choisir des magistrats très capables. Aux Etats-Unis, on signale un mouvement puissant en faveur de l'augmentation du traitement accordé aux juges des cours américaines, et le peuple d'une extrémité à l'autre de ce pays, approuve cette réforme. Si le Canada prospère, si, d'un autre côté le coût de la vie augmente, mon argument s'applique non seulement aux juges mais à tous les fonctionnaires du service civil. Cette réforme prendra donc des proportions considérables. La tâche est difficile ; cependant, je compte qu'avec l'énergie qui le distingue, le ministre des Finances pourra l'accomplir. Je crois que le gouvernement devrait faire connaître ce qu'il entend faire relativement à cette question, à cette heure où il nous soumet cette résolution.

M. PRIOR : Je concours pleinement dans les remarques que vient d'énoncer l'honora-

ble préopinant. Si nous voulons avoir des hommes possédant, à un degré supérieur, les qualités qui font les magistrats intègres et savants, il nous faut leur donner un traitement qui les engage à abandonner la pratique du droit pour devenir juges. Le pays apprendra avec plaisir que les juges sur l'intégrité desquels il peut compter, reçoivent des traitements qui leur permettent de vivre suivant la haute position qu'ils occupent.

J'ai entre les mains une résolution que l'Assemblée législative de la Colombie Anglaise a adoptée, à l'unanimité de ses membres, le 27 août dernier. Je vais en faire la lecture pour me rendre à la demande d'un grand nombre d'amis.

Attendu que cette Chambre est d'avis que :

Le nombre des causes soumises aux cours de la Colombie Anglaise augmente rapidement, à tel point qu'en 1899, on a dû en établir trois, et, en 1900, cinq nouveaux greffes ;

Que les cinq juges de la cour Suprême de la Colombie Anglaise doivent constamment, dans l'exercice de leurs fonctions, décider des questions dont l'importance, surtout en ce qui concerne la loi se rapportant aux mines, est considérable et l'emporte sur celle des causes généralement soumises aux juges des autres provinces dont la population est plus élevée ;

Qu'outre les fonctions mentionnées plus haut, les juges, depuis l'an dernier, composent la cour des Appels du territoire du Yukon, sans qu'on ait stipulé la rémunération qu'ils devront recevoir de ce chef ;

Que les juges d'Ontario et de Québec qui sont sur le même pied que les juges de notre cour Suprême, reçoivent du parlement fédéral, $1,000 par année de plus que les juges de cette province, bien que la vie coûte plus cher ici que là-bas, ce qui signifie que le traitement des juges de cette province est encore diminué d'un quart ;

Et le parlement fédéral a reconnu, récemment, qu'il était juste d'augmenter le traitement des juges, quand la vie coûtait plus cher, lorsqu'il a accordé aux juges du territoire du Yukon, une allocation supplémentaire de $1,500.

Et attendu que cette Chambre est d'opinion qu'il serait injuste d'accorder à nos juges un traitement inférieur à celui des juges d'Ontario et de Québec qui remplissent les mêmes fonctions ;

Il est résolu, en conséquence, qu'une humble requête soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général du Canada le priant de mettre les juges de la cour Suprême de la Colombie Anglaise sur le même pied, en ce qui a trait au traitement, que les juges remplissant les mêmes fonctions dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Adoptée à l'unanimité, le 27 août 1900.

Je demanderai au premier ministre ou au Solliciteur général de me dire pourquoi on constate cette différence de traitements. Si, pour excuser cette anomalie, on prétend que la vie coûte plus cher dans ces deux dernières provinces, on invoque un argument futile, comme le démontrent les faits. Je ne prétends pas que les loyers soient aussi élevés qu'à Montréal ou à Toronto ; mais je dis que, à tout prendre, la vie dans la Colombie Anglaise coûte plus cher que dans aucune autre province. Les juges que nous avons sont aussi intelligents et remplissent tout aussi bien leurs devoirs que les magistrats des autres parties du pays. Quant à moi, je crois que le gouvernement devrait considérer attentivement cette question. Je ne puis comprendre pourquoi les juges de la Colombie Anglaise ne se trouveraient pas sur un pied d'égalité avec les magistrats des autres parties du pays.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas la première fois que cette question se soulève ici. Elle a fait l'objet des préoccupations de plusieurs gouvernements. Je me rappelle, en effet, qu'à deux reprises différentes, sir John Thompson a présenté une mesure réclamant cette réforme ; cependant, après avoir soumis une résolution à cet effet, il n'a pas cru opportun d'en presser l'adoption. Pour quelles raisons ? C'était là son secret, mais je suppose que l'opposition qu'il rencontrait de la part de ses partisans lui a dicté la ligne de conduite qu'il a suivie alors. Quant à moi, je siégeais à la gauche, mais j'étais prêt à appuyer la réforme projetée. Il faut reconnaître, toutefois, que cette question présente des difficultés. Sans doute, notre population comprend généralement qu'il n'y a pas de rapport entre les traitements actuels, établis depuis quarante ans, que reçoivent les juges, et le volume des affaires qui s'impose aux cours. Mais est-ce là l'opinion de toute la population ? Quand il s'est agi de cette question, on a constaté dans le passé, que les avis étaient partagés. L'honorable représentant d'York-est (M. Maclean), croit, peut-être avec quelque raison, que nous devrions suivre l'exemple de l'Angleterre qui se montre, non seulement généreuse, mais prodigue à l'égard de ses magistrats. Aucune nation au monde n'a autant de respect et de considération pour ses juges que la Grande-Bretagne. Cette politique est sage, mais je me demande si l'opinion publique, au Canada, est prête à suivre cet exemple. Si nous accordons cette augmentation, elle devra reposer sur une moyenne modérée. Le peuple n'approuverait pas une réforme radicale. Ce qu'il faut, ce n'est pas tant de décider qu'il y aura augmentation ; c'est d'établir la base sur laquelle elle doit se faire. On croit généralemnt que le travail des juges des principales provinces du pays est plus considérable que celui des magistrats des autres provinces. C'est ainsi qu'à Montréal, les juges ont plus à faire que ceux de certaines autres parties du Canada. J'ignore le travail que doivent s'imposer les juges de la Colombie Anglaise ; je crois, cependant, que dans cette province, dont les développements sont si sensibles, les affaires judiciaires doivent augmenter en proportion de cette prospérité. Les juges y ont donc plus d'ouvrage qu'ailleurs. On reconnait généralement que le coût de la vie est plus élevé dans la Colombie Anglaise que dans aucune autre partie du pays. Ce sont là autant de faits qu'il ne faut pas perdre de vue.

Dans les provinces maritimes, les juges ne reçoivent pas même un traitement basé sur un principe de délimitation quelconque. C'est ainsi qu'à l'Ile du Prince-Edouard, on accorde aux juges un traitement moins élevé que celui des juges d'aucune autre province ; on serait donc porté à croire qu'il y a moins de procès, de causes judiciaires, que dans toutes les autres parties du Dominion. La difficulté qui se présentait à sir John Thompson et que doit surmonter le ministre actuel de la Justice, est de savoir comment établir une moyenne juste d'augmentation, si l'on veut l'accorder. A mon sens, si le gouvernement présentait une mesure établissant une moyenne injuste d'augmentation de traitement, le peuple ne l'accepterait pas. Il faut donc que cette augmentation ne soit pas uniforme, mais qu'elle repose sur le volume des affaires judiciaires des différentes provinces. La Chambre nous approuverait-elle d'augmenter les traitements des juges des différentes provinces de $1,000, de $1,500 ou de $2,000, sans établir de distinction ? C'est ce que j'ignore. Le parlement doit exiger qu'on établisse des degrés et des différences dans le montant du traitement des différents juges ; c'est là, en réalité, que repose toute la difficulté. Je ne crains pas que la Chambre ne se montre assez généreuse. Au contraire, si je tiens compte des remarques qui viennent d'être faites, le parlement est plutôt disposé à accorder cette augmentation, mais dans quelle proportion ? C'est là le problème à résoudre. Cette question a préoccupé et préoccupe encore l'attention du ministre de la Justice. Je regrette de le dire, je ne puis actuellement donner une réponse définitive à mon honorable ami.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable chef du gouvernement vient d'indiquer les principales difficultés auxquelles nous nous heurtons. On a signalé à mon attention certains faits qui me démontrent que des juges de cour de comté d'Ontario ne reçoivent pas un traitement en suivant la responsabilité qui leur incombe et le travail qu'ils font.

D'un autre côté, je le reconnais hautement, certains juges reçoivent un traitement raisonnable, si l'on considère le travail qu'ils sont obligés d'accomplir et la somme de connaissances qu'ils doivent posséder. Mais, comme le disait l'honorable premier ministre, si j'ai bien compris ses explications, les détails de cette question sont embarrassants pour tout gouvernement qui veut entreprendre ce problème. On me permettra, à ce propos, de mentionner le fait que les juges de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, comme ceux du Nouveau-Brunswick, si je ne me trompe, reçoivent des traitements ridicules, si l'on considère la position qu'ils occupent. Un juge de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse reçoit $400 de plus que le juge doyen de la cour de Circuit de la cité de Montréal. La juridiction de celui-ci ne s'exerce que dans les causes résultant de contrats et dans lesquelles il ne s'agit que d'un montant de $100 au plus. On lui accorde $3,600 par année, alors que le traitement d'un juge de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse n'est que de $4,000. J'avoue qu'on accorde à ce dernier des frais de déplacement qui représentent, peut-être, un montant plus élevé que celui du traitement auquel il a droit.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il ne pourra s'enrichir de cette façon.

M. BORDEN (Halifax): Sans doute. A mon sens, ces traitements sont insuffisants, si nous tenons compte de la science qu'il faut à celui qui est appelé à cette haute position. Cela est encore vrai, si nous considérons que ces juges doivent vivre sur un certain pied, et que la responsabilité qui leur incombe est énorme. Je serais heureux d'appuyer toute mesure que le gouvernement jugera à propos de présenter à cette fin, tout en me réservant, cependant, le droit d'en critiquer les détails, si je le juge à propos.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je veux dire un mot en faveur des juges du Manitoba. A ces derniers, peut-être avec encore plus de raison, s'appliquent les remarques de mon honorable ami de Victoria (M. Prior), quand au coût de la vie. On ne saurait nier cette affirmation, puisqu'on a toujours accordé une rémunération supplémentaire aux fonctionnaires publics qui sont obligés de demeurer dans cette province. Sans doute, nous n'avons pas un grand nombre de juges; je dois déclarer, pourtant, que ces derniers sont des hommes distingués et très capables. La population du Manitoba demande que ses magistrats reçoivent un traitement en rapport aux fonctions qu'ils remplissent. Nous avons des millions de personnes qui se livrent aux industries ou aux professions libérales, ou qui gagnent deux ou trois fois le traitement que nous accordons à nos magistrats. A mon sens, ce n'est pas commettre une injustice à l'égard de ces industriels et de ces avocats, que de dire qu'un grand nombre d'entre eux ne possèdent pas le dixième des connaissances qu'ont nos juges. A mon avis, l'équité exige cette augmentation de traitement ; elle sera approuvée par le peuple de la province du Manitoba.

M. MACLEAN : J'ose croire que le gouvernement s'efforce sincèrement de résoudre ce problème. Alors même que sir John Thompson aurait constaté son impuissance à régler cette question, ce ne serait pas une raison, pour le parlement actuel, de ne pas envisager cette réforme, de ne pas essayer de résoudre ces difficultés, en accordant des traitements plus élevés aux magistrats qui ont droit à ces faveurs. Je crois qu'il existe un moyen de résoudre cette question suivant les vœux du peuple. Le gouvernement devrait déclarer que, à son avis, les magistrats devraient recevoir un traitement plus élevé que celui qu'on leur accorde aujourd'hui, et que bientôt, il présentera une me-

sure dans ce sens. Je suis convaincu que le pays est prêt à voter le crédit nécessaire. J'oserais affirmer que, si nous ne payons pas mieux nos juges, nous n'aurons bientôt comme magistrats que des hommes incapables. Le pays doit compter, avant tout, sur l'intégrité et le savoir de ses juges. Il est certaines de nos institutions qui sont loin de progresser, d'être améliorées, je le constate avec regret. Je ne voudrais pas que notre magistrature manquât de dignité et de science. Cependant, si nous voulons avoir de bons juges, il faut leur accorder des traitements raisonnables.

M. BENNETT : Pour ce qui est d'Ontario, toute la difficulté provient du nombre des juges des cours de comté. Dans cette province, on tient à ce que les juges ne soient pas trop nombreux. Je parle ici comme avocat, et je ne me cache pas le tort que des assertions de ce genre peuvent me causer. J'ai devant moi les rapports de la province d'Ontario, pour l'an dernier. L'autre jour, on a nommé un second juge pour la cour du comté d'Oxford ; or, l'an dernier, ce tribunal n'a eu à juger que cinq causes instituées devant jury et que trois causes dont le jury ne devait pas prendre connaissance. Dans les comté unis de Dundas et de Glengarry, le président de la cour n'a eu à rendre sa décision que dans onze causes, et, cependant, on vient de lui adjoindre un autre magistrat. Dans le comté de Welland, l'an dernier, il n'y a eu que deux poursuites d'intentées, au cours de l'an dernier. Je ne pourrais dire si le gouvernement n'a pas nommé un assesseur au juge actuel. Dans Lincoln, il s'est déroulé trois procès devant la cour de comté, l'an dernier. Dans Victoria, on constate que le juge a entendu la preuve dans cinq poursuites ; cependant, on a nommé un assesseur à ce magistrat.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce rapport donne-t-il la statistique des cours de division ?

M. BENNETT : Non. Il est notoire que, dans Ontario, il y a des juges de cours de comté qui n'ont, pour ainsi dire, rien à faire, bien qu'ils reçoivent des traitements considérables, soit $2,600 pour les juges de cour de comté ou $2,000 à $2,400 pour les juges assesseurs. D'un autre côté—je veux être bien compris—s'il y a des juges de la cour Supérieure qui faisaient moins, comme avocats, que ce que représente leur traitement, il en est d'autres à qui l'exercice de leur profession rapportait $20,000 par année, au lieu de $6,000 qu'ils touchent aujourd'hui. Voilà toute la difficulté. Comment concilier tout cela ? Je crois que les juges de la cour Supérieure ont droit à des traitements plus élevés. Par contre, je considère que si l'augmentation se fait de ce côté, il faudra retrancher par ailleurs, persuadé que je suis qu'on devrait commencer par diminuer les traitements des juges des cours de comté.

M. CLANCY : Comment pourront-ils vivre avec un traitement moins élevé ?

M. BENNETT : Je voudrais qu'on réduisît le nombre de ces juges. En faisant un calcul assez précis, on peut constater qu'ils reçoivent $4,000 par année. Leur traitement annuel varie de $2,000 à $2,600, mais il faut tenir compte des honoraires qu'ils reçoivent comme présidents de la cour des preuves, honoraires très élevés dans les comtés les plus importants. Je ne crois pas exagérer en disant qu'on peut trouver dans la province d'Ontario des juges de cours de comté qui gagnent facilement $3,500 par année. Je crois sincèrement qu'on devrait augmenter le traitement des juges de la cour Supérieure. Il serait difficile de les mettre tous sur le même pied, parce qu'ils n'ont pas tous le même travail à faire. Celui qui connaît les juges de la province d'Ontario sait qu'il y en a parmi eux qui réalisaient facilement $20,000 par année comme avocats, tandis que d'autres ne faisaient peut-être pas $5,000. La difficulté provient surtout de ce que la province d'Ontario considère que les juges des cours de comté sont payés pour ne rien faire. Je ne blâme pas le gouvernement d'avoir nommé des assesseurs, il n'a fait que suivre l'exemple de l'ancien gouvernement ; pourtant, il faut diminuer le nombre des juges des cours de comté, si nous voulons avoir l'argent nécessaire pour payer un traitement raisonnable aux juges de la cour Supérieure.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami oublie un point très important dans cette question. Il nous blâme d'avoir nommé trop de juges de cour de comté. Il sait cependant que nous n'avons pas de discrétion à exercer sous se rapport. Ce sont les législatures provinciales qui organisent ces cours de justice ; quand elles viennent nous dire qu'il faut tel nombre de juges pour telle cour, le gouvernement, s'il veut éviter tout conflit d'autorité, doit, à mon sens, sanctionner cette loi, en nommant ces juges. Nous savons tous que notre constitution ne contient aucune stipulation précise à ce sujet. Il appartient au gouvernement des différentes provinces de créer ces cours de justice, tandis que le choix des juges est laissé au gouvernement fédéral qui doit leur payer un certain traitement. En nommant ces juges, nous accomplissons un devoir que je me permettrai d'appeler non pas ministériel mais constitutionnel. S'il faut diminuer le nombre des juges des cours de comté d'Ontario, c'est à la législature de cette province de commencer cette réforme.

M. CLANCY : C'est ce que vous avez fait pendant quelque temps ; puis vous êtes revenus à l'ancien système. Vous devriez avoir, sans doute, de bonnes raisons pour cela.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne peux rien.

M. CLANCY : La raison, c'est que vous êtes au pouvoir.

Le PREMIER MINISTRE : Ce serait déjà une bonne raison. Mon honorable ami doit se rappeler, cependant, que la même difficulté s'est présentée à Québec, où il y a peut-être trop de juges. C'est là l'opinion qu'on a exprimée dans cette Chambre et dans l'enceinte législative de cette province-là. Mais nous n'avons pu convaincre les législateurs de Québec qu'il y avait trop de juges ; on en veut davantage. Je crois que, sous plusieurs rapports, il serait difficile de faire disparaître des districts dont la population est habituée d'avoir un ou deux juges. La même chose doit se présenter dans Ontario. Il peut arriver qu'il n'y ait pas beaucoup de causes à juger dans certains districts, tandis que dans d'autres, le volume des affaires judiciaires soit très considérable et que les juges des cours de comtés aient beaucoup à faire. Comment établir une ligne de démarcation parfaite ? C'est là le point le plus difficile. Il peut exister des inconvénients et même des erreurs, mais, somme toute, tant que les législatures locales auront le droit d'établir ces cours, je ne vois pas comment nous pourrions refuser de sanctionner leurs actes, à moins de supposer qu'elles ont agi de mauvaise foi. Dans le cas contraire nous n'avons aucune discrétion à excuser, nous devons nommer et payer les juges.

M. MACLEAN : D'où il suit qu'il nous faut modifier la constitution dans ce sens.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami veut réformer, tout en se prétendant tory.

M. MACLEAN : L'heure peut être arrivée d'agiter cette question de la réforme de la constitution du pays. Je reconnais avec mon honorable ami (M. Bennett), que nous avons trop de juges de cours de comté dans Ontario, et que nous n'accordons pas un traitement assez élevé aux juges de la cour Supérieure. Une réforme s'impose donc et, à chaque session de la législature, on agite cette question sans résultat pratique, car les chefs de parti ne veulent pas se prononcer directement. Cependant il faut débarrasser la province d'Ontario de ces juges inutiles et, à même le traitement qui leur est payé, augmenter celui des juges de la cour Supérieure qui, en réalité, font tout le travail. A mon avis, le parlement devrait être en état de mettre les choses au point à cet égard.

M. BENNETT : Est-il accordé une pension aux juges qui ont pris leur retraite ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non.

M. SUTHERLAND (Essex) : Quand il est question des juges des cours de comté, il est juste, il me semble, de mentionner le fait qu'en cette qualité, ils n'ont pas beaucoup de causes à décider. Mais ce n'est pas là tout le travail qu'ils ont à accomplir. La juridiction qu'ils ont comme juges de la cour de division leur permet d'entendre un grand nombre de causes. Ils sont de plus juges locaux de la Haute cour, et cela leur permet de rendre des décisions dans un grand nombre de motions qui leur sont présentées en Chambre. Ils ont de plus à présider les termes de la cour d'Assises et ils doivent juger les appels qu'on fait des décisions rendues par les cours de revision, etc., j'ai donc raison de dire que, au moins quant à ce qui concerne le comté que je représente, les juges des cours de comté ont beaucoup de besogne à faire. Nous savons tous qu'au moment actuel, se fait un mouvement dans la province d'Ontario pour étendre la juridiction des juges des cours de comté qui seraient appelés à décider des causes qui relèvent maintenant de la Haute Cour de Justice. On ne peut donc accuser ces juges et prétendre qu'ils ne font rien. Je crois, qu'un grand nombre d'entre eux ne reçoivent pas le traitement auquel ils auraient droit pour le travail qu'ils font ; cette remarque s'applique surtout aux nouveaux juges des cours de comté qui font toute la besogne judiciaire.

M. BRITTON : La discussion a pris des proportions considérables ; mais on peut, cependant, en étendre encore les limites. Je reconnais que l'heure est venue d'accorder de nouveaux traitements aux juges des différentes provinces, surtout à ceux d'Ontario. Fait à noter, cependant, on ne peut nous fournir d'informations précises quant au traitement réel des magistrats de cette province ; je parle des juges de la cour Supérieure et de ceux des cours de comté. Non seulement tous les juges de la cour Supérieure reçoivent $5,000 et $6,000 par année, mais ils retirent de plus chacun $1,000 du gouvernement d'Ontario. Voici comment : ces juges travaillent pour le gouvernement d'Ontario lorsqu'il s'agit, par exemple, de procès se rapportant aux élections, et lorsqu'ils sont commissaires dans différentes causes. Sans doute, ce travail n'est que temporaire, mais les honoraires n'en sont pas moins payés aux juges. Ceux-ci président les cours de Circuit, du Banc du Roi, des Plaidoyers communs et de la Chancellerie. Il y a dix juges qui président les cours des différents circuits, quinze ou seize fois par année et qui reçoivent $100 pour chaque terme. Sans doute, leurs dépenses n'atteignent pas ce montant.

Je prétends, avec les honorables députés qui ont pris part au débat, que l'heure est arrivée de rajuster les traitements de nos juges ; cependant, mes honorables amis constateront avec moi combien il est difficile d'opérer cette réforme, quand on entre dans les détails de cette question. Dans le cas que je cite, ce sont les juges qui président les cours des différents circuits, qui reçoivent ces honoraires souvent fort élevés. Les juges de la cour d'Appel reçoivent, les uns, $3,500 et les autres, un montant plus élevé. Pourquoi ? Parce

que le juge doyen des cours de comté se trouve, en même temps, juge de la cour des Preuves de ce comté, et il reçoit des honoraires suivant l'importance du comté. Dans plusieurs de ces comtés, ces honoraires représentent un montant considérable ; aussi les juges ne les abandonnent-ils qu'en échange d'une rémunération considérable. Dans mon comté, cette rémunération est de $900 ; cependant ce comté s'est tellement développé que s'il fallait payer au juge les honoraires auxquels il a droit, au lieu de lui donner ce montant déterminé, il retirerait une somme plus élevée. Les juges des cours de comté reçoivent des honoraires pour faire le choix des jurés, pour décider toutes les questions relatives aux décharges, aux cours d'eau, à la revision des listes des électeurs, etc. Ces honoraires représentent un montant assez considérable, suivant l'importance des différents comtés. Il y a donc eu lieu à une réforme sous ce rapport. A mon sens, il n'est pas juste de dire que l'heure est venue d'augmenter indistinctement le traitement des juges, sans tenir compte de l'ouvrage qu'ils ont à faire chacun. Je mentionne tous ces faits au comité pour qu'il en fasse son profit et pour leur faire comprendre que les juges ne comptent pas exclusivement sur leur traitement pour vivre.

M. MACLEAN : L'honorable député veut-il qu'on augmente le traitement des juges de la cour Supérieure d'Ontario ?

M. BRITTON : Oui.

On rapporte la résolution.

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

La motion est adoptée et la séance levée à 11.40 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 30 avril 1901.

La séance s'ouvre à trois heures.

ASSOCIATION DES INFIRMIERES CANADIENNES.

M. CARROLL : Je propose que les honoraires et les frais versés relativement au bill (n° 88) tendant à constituer en corporation l'Association des infirmières canadiennes, soient remboursés à qui de droit, sauf les frais d'impression et de traduction, et cela en conformité des recommandations contenues dans le sixième rapport du comité des bills d'intérêt privé.

Adopté.

M. BRITTON.

SUBSIDES—DES BESOINS DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

Le PREMIER MINISTRE (Le très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

L'honorable E. G. PRIOR (Victoria, C.A.) ; Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire présenter quelques observations à la Chambre au sujet des griefs et des inconvénients dont souffre actuellement la Colombie Anglaise, et cela par suite de la négligence dont fait preuve le gouvernement, en ne portant pas au budget soumis à la Chambre les crédits voulus. Comme je n'ai pas encore pris part au débat budgétaire, j'espère que la Chambre me pardonnera la longueur de mes observations ; et ma seule excuse est l'importance même du sujet que j'ai à développer. Le député d'Iork-est, (M. Maclean) nous a dit, hier soir, que si huit députés se prêtaient main forte, et se liguaient pour la défense des intérêts de leurs commettants, ils obtiendraient infailliblement justice. Eh ! bien, comme il n'y a dans cette Chambre que six représentaants de la Colombie Anglaise, il est possible, je l'appréhende, qu'il soit moins facile d'obtenir justice que nous serions en lieu de l'espérer ; cependant, je suis convaincu que les sympathies de tous mes collègues de la province sont acquises d'avance à la cause dont je me fais en ce moment l'interprète, et que je puis compter non seulement sur l'appui de mon honorable ami (M. Earle) qui combat, comme moi, dans les rangs du parti conservateur, mais encore sur celui des quatre députés ministériels, mes collègues de la province ; car, je dois le déclarer, quels que soient les différends qui nous divisent à l'époque des élections, à la Colombie Anglaise, il existe parfaite unanimité entre nous, quand il s'agit de travailler dans l'arène fédérale au bien de notre province. De fait, M. l'Orateur, la Colombie Anglaise est si éloignée qu'il est presque impossible à de nombreuses délégations d'hommes d'affaires de faire souvent ce long trajet, pour se rendre auprès du gouvernement. Nous ne sommes pas en aussi heureuse situation que ces messieurs d'Ontario et de Québec ou des provinces maritimes qui peuvent se rendre rapidement à la capitale en une journée ou deux tout au plus, exposer leurs vues aux ministres et s'en retourner chez eux. Vous ne l'ignorez pas, M. l'Orateur, c'est un long et dispendieux trajet que celui de la Colombie Anglaise à Ottawa, et par conséquent, la population de cette province ne peut compter que sur les efforts de ses députés et sur les communications qu'ils transmettent au gouvernement. Je n'apprendrai, sans doute, rien de nouveau à la Chambre ni au cabinet, en disant qu'il y a trois mois, le premier ministre de la Colombie Anglaise, l'honorable James Dunsmuir et l'honorable M. Eberts, le procureur général de la province, se sont

rendus à Ottawa et ont eu des entrevues avec les ministres, collectivement ou individuellement, au sujet des besoins de la province, besoins auxquels le gouvernement se trouve en lieu de pourvoir. Le gouvernement est donc parfaitement au courant de la situation et des besoins de la Colombie Anglaise ; et si je tiens à en faire ici l'exposé, c'est pour l'instruction des députés qui pourraient peut-être ignorer cet état de choses.

Au commencement de la session, j'ai demandé le dépôt de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ; mais sur les entrefaites, j'appris que ce dernier avait obtenu du chef du cabinet l'autorisation de faire imprimer cette correspondance, et en pareilles circonstances, je n'ai pas cru devoir insister sur son dépôt. Ce document, je dois l'avouer, très habilement rédigé, est un exposé complet et fort circonstancié des besoins de la province et il fait le plus grand honneur à son auteur. Je désire aujourd'hui aborder l'étude de quelques-unes des plus importantes matières dont traite ce mémoire ; mais je m'efforcerai d'être bref. Il est regrettable que ces années dernières, les députés ministériels représentant ici la Colombie Anglaise, n'aient pas élevé plus souvent la voix pour exposer les besoins de leur province. Je ne l'ignore pas, les députés ministériels ont l'oreille du cabinet ; il leur est facile d'avoir des entrevues privées avec les ministres et ils peuvent ainsi opérer plus de bien qu'en faisant des discours dans cette Chambre. Il est regrettable, toutefois, qu'ils ne parlent point en public et ne renseignent pas leurs collègues des autres provinces sur la situation des populations de l'ouest. Deux de mes collègues de la province sont au début de leur carrière parlementaire ; or, je me flatte de l'espoir et j'ai même l'intime conviction qu'ils saisiront l'occasion d'exposer leurs vues au cabinet, dès que j'aurai terminé mes observations.

Ces préliminaires posés, j'aborde, sans plus de retard, une des plus importantes questions qui s'imposent à l'attention des hommes sérieux en Colombie Anglaise ; l'immigration mongolienne. Toutefois, comme j'ai ramené cette question sur le tapis, de session en session, je serai bref, aujourd'hui. A part le développement des voies ferrées, il n'y a pas de question qui, aux yeux des penseurs de cette province, revête une aussi grande importance que celle de cette immigration. La commission chargée d'étudier la question chinoise tient actuellement en Colombie Anglaise son enquête, commencée depuis quelques semaines. Sur la demande de cette commission, des représentants de toutes les classes de la société et de toutes les professions sont venus rendre témoignage. Toutefois, je doute fort que les témoignages rendus au cours de cette nouvelle enquête relativement à l'exclusion de cette immigration, soient plus décisifs que ceux obtenus par la commission de 1884 ; car, à mon avis, il n'est guère possible d'ajouter aux renseignements déjà connus, touchant les raisons qui militent en faveur de la répression de cette immigration mongolienne. La chose ne saurait faire doute, la législature provinciale et la masse de la population en Colombie Anglaise sont partisans d'un impôt prohibitif sur les Chinois. Personne ne l'ignore, on a demandé au gouvernement de porter cet impôt à $500 par immigrant. Certains députés, moins versés dans cette question que ne le sont ceux de l'ouest, ont exprimé l'avis que ce serait une iniquité, une honte, d'imposer pareille taxe et de fermer les portes du pays à ces immigrants ; mais cet avis n'a pas prévalu, et finalement le gouvernement soumit à la Chambre une mesure portant cet impôt, de $50 à $100, son chiffre actuel. Toutefois, cet impôt est insuffisant pour endiguer la vague de cette immigration. En effet, je vois que le 24 de ce mois, un des steamers qui font le service entre le Canada et le Japon et la Chine était attendu à Vancouver et qu'il avait à bord 500 Chinois, pour lesquels la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique aurait à faire en douane un dépôt de $50,000, avant de pouvoir en débarquer un seul. Sur ces 500 Chinois, m'informe-t-on, il y en a au moins 250 destinés à la Colombie Anglaise, tandis que le reste doit se rendre aux Etats-Unis et au Mexique. Ainsi, bien qu'on frappe de $100 d'impôt tout immigrant chinois, il en vient encore un grand nombre. Inutile d'appuyer sur les raisons qui militent en faveur d'une taxe prohibitive, raisons que tout le monde connaît. Bref, les blancs sont impuissants à concurrencer les Chinois, relativement aux salaires, dans un pays comme la Colombie Anglaise, car le genre de vie de ces étrangers est tout à fait différent de celui des blancs et ils vivent bien plus économiquement. Je me contente de demander au gouvernement de reconsidérer la question. Peut-être est-ce aller trop loin que de demander au cabinet de remettre la chose à l'étude avant d'avoir reçu le rapport de la commission ; mais du moment que les ministres auront ce rapport par devers eux, au lieu de laisser l'affaire traîner en longueur d'année en année, ils en aborderont l'étude, j'espère, sans plus de retard, car cette question est d'une importance vitale surtout pour la Colombie Anglaise.

Quant à l'immigration japonaise, le mouvement s'en est ralenti, depuis que l'empereur du Japon a lancé un édit défendant à ses sujets de quitter leur pays. Or, ce que veut la province c'est l'assurance que, si cet édit est révoqué, le gouvernement prendra les moyens d'éloigner les Japonais de la province. La naturalisation des Japonais est une question qui s'impose dès aujourd'hui à l'attention du ministère de la Justice. Ce n'est pas par centaines, mais par milliers qu'il faut compter les Japonais qui, deux ou trois semaines après leur débarquement sur la côte du Pacifique ont réussi à obtenir de fausses lettres de naturalisation, ce qui leur a

permis de se livrer à l'exploitation de la pêche et à faire ainsi concurrence aux blancs, qui exploitent cette industrie. Voilà qui est souverainement injuste envers les pêcheurs et les travailleurs de cette province. Tout l'embarras vient de ce que la loi est défectueuse. Je tiens d'une source autorisée, d'un juge de la cour Suprême de la Colombie Anglaise qu'il sera impossible de remédier à cet état de choses, tant que le gouvernement n'aura pas modifié la loi qui autorise les juges de paix et ceux qui délivrent les certificats, à émettre des lettres de naturalisation, de façon à prévenir certains abus.

Quant à la taxe de $100 dont sont actuellement frappés les immigrants chinois, les recettes provenant de cette source ont atteint l'année dernière le chiffre de $190,-552. Il n'a été versé qu'un quart de cette somme, soit $47,362.50 au trésor public de la province. Or, comme la Colombie Anglaise est la seule partie du pays qui souffre dans une mesure appréciable de la présence et de la concurrence de ces étrangers, il serait de simple justice de la faire bénéficier de cette récompense, si récompense il y a, et de lui verser non pas seulement le quart, mais les trois quarts du produit de cet impôt. Je le sais, on a déjà signalé cette injustice à l'attention du cabinet ; et si j'insiste sur la chose, c'est dans l'intérêt même de notre province. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, en Nouvelle-Ecosse, c'est aux pêcheurs que revient la totalité du produit des primes relatives aux pêcheries. On ne partage pas ces primes entre les différentes provinces et on ne les verse pas au trésor fédéral au bénéfice de tout le pays ; mais, comme elles ont été établies en faveur des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, c'est entre leurs mains qu'on en verse le produit.

M. WADE : Pas le moins du monde.

M. FRASER : Pardon, vous faites erreur ; la Nouvelle-Ecosse ne reçoit pas la totalité de ces primes.

L'honorable M. PRIOR : C'est possible ; mais, le Nouveau-Brunswick, au moins——

Des VOIX : Non pas.

L'honorable M. PRIOR : Les provinces maritimes—je suis bien aise qu'une vingtaine de députés de la Nouvelle-Ecosse aient jugé bon de rectifier mon erreur. Ce que j'entends, c'est que ni Québec ni Ontario ne bénéficient de ces primes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, Québec en reçoit une partie.

L'honorable M. PRIOR : J'ai souvent entendu affirmer ici, sans que personne, que je sache, ait nié le fait, que la totalité de cette somme est distribuée dans les provinces maritimes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, Québec en a sa part.

L'honorable M. PRIOR : Les pêcheurs de la côte de Québec en bénéficient ; soit.

A tout événement, il est certain que les pêcheurs de la Colombie Anglaise ne reçoivent absolument rien de ce chef. En pareilles circonstances, ils auraient droit de bénéficier du produit de la taxe imposée sur les Chinois au même titre que les pêcheurs des provinces maritimes participent au produit des primes relatives aux pêcheries.

J'en viens à la seconde question, que j'aurais peut-être dû aborder en premier lieu, en raison de sa haute importance ; celle qui a trait au développement des chemins de fer. A mon avis,—et tous les habitants de la Colombie Anglaise partagent à ce sujet mon opinion—si l'on tient compte des sommes que nous versons au trésor fédéral, la province a droit à un traitement bien plus généreux que celui dont elle est l'objet de la part du gouvernement. Au demeurant, ce n'est pas seulement au cabinet actuel que s'adresse cette observation ; car, sous l'ancien régime, alors que j'occupais un fauteuil à la droite, jamais je n'ai hésité à signaler au cabinet conservateur le fait que la Colombie Anglaise ne recevait pas sa juste part dans la distribution des deniers publics. C'est là une question qui plane au-dessus des simples intérêts des partis politiques. Tous ceux qui connaissent tant soit peu la Colombie Anglaise le savent, c'est une terre dotée d'énormes ressources ; une province où fourmillent l'or, l'argent, le plomb, le cuivre, la houille, le fer, le bois, le poisson, bref, tout ce qui est de nature à faire la prospérité d'un pays, pourvu que ces ressources soient développées. Or, qu'arrive-t-il ? Loin de venir en aide à ceux qui cherchent à développer les ressources de ce pays ; loin de leur tendre généreusement la main et de leur donner une juste part des deniers distribués par tout le pays, le gouvernement fait preuve à l'égard de la Colombie Anglaise d'une étroite parcimonie.

Nous avons un magnifique littoral de quelques milliers de milles, d'innombrables cours d'eau, des forces hydrauliques qui ne le cèdent en rien à celles des autres parties du pays ; or, pour développer ces ressources, il faut en faciliter l'accès, en construisant des voies ferrées. La nature âpre du pays et les grandes inégalités du sol rendent la construction des chemins de fer fort difficile et fort dispendieuse ; et voilà pourquoi le gouvernement, à mon avis, devrait accorder de fortes subventions aux lignes que nous désirons construire. On a consacré de fabuleuses sommes d'argent à la construction de chemins de fer, afin de hâter la colonisation et le progrès des autres parties du pays. Il est vrai que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique à travers la Colombie Anglaise jusqu'au Pacifique a nécessité d'énormes frais ; mais c'est une voie ferrée nationale, tout autant au bénéfice d'Ontario et de Québec qu'à celui de notre province. Quant aux chemins de fer projetés en Colombie Anglaise, si le gouvernement jugeait à propos de les

subventionner, afin de permettre de les construire ; ce ne serait pas seulement cette province mais encore les grandes industries manufacturières des provinces de l'est qui en bénéficieraient. La chose est hors de doute, quand la Colombie Anglaise aura atteint son plein développement, les industriels des provinces de l'est y trouveront un de leurs meilleurs marchés pour l'écoulement de leurs marchandises.

Voyons maintenant quelles sont les lignes de chemins de fer dont la construction est d'urgence dans cette province. Le chemin de fer projeté entre Victoria, Vancouver et l'est est une ligne destinée à desservir Victoria, Vancouver et les établissements de la côte sur le parcours de la rivière Fraser ; il passe à travers les magnifiques terres du Delta, dessert Chilliwack, Hope, et pénètre jusqu'à Midway, dans la contrée de la frontière. Cette ligne faciliterait les communications entre les riches districts miniers de la Kootanie, en passant à travers les districts agricoles de Chilliwack et de la rivière Fraser et offrirait un débouché aux établissements de la côte, en permettant aux marchands de trafiquer avec l'intérieur. Le parcours de cette ligne serait d'environ 200 milles, en ligne droite.

Une autre ligne au sujet de laquelle il se fait de l'agitation dans la province est celle de Wellington au Cap Scott. Wellington est une ville minière près de Nanaïmo sur l'île de Vancouver, et le chemin de fer relie déjà Victoria à la ville de Wellington. On veut prolonger le chemin de fer de Wellington au Cap Scott, sur un parcours d'environ 230 milles, à travers la côte est de l'île de Vancouver, contrée qui ne le cède à nulle autre partie du pays en richesses minières et forestières. Il y a une autre ligne projetée dans le comté de Yale et Caribou, représenté ici par mon honorable ami (M. Galliher), et qui traverserait le district de Caribou, la grande zone des mines d'or, sur la côte du Pacifique, à venir jusqu'à ces années dernières, contrée qui a produit, depuis sa découverte, plus de $50,000,000 d'or, extrait du sol d'après les méthodes les plus primitives. Il existe actuellement une route carrossable sur tout ce parcours, mais les frais de transport du trafic sur cette route sont si élevés qu'il est impossible de songer en pareilles circonstances à se livrer à l'exploitation minière en grand, à moins qu'il ne se fasse de très riches découvertes. Si un chemin de fer pénétrait dans ce pays, cela permettrait le développement de grands territoires agricoles et de pâturage, ainsi que celui d'une des plus belles contrées minières de la Colombie Anglaise. La quatrième et dernière ligne que nous désirons construire et pour laquelle le gouvernement provincial demande de l'aide, partirait de Kitmat, sur la côte occidentale de ce continent et pénétrerait jusqu'au Yukon, entièrement à travers le territoire canadien, ce qui obvierait à la nécessité de suivre la route actuelle à travers le territoire américain. Je le répète donc encore une fois, ce que veut la population de la Colombie Anglaise c'est que le gouvernement tienne compte du fait que la province a versé et verse encore de fortes contributions au trésor fédéral et qu'il fasse preuve de générosité à l'endroit de la province relativement aux subventions aux voies ferrées. J'ignore quelles sont les intentions du cabinet au sujet des subventions qu'il veut accorder aux voies ferrées, cette session-ci. La dernière fois que la Chambre a voté des subventions, c'est à peine si la Colombie Anglaise a obtenu $96,000, bien maigre somme, il faut l'avouer ; mais je l'espère sincèrement, quand la liste des subventions sera déposée sur le bureau, il nous sera, sans doute, donné de constater qu'on a fait une large part aux chemins de fer de cette province, une des plus belles et des plus riches du Canada. La chose ne saurait faire doute, ce serait un excellent placement, qui rémunérerait au centuple les capitaux placés dans ces entreprises ; car, il ne faut pas l'oublier, soit qu'on fasse appel au gouvernement ou aux particuliers, quand il s'agit de délier les cordons de la bourse, l'intérêt personnel est toujours le mobile suprême qu'il faut faire valoir.

M. WADE : Qu'en pense le député de Toronto-ouest ?

L'honorable M. PRIOR : Le député de Toronto-ouest est en mesure de faire valoir lui-même son avis.

M. WADE : Il l'a déjà fait et s'est prononcé dans le sens contraire.

L'honorable M. PRIOR : Que le gouvernement se range à mon avis en subventionnant les voies ferrée en question et avant longtemps le trésor fédéral regorgera de recettes provenant des douanes et de l'accise. Je vais maintenant envisager la question sous son aspect financier.

M. MACLEAN : De l'avis de l'honorable député quel est actuellement le chiffre de la population de la Colombie Anglaise ?

L'honorable M. PRIOR : La population actuelle de la Colombie Anglaise est d'environ 180,000 âmes, dont 35,000 sauvages, Chinois et Japonais.

M. MACLEAN : Il y aurait donc environ 150,000 blancs ?

L'honorable M. PRIOR : La population d'origine européenne serait à peu près de 150,000 à 160,000 âmes. Ce n'est là, toutefois, qu'une supposition de ma part. Tous ceux qui ont lu la correspondance échangée entre le gouvernement provincial et les autorités fédérales savent que le premier ministre affirme que depuis l'établissement du régime de la confédération, la Colombie Anglaise a versé au trésor fédéral l'énorme somme de $42,475,349. Je suppose que cette statistique est exacte ; car, je ne saurais croire qu'on l'aurait insérée dans un document aussi important, sans avoir apporté le

plus grand soin à faire cette compilation. Le gouvernement fédéral a remboursé à la province sous toutes les formes possibles : subsides, intérêt sur prêts, subventions aux chemins de fer, douanes et tout ce qu'il est possible de trouver dans le rapport de l'auditeur général, $28,968,091, ce qui laisse dans le trésor fédéral une différence de $13,507,258 en faveur de la Colombie Anglaise. Cette dernière somme représente donc l'excédent de la somme versée par la Colombie Anglaise dans le trésor fédéral, relativement à ce qu'elle en a reçu. Quant aux autres provinces, j'ose affirmer qu'elles ont reçu beaucoup plus qu'elles n'ont versé au trésor, et d'ailleurs si je fais erreur à cet égard, libre à mes collègues de me le signaler. Si ce n'était pas le cas, comment se ferait-il que la dette publique, de $122,400,000 qu'elle était en 1872, a atteint en 1900 le chiffre de $346,206,000, soit une augmentation de $223,806,000 ? La Colombie Anglaise n'a pas bénéficié de cette augmentation, puisqu'il y a encore à son crédit une somme de $13,000,000. Elle a donc versé au trésor. cet excédent de $13,000,000, et n'a pas contribué à l'augmentation de la dette publique.

Une VOIX : Et le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

L'honorable M. PRIOR : Je ne fais pas entrer la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique en ligne de compte, pour la raison bien simple que ce n'est pas un chemin de fer de la Colombie Anglaise. Il a été construit tout autant au bénéfice de l'Ile du Prince-Edouard qu'à celui de la Colombie Anglaise. C'est une route nationale.

M. CLANCY: La construction de cette voie ferrée a été l'une des conditions stipulées relativement à l'admission de la Colombie Anglaise dans la confédération.

L'honorable M. PRIOR : Comme le fait observer mon honorable ami, l'une des conditions stipulées pour l'admission de la Colombie Anglaise dans la confédération.

Le MINISTRE DES FINANCES : La règle établie par mon honorable ami ne pourrait-elle pas s'appliquer au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et ne pourrait-on pas dire que la Colombie Anglaise en bénéficie ?

L'honorable M. PRIOR : Je ne le pense pas ainsi. Le chemin de fer de Victoria à Nanaïmo n'a pas été construit au bénéfice du reste du pays. Mais les $750,000 que le gouvernement fédéral a dépensés pour ce chemin de fer, d'après les stipulations de la loi de la confédération, figurent dans l'évaluation que j'ai faite des frais effectués en Colombie Anglaise.

M. GOURLEY : Le chemin de fer Canadien du Pacifique se trouve dans la même situation.

L'honorable M. PRIOR : Précisément, mais au bénéfice de tout le Canada. Quand j'ai affirmé, l'année dernière, que la Colombie Anglaise verse plus de recettes au trésor fédéral, par tête de sa population que ne le fait soit la Nouvelle-Ecosse soit toute autre province, le ministre des Finances a révoqué la chose en doute. A l'objection soulevée par le ministre, il m'a fallu répondre que je n'avais pas fait le calcul des sommes payées par la Nouvelle-Ecosse ; mais cette année, je suis heureux de le dire, je suis en meilleure posture. J'ai fait un soigneux relevé des comptes publiques, et j'ai actuellement sous les yeux un état précis des recettes versées par cette province. Je suis donc en bon état d'établir le bilan respectif des deux provinces. Je commence par celui de la Colombie Anglaise. Voici l'état des recettes perçues en Colombie Anglaise par le gouvernement fédéral, pour l'exercice terminé le 30 juin 1900 :

Revenu de la Colombie Anglaise (30 juin 1900).	
Douanes	$2,358,726 73
Accise	512,494 92
Travaux publics (bassin de radoub d'Esquimalt)	6,659 94
Fonds des marins invalides	9,078 02
Inspection des bateaux à vapeur	6,188 18
Inspection du gaz et timbres exigés par la loi	4,225 50
Poids et mesures	1,211 05
Pêcheries	53,195 35
Divers	6,382 47
Amendes	7,519 44
Saisies de l'accise	72 15
Pensions de retraite	56 00
Pénitenciers	1,627 97
Bureau de poste—	
Recettes postales brutes	237,355 90
Commission	15,895 28
Total	$3,220,688 90

Passons à l'état des recettes versées au trésor fédéral par la Nouvelle-Ecosse. Loin de ma pensée, en établissant pareille comparaison, de vouloir déprécier cette province ou blesser les justes susceptibilités de ses habitants. Non, tel n'est point le mobile qui m'anime ; mais, s'il arrive que quelque député est convaincu que sa province ne reçoit pas sa juste part des deniers publics, qu'il suive mon exemple et établisse la comparaison entre sa province et les autres. Voici l'état des recettes versées au trésor public par la Nouvelle-Ecosse, au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1900 :

Revenu de la Nouvelle-Ecosse (exercice finissant le 30 juin 1900.)	
Douanes	$1,907,847 73
Accise	232,986 61
Travaux publics	3,773 02
Fond des marins invalides	22,624 85
Inspection des bateaux à vapeur	4,459 22
Inspection du gaz et timbres exigés par la loi	1,333 75
Poids et mesures	3,485 45
Pêcheries	5,494 49
Amendes	1,171 86
Saisies de l'accise	688 56
Pensions de retraite	74 00
Pénitencier	
Bureaux de poste	306,706 81
Commission reçue du public	12,949 73
Total	$2,503,596 08

Je devrais peut-être féliciter le ministre des Finances du fait que les pénitenciers de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas produit de recettes.

On le voit donc, les recettes versées par la Colombie Anglaise dans la caisse fédérale dépassent de 28 pour 100 celles de la Nouvelle-Ecosse. J'ai sous les yeux l'état estimatif de la population de la Nouvelle-Ecosse, et cette estimation repose sur la même base que celle adoptée par le ministre lui-même. Le 4 avril 1900, la Nouvelle-Ecosse avait une population de 459,434 âmes et sa contribution au trésor public, était donc de $5.45 par tête de sa population. La population de la Colombie Anglaise, estimée sur le même pied le 4 avril 1900 était de 181,950 âmes, et sa contribution au trésor fédéral était donc de $17.70 par tête de sa population, soit trois fois autant que celle de la Nouvelle-Ecosse. Dans sa population de 181,950 âmes, la Colombie Anglaise compte 30,000 à 35,000 Chinois, Japonais et Sauvages, lesquels, cela va sans dire, ne contribuent pas autant que la population blanche aux impôts.

Cette année, je n'ai pas préparé, comme je l'ai fait l'année dernière, l'estimation des sommes que la Colombie Anglaise a reçues du gouvernement fédéral ; car il est facile de constater en jetant un coup d'œil sur le budget, que ces dépenses sont inférieures à celles de l'année dernière, alors que j'ai prouvé que les recettes provenant de la Colombie Anglaise dépassaient de $1,800,000 par année les dépenses qu'elle imposait au gouvernement. Il suffit de feuilleter le rapport de l'auditeur général et les budgets de ces dernières années pour constater que le gouvernement a doté la Nouvelle-Ecosse plus généreusement que la Colombie Anglaise. J'affirme la chose sans crainte d'un démenti, bien qu'il m'ait été impossible de consacrer à la compilation de cette statistique tout le temps et le labeur qu'elle nécessiterait.

Etablissons la comparaison entre les recettes de l'accise et des douanes pour ces deux différentes provinces. Pour l'exercice terminé le 30 juin 1900, la Colombie Anglaise a versé de ce chef au trésor fédéral $2,867,273.98 ; la Nouvelle-Ecosse, $2,137,958.44 ; le Nouveau-Brunswick, $1,353,307.44. La Colombie Anglaise a donc payé, de ce chef, $730,000 de plus que la Nouvelle-Ecosse.

Pour l'ensemble des importations et des exportations, la totalité du commerce de la Colombie Anglaise est de $28,412,344 ; tandis que la Nouvelle-Ecosse accuse de ce chef $23,255,689 et le Nouveau-Brunswick, $20,839,215. En fait de commerce, la Colombie Anglaise est donc en progrès sur les deux autres provinces sœurs.

En fait de tonnage maritime, tant à l'entrée qu'à la sortie, la Colombie Anglaise, qui ne compte que neuf ports de douane, accuse 3,915,969 tonnes : tandis que la Nouvelle-Ecosse, avec 91 ports de douanes accuse 4,545,144 tonnes, et le Nouveau-Brunswick, avec 30 ports, 2,002,093 tonnes. Le tonnage de la Nouvelle-Ecosse est d'environ 11½ pour 100 supérieur à celui de la Colombie Anglaise, et celui du Nouveau-Brunswick est de moitié inférieur à ce dernier. La totalité des droits versés au trésor fédéral par la Nouvelle-Ecosse, province dont la population est deux fois et demie plus élevée que celle de la Colombie Anglaise, est de $730,000 inférieure à la somme de droits acquittés par la Colombie Anglaise ; et son commerce d'importations et d'exportations est inférieur de $5,000,000 à celui de cette dernière province.

Signalons ici le gonflement des recettes provenant des droits de douanes et d'accise en Colombie Anglaise et cela par suite du progrès de la province. La totalité des droits d'accise et de douanes versés au trésor public par la Colombie Anglaise pour l'année 1900 a atteint le chiffre de $2,867,273.98, soit une augmentation de $243,456.62 sur l'année 1899. Il ne faut pas oublier une chose, c'est que dans cette totalité ne figurent pas les marchandises achetées par la Colombie Anglaise dans les provinces de l'est, et sur lesquelles les droits sont déjà acquittés. Les marchands de la Colombie Anglaise achètent d'énormes quantités de marchandises dans les provinces de l'est, et les droits dont elles sont frappées sont toujours acquittés, avant de nous arriver.

M. WADE : Cela ne s'applique-t-il pas également à la Nouvelle-Ecosse ?

L'honorable M. PRIOR : Sans doute, cette règle s'applique plus ou moins à toutes les provinces.

Venons-en à la statistique du tonnage maritime des différentes provinces, et j'appelle surtout l'attention du ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) sur cette statistique, que j'emprunte aux tableaux du commerce et de la navigation, relativement au tonnage, tant à l'importation qu'à l'exportation :

	Tonnes.
Montréal	2,068,313
Victoria, C. A.	1,796,331
Halifax	1,707,785
Saint-Jean, N.-B.	1,213,298
Québec	1,088,630
Vancouver	925,244

On le voit donc, le petit port de Victoria, C.A., compte, à 10 pour 100 près, autant de tonnage maritime que le port de Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voilà qui est fort bien ; et vous devez être ravi de voir le port de Victoria figurer aussi avantageusement.

L'honorable M. PRIOR : Et cependant, le ministre des Travaux publics, pour une raison ou une autre, ne saurait nous accorder la maigre somme annuelle de $15,000 pour les travaux de dragage du port de Victoria. Malgré toutes les instances des chambres de commerce et des représentants de Victoria, le ministre n'a pas jugé à propos de consacrer, l'année dernière, plus de

$6,000 à $7,000 aux travaux d'amélioration de ce port.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis actuellement en train de faire exécuter des travaux importants dans ce port.

L'honorable M. PRIOR : Oui, le ministre dépense en ce moment le reliquat d'un crédit de $10,000, et c'est tout ce qu'il nous a été possible d'obtenir pour un port dont la tonnage est, à 10 pour 100 près, l'égal de celui du grand port de Montréal. Et l'autre jour, il nous a lui-même avoué que le port de Québec, où il arrive moins de vaisseaux qu'à Victoria, doit au gouvernement fédéral plus de $4,000,000, pour des prêts que cette ville est impuissante à rembourser et qu'il sera impossible de jamais recouvrer, comme le ministre nous l'a lui-même avoué. Voyons, la main sur la conscience, le ministre ne conviendra-t-il pas que le port de Victoria est victime d'une injustice ? Nous avons mainte et mainte fois demandé au gouvernement de faire les frais voulus pour mettre ce port en état de répondre aux besoins de l'énorme commerce maritime qui s'y fait, et, en justice, il devrait se rendre à nos vœux.

Je regrette l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) ; car j'ai un mot à dire au sujet des pêcheries de la Colombie Anglaise. La totalité des recettes versées de ce chef, au trésor fédéral, l'année dernière, est de $79,788.99, et les frais d'administration se sont élevés à $251,469.84. On serait porté à conclure de là que la Colombie Anglaise figure pour une large part dans ces frais, étant donné que ces deniers auraient été distribués avec justice ; or, qu'arrive-t-il ? Je constate que sur cette totalité de $79,788, la Colombie Anglaise a versé au trésor $53,195.35, soit 66.6 pour 100 de la totalité de ces recettes, tandis que la Nouvelle-Ecosse n'a fourni que $5,494 ; le Nouveau-Brunswick, $12,015 ; Québec, $2,563 ; l'Ile du Prince-Edouard, $2,187. Quant aux frais d'administration, tels que salaires des surveillants, inspecteurs, gardiens et autres dépenses, la totalité des dépenses en Colombie Anglaise est de $13,662.17 ; tandis que la Nouvelle-Ecosse, qui n'a versé au trésor qu'un dixième des recettes payées par la première province, a reçu $27,461, soit le double ; et le Nouveau-Brunswick, qui a versé un quart des recettes, a touché près du double, soit $21,459.94. Quant à la protection des pêcheries, il est constaté que la Colombie Anglaise ne figure nullement au budget ; tandis que pour les provinces maritimes et Québec, on a dépensé $97,370.11. Relativement aux établissements de pisciculture, voici l'état des dépenses :

En Colombie Anglaise.....	$ 2,741 88
Nouvelle-Ecosse	3,410 84
Nouveau-Brunswick	16,024 66
Québec	6,071 53

La totalité des dépenses effectuées de ce chef en Colombie Anglaise n'est que de $16,404.05, tandis qu'elle a versé dans la caisse publique $53,195.35. Je le demande, est-ce là rendre justice à la Colombie Anglaise et cette province reçoit-elle sa juste quote-part des sommes ainsi distribuées entre les différentes provinces ? Je ferai observer ici que, de l'avis de tous ceux qui sont au courant de l'industrie de la pêche, il importe de consacrer de fortes sommes à l'établissement de piscifactures. La chose est hors de doute, que le gouvernement établisse un nombre suffisant de piscifactures, afin de repeupler ces cours d'eau, et jamais les fabricants de conserves ne pourront épuiser ces magnifiques rivières de la Colombie Anglaise où aujourd'hui le saumon pullule littéralement. J'ai par devers moi deux mémoires présentés au gouvernement provincial par les fabricants de conserves de la Colombie Anglaise, et j'estime de mon devoir de les porter à la connaissance de la Chambre. Le premier est en date du 10 avril 1901 et en voici la teneur :

A l'honorable premier ministre et au conseil de cabinet provincial de la province de la Colombie Anglaise :

Messieurs,—Nous avons l'honneur de vous informer qu'à une assemblée générale tenue ici, aujourd'hui, par les fabricants de conserves de la Colombie Anglaise, et à laquelle étaient présents les représentants de soixante fabriques de conserves, sur les soixante quatorze qui existent en Colombie Anglaise, on a adopté à l'unanimité les résolutions que voici :

Attendu que l'industrie des conserves de saumon a largement contribué, depuis nombre d'années, au trésor fédéral, et qu'elle n'a reçu ni du gouvernement fédéral ni du gouvernement provincial l'attention proportionnée à son importance, surtout au point de vue de la conservation de l'approvisionnement du poisson ;

Et attendu que, par le passé, on a souvent modifié les règlements relatifs aux pêcheries, non seulement sans consulter les fabricants de conserves de saumon mais quelquefois même en opposition directe à leurs opinions, à titre d'hommes d'affaires ;

Et attendu que, durant les deux années écoulées, on a accordé de précieux privilèges de pêche, (s'étendant quelquefois à un certain nombre d'années) à des particuliers n'ayant aucune relation, à titre de fabricants de conserves ou de pêcheurs, avec l'industrie du saumon, et cela au grave détriment de ceux qui exploitent de vieille date cette industrie ;

Et attendu que les pêcheries de saumon de la Colombie Anglaise sont en danger de se dépeupler par suite de pareille négligence et qu'il n'est possible de parer à un si grave résultat que par des efforts immédiats et systématiques ;

Et attendu qu'on est d'avis que le seul moyen de réussir à faire gérer convenablement les fonds est d'en confier la gérance à un bureau local des pêcheries, indépendant des partis politiques, avec pouvoir de consacrer, pendant plusieurs années, toutes les recettes à l'œuvre de la conservation des espèces ;

Et attendu que le gouvernement provincial a exprimé à la députation de fabricants de conserves combien il est pénétré du sentiment de sa responsabilité au sujet de la conservation de l'industrie, ainsi que son approbation des vues exposées dans le mémoire du 30 mars 1901.

Par conséquent, qu'il soit arrêté que, dans le but de remédier aux maux ci-haut mentionnés, et tant au bénéfice de l'industrie dans son ensemble que pour le bien général de la province, il importe de demander avec instances au gouvernement de prendre en main l'administration des pêcheries et de les gérer ainsi que ci-après :

(1) Qu'il soit établi, sous la surveillance du gouvernement, un conseil local des pêcheries, composé d'hommes ayant l'expérience de cette exploitation ; ce bureau devant être absolument indépendant des partis politiques et revêtu du pouvoir d'établir tous les règlements et statuts nécessaires pour la conservation de l'approvisionnement de poisson ; la majorité de ce bureau devant être élue par ceux qui fournissent le revenu provenant de la cotisation qui sera prélevée, d'après le mode proposé au paragraphe (b) de la clause 2.

(2) Que le mode suivi actuellement pour prélever le revenu, au moyen des licences seulement, soit modifié et à ce sujet, voici les avis proposés :

(a) Que la license des pêcheries soit réduite à $2.50 environ, au maximum.

(b) Que le bureau des pêcheries soit autorisé à prélever une cotisation sur tout le saumon paqueté, salé ou conservé en Colombie Anglaise, le revenu provenant de cette source devant être uniquement consacré à la conservation de l'industrie.

(3) Que le bureau local des pêcheries remplisse les fonctions de conseil auprès du gouvernement provincial en toutes choses se rattachant à la réglementation des pêcheries.

Qu'il soit, en outre, arrêté que si le gouvernement fédéral consent à payer à la province une somme annuelle à titre de compensation des recettes exubérantes versées au trésor fédéral par l'industrie des pêcheries, cette somme soit, en tout ou en partie, consacrée sans aucun délai à l'érection et à l'outillage de piscifactures et à d'autres usages se rattachant à la conservation de l'approvisionnement de poisson ;

Les soussignés, membres du comité, seront bien aises de savoir quand il conviendra à votre honorable cabinet de les recevoir, afin de discuter la question plus à fond.

Vos obéissants serviteurs,

ALEX. EWEN,
R. J. KERR,
G. I. WILSON,
W. FARRELL,
D. BELL IRVING.

Vancouver, C.A., 10 avril 1901.

J'ai sous les yeux un autre mémoire qui contient de très intéressantes données statistiques au sujet de la valeur des pêcheries et de la quantité de main-d'œuvre employée dans cette industrie. Ce mémoire porte la date du 23 avril, 1901 :

A l'honorable premier ministre et au conseil de cabinet de la province de la Colombie Anglaise :

Relativement au mémoire présenté à votre honorable cabinet, le 30 mars 1901, le comité des fabricants de conserves de la Colombie Anglaise expose respectueusement :

(1) Que la valeur de l'industrie de la pêche dans cette province, d'après les relevés de l'exercice finissant le 30 juin 1900, est de $4,776,548.

(2) Que le nombre de manœuvriers employés aux pêcheries, dans les bateaux de pêche et dans l'industrie des conserves est de 18,977.

Ces chiffres font voir l'immense importance de cette industrie, au point de vue du commerce de la province en général, fait que le gouvernement fédéral ne semble pas avoir pleinement apprécié.

Les recettes que le gouvernement fédéral a perçues de l'ensemble des pêcheries du Canada durant la même période sont de $79,799. Sur cette totalité, la Colombie Anglaise a versé $53,195. Les dépenses effectuées par le gouvernement fédéral de ce chef sont de $411,717, somme dont la Colombie Anglaise a reçu $13,662, dont $2,742 se rattachant à la pisciculture.

Le chiffre peu élevé de la dépense fédérale comparativement au revenu perçu dans cette province, se passe de commentaires.

Il est respectueusement exposé que le gouvernement provincial adoptera à cet égard l'initiative à brève échéance et qu'il prendra en mains l'administration des pêcheries sur les bases indiquées dans le mémoire. On estime que l'honoraire de licence proposé, $2.50 pour chaque pêcheur et, outre l'honoraire de $1 pour le passeur, produira, sur le pied de 4,500 bateaux, $15,750, somme amplement suffisante pour faire face aux dépenses effectuées par la province dans le même but, si l'on tient compte du fait que, pour l'exercice finissant le 30 juin 1900, les frais d'administration du gouvernement fédéral n'ont guère atteint que le chiffre de $10,920.

Il est proposé de prélever sur le produit des fabriques de conserves une cotisation assez élevée pour produire au moins $37,000 par année, somme qui sera dépensée par le bureau projeté de la façon que voici :

Durant la première année, pour construction et outillage de deux piscifactures sur la rivière Fraser, à $7,000.....	$14,000
Une piscifacture sur River's Inlet, $7,000.	7,000
Une piscifacture sur la rivière Skeena...	7,000
Salaires et entretien de six piscifactures..	18,000
Enlèvement du bois amoncelé qui obstrue les lieux de frai, etc.; construction de passes migratoires, et en général conservation du poisson et répression de la pêche illégale à l'embouchure des rivières au moyen de claies, etc.; salaires et frais de bureau..	15,000
	$61,000

On estime que les frais annuels d'entretien après la première année ne dépasseront pas $25,000.

Il faudrait, toutefois, ajouter, chaque année une nouvelle piscifacture afin de maintenir l'approvisionnement de poisson.

Afin de remédier aux effets de la négligence du gouvernement fédéral, par le passé, relativement aux pêcheries, il est proposé que le conseil des pêcheries soit autorisé à emprunter, pour faire face à des dépenses imputables sur le capital, une somme n'excédant pas $50,000, somme qui sera garantie sur le revenu et remboursée en cinq ans.

L'incertitude qui règne actuellement au sujet des intentions de votre honorable cabinet crée beaucoup de malaise parmi tous ceux qui sont intéressés à l'industrie du saumon ; et en conclusion, votre honorable cabinet est respectueusement prié de faire connaître aussitôt que possible s'il a l'intention de prendre à sa charge les pêcheries.

Si vous le décidez ainsi le comité se fera un plaisir de dresser une ébauche de projet, où seront développées plus au long les idées exposées dans ce mémoire.

W. D. BURDIS,
Secrétaire.

Avril 23, 1901.

Voilà les mémoires présentés par les fabricants de conserves de la Colombie Anglaise—par tous les fabricants devrais-je dire,—car soixante fabriques sur soixante-quatorze étaient représentées à l'assemblée où l'on avait adopté ces mémoires.

Un fait que je désire surtout signaler à l'attention du gouvernement, c'est que les fabricants de conserves demandent avec instance que le gouvernement provincial prenne les pêcheries à sa charge. C'est là, toutefois, une question au sujet de laquelle le gouvernement provincial semble hésiter, si l'on en juge d'après ces lettres adressées au chef du cabinet (sir Wilfrid Laurier) par les ministres provinciaux. J'ai eu une entrevue avec le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir L. Davies) au sujet d'une dépêche que j'ai reçue l'autre jour, dépêche où l'on me demande si c'est l'intention du gouvernement fédéral de céder les pêcheries au gouvernement provincial et où l'on affirme que c'est le vœu des fabricants de conserves de la Colombie Anglaise. Le ministre m'a déclaré que le gouvernement n'a encore rien fait à ce sujet et n'a nullement l'intention de prendre pareille initiative. Au demeurant, c'est là un différent que les autorités fédérales et provinciales auront à vider. Il est toutefois un fait incontestable ; c'est que le système de juridiction concurrente ne sera jamais un succès, c'est-à-dire tant que l'étiage, ou la limite entre l'eau douce et l'eau salée servira de point de partage, les autorités fédérales ayant juridiction sur la pêche en eau salée et les autorités provinciales, sur la pêche en eau douce.

L'Etat de Washington consacre annuellement $50,000 à la construction de piscifactures et à la propagation du saumon. Il y a, dans cet état, quatorze piscifactures en exploitation, sans compter que l'on en fait construire trois nouvelles ; et tout cela, au bénéfice unique de dix-sept fabriques de conserves. Il y a une piscifacture pour chaque fabrique de conserves. D'autre part, en Colombie, il existe soixante-quatorze fabriques de conserves, tandis qu'il ne s'y trouve qu'une seule piscifacture pour la propagation du saumon. Je le sais, le ministre de la Marine et des Pêcheries est à faire construire une nouvelle piscifacture près de Sicamous ; mais même en tenant compte de cette dernière, le nombre de piscifactures sera absolument insignifiant relativement à l'immense étendue de nos cours d'eau et la quantité de pareils établissements qu'il serait possible d'y installer. On devrait établir des piscifactures sur la rivière Skeena, sur la rivière Nass et nombre d'autres qui s'adapteraient parfaitement à ce but.

Il est un autre privilège que les fabricants de conserves réclament depuis nombre d'années ; celui de se servir de trappes et de seines pour la capture du poisson, tout comme le font les fabricants américains.

Les saumons éclos dans la rivière Fraser descendent à la mer et quand ils reviennent au bout de trois ans, dit-on—ils contournent la côte ouest de l'île Vancouver et longent le littoral de l'Etat de Washington au delà du détroit de Puget, jusqu'à la Pointe Roberts, sur le territoire Américain. Pendant cette migration, les Américains les prennent par millions à l'aide de casiers, de filets et autres engins dont l'usage est interdit à nos pêcheurs. A deux milles des eaux canadiennes, les pêcheurs américains emploient tous ces engins de destruction, pendant que les nôtres ne peuvent se servir que de rêts à mailles. Le tort ainsi causé est d'autant plus grand que nos fabricants de conserves sont obligés d'envoyer leurs bateaux au delà de la frontière, acheter notre propre poisson des pêcheurs Américains. Le saumon ainsi pris par les Américains est revendu à nos propres industriels, pour alimenter nos propres fabriques de conserves. L'an dernier, ces fabricants canadiens ont acheté 2,269,245 livres de saumon des pêcheurs américains, qui prennent notre propre poisson pour nous le revendre au prix d'environ cent mille piastres.

Avec la permission de la Chambre je lirai une lettre écrite par un fabricant de conserves de grande expérience, propriétaire d'établissements considérables dans la Colombie Anglaise. Voici ce qu'il dit :

Les empaqueteurs sont profondément dégoûtés de la manière dont les gouvernements canadiens, passés et présents, traitent cette industrie dans notre province, et à l'exception de quelques-uns, ils sont tous en faveur de voir le gouvernement provincial prendre la direction de toute l'affaire, si c'est possible. Je crois que tout le monde est en faveur d'une commission des pêcheries.

M. Stumbles, dans le rapport de son enquête sur l'industrie du saumon dans la Colombie Anglaise, en 1899, recommande vivement l'installation de nouveaux établissements de pisciculture sur la rivière Fraser, la rivière Skeena, et Inlet, ainsi que le repeuplement de la rivière Naas. Il recommande aussi d'encourager libéralement cette industrie et d'améliorer les cours d'eaux pour la propagation naturelle. Je regrette de dire qu'on s'est occupé de ces recommandations comme on s'occupe des requêtes que les empaqueteurs adressent, de temps à autre, au gouvernement.

M. Stumbles fait aussi remarquer qu'en 1899, 49 fabriques de conserves sur la rivière Fraser ont produit environ 464,000 caisses (exactement 510,383)——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela comprend toutes les espèces de saumon.

M. PRIOR : Oui. Je crois que cela comprend la production totale, c'est-à-dire, de toute espèce de saumon.

—et que sur le détroit de Puget 17 fabriques ont produit 498,000 caisses " sockeyes " et 374,000 autres caisses, un total de 872,000 caisses.

M. A. C. Little, commissaire des pêcheries, pour le détroit de Puget, dans son rapport du 31 décembre 1900 dit :—

Il s'agit du commissaire américain.

—La saison dépasse toutes les devancières au point de vue du capital engagé et de la valeur de la production. Cet accroissement remarquable est presque entièrement limité au district du détroit de Puget——

C'est le poisson canadien qu'on prend à cet endroit.

—dans le capital engagé, l'augmentation est de 110 pour 100, et dans le nombre des ouvriers employés, l'augmentation a été dans la même proportion. Dans les gages des employés, l'augmentation a été de 300 pour 100 et la valeur de la production a donné des résultats tout aussi merveilleux.

Je demande au ministre de la Marine et des Pêcheries de bien écouter ce qui suit :

Les fabriques de conserves ont employé 159 casiers, 325 rêts à mailles, 330 rêts fixes, 125 seines traînantes, 72 filets à bourses, 4,791 pêcheurs.

Cette année les préparatifs sont faits pour préparer un million de caisses sur le détroit. Si l'on considère qu'en 1895, tout le détroit de Puget ne produisait que 50,000 caisses, on peut se faire une idée des progrès que font nos voisins américains dans cette industrie, et on comprend que bientôt, le saumon qui fraie exclusivement dans la rivière Fraser, aura entièrement disparu, ou le peu qui restera sera pris par les pêcheurs du détroit avant d'atteindre l'endroit du frai.

Pour obvier à cet inconvénient, la majorité des fabricants canadiens est d'opinion, qu'on devrait nous permettre l'emploi des casiers, des rêts à bourses et des autres engins dont se servent les Américains, sur la côte ouest de l'île de Vancouver, pour intercepter le poisson avant qu'il passe dans les eaux américaines. Avec de nombreux établissements de pisciculture dans la rivière Fraser, on pourrait avoir un approvisionnement constant, d'année en année.

Je recommande cette lettre à l'attention spéciale du ministre de la Marine et des Pêcheries. Je sais que c'est une question très difficile à résoudre et elle a donné beaucoup de mal à son prédécesseur (sir Charles Hibbert Tupper). Il s'agit de savoir si en permettant à nos pêcheurs de faire usage de casiers, de rêts à bourses et de tous les engins dont se servent les Américains, on ne dépeuplera pas entièrement nos rivières en quelques années. A titre de représentant de cette province, je me range du côté des fabricants de conserves et je demande instamment au gouvernement de se rendre à la demande de ces industriels et de leur permettre l'emploi des casiers et des rêts à bourses, dont se servent les pêcheurs américains.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député est-il personnellement en faveur de cette requête ?

M. PRIOR : L'honorable ministre n'a pas écouté ; je dis que c'est une question controversée, mais vu que je suis un représentant de cette province, vu que les fabricants de conserves sont censés connaître leurs intérêts, vu qu'ils demandent ce privilège, il est de mon devoir de plaider leur cause auprès du gouvernement.

En réponse à une question posée par l'honorable chef de l'opposition, je dirai que les Américains ne pêchent pas dans nos eaux, mais ils se servent de casiers et de rêts à poches pour prendre le poisson qui passe dans leurs eaux pour aller frayer sur le territoire canadien. Le problème est rempli de difficultés. Mais les fabricants de conserves sont les plus intéressés et sont censés connaître la question ; nous devons, il me semble, accepter leur manière de voir.

C'est tout ce que j'ai à dire sur la question du saumon, mais je dois exhorter le gouvernement à s'intéresser plus sérieusement à nos pêcheries de haute mer. Je suis convaincu que nous avons sur le Pacifique des pêcheries de haute mer aussi précieuses que toutes celles de l'Atlantique. Il suffirait d'une faible somme consacrée à des études pour localiser ces bancs. Je n'ai aucun doute qu'en très peu de temps, il se créerait des pêches de haute-mer, dont les développements seraient énormes. A l'heure qu'il est, beaucoup de bateaux—des bateaux américains—partent de Vancouver et prennent de 80 à 90 tonnes de flétan par jour, sur les bancs canadiens, près du détroit Hecate.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quand l'honorable député parle de ces bancs, parle-t-il de nos eaux territoriales, dans la limite de trois milles ? Ou parle-t-il des bancs qui se trouvent à une trentaine de milles au large ? Je demande cette explication, pour mieux suivre son raisonnement.

M. PRIOR : Je ne suis pas assez au courant de la question pour répondre catégoriquement, mais je comprends que ces bancs sont situés dans nos eaux territoriales. Le capitaine Walbran, du Quadra, rapporte que les Américains prennent de grandes quantités de flétan dans les eaux canadiennes ; c'est ce qui me fait supposer que ces bancs sont dans nos eaux territoriales.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les bancs de pêche près du détroit d'Hecate sont à 20 ou 30 milles des côtes.

M. PRIOR : C'est possible. Dans tous les cas, le ministre fait construire actuellement dans la Colombie Anglaise un navire pour la protection de nos pêcheries et j'espère qu'une de ses premières occupations sera de localiser ces bancs.

Je passe maintenant à l'industrie de la construction des navires. Il se fait dans la Colombie Anglaise un commerce d'exportation considérable en bois et en charbon. En 1900, 879,497 tonnes de charbon ont été expédiées des mines de la province et environ 60,000,000 de pieds de bois de nos scieries. Nos commerçants de bois prétendent que pour pouvoir lutter contre les immenses scieries américaines du détroit de Puget, il faudrait qu'ils eussent leurs propres navires. L'an dernier, soixante navires qui ont trans-

porté le bois de la Colombie Anglaise ont payé $850,000 en fret. Le malheur, c'est que les propriétaires de navires américains imposent des taux différentiels au détriment des ports canadiens. Pour le bois de la Colombie Anglaise, ils exigent 60 cents par mille pieds de plus que pour le bois du détroit de Puget. Les scieries de la Colombie Anglaise aménagées pour l'exportation ont une capacité de production de 175,000,000 de pieds, en travaillant dix heures par jour ; sur cette production, 120,000,000 de pieds pourraient être exportés.

L'an dernier les scieries du détroit de Puget ont expédié 63,000,000 de pieds de bois en Australie—3,000,000 de pieds de plus que toute l'exportation de la Colombie Anglaise. Il n'y a pas le moindre doute que si nous étions en état de lutter contre les Américains nous pourrions accaparer ce marché, puisque les Australiens appartiennent à la même race et au même empire que les Canadiens. Mais à l'heure qu'il est, nous ne le pouvons pas. N'oublions pas non plus qu'il y a actuellement devant le congrès américain un projet appelé le bill des subventions aux navires. Ce projet de loi est destiné à encourager le commerce maritime des Etats-Unis et je vais citer ce qu'en dit M. Dunsmuir, dans sa lettre au premier ministre. Au sujet d'une prime pour la construction des navires, il dit :

> Cela est d'autant plus nécessaire que le gouvernement américain est actuellement saisi d'un projet de loi concernant une subvention aux navires qui, s'il est adopté dans sa forme actuelle, mettra les industriels de la Colombie Anglaise dans l'impossibilité de lutter contre ceux les Etats-Unis.
>
> Ce projet décrète que les navires américains voyageant entre un port américain et un port étranger recevront une prime de 1½ cent par tonneau, par 100 milles, pour les premiers 1,500 milles, et 1 cent pour chaque 100 milles additionnels, tant en allant qu'en revenant. Si on appliquait ces dispositions à un voyage en Australie, par exemple, qui est d'environ 6,500 milles, la prime serait de 22½ cents pour les premiers 1,500 milles et de 50 cents pour les 5,000 autres milles, soit un total de 72½ cents, par tonneau, pour tout le voyage. Sur la cargaison des navires ordinaires qui font le trafic du bois sur le Pacifique, cette prime rapporterait environ 55 cents par mille pieds, de sorte qu'un navire américain, s'il prenait un chargement dans un port de la Colombie Anglaise demanderait les 2s. 6d. ou 60 cents, déjà mentionnés, plus la prime, à laquelle il n'aurait pas droit, en partant d'un port canadien au lieu de partir d'un port américain ; cela ferait une différence totale de $1.15 par mille pieds au détriment de la Colombie Anglaise et nos industriels seraient impuissants à supporter la concurrence dans ces conditions.
>
> Ce projet aura pour effet, non seulement d'augmenter considérablement la marine marchande des Etats-Unis, mais aussi d'accaparer presqu'entièrement le trafic du Pacifique au profit des industriels américains. Cela est si évident qu'il est de la plus haute importance pour le gouvernement canadien, de prendre les moyens immédiats de contrecarrer les effets désastreux que pourrait avoir une semblable législation de la part des Etats-Unis.

M. PRIOR.

Or, M. l'Orateur, ce que demandent les constructeurs de navires, c'est l'aide du gouvernement. Voici ce qu'ils disent :

> Les navires du type le plus approprié à notre genre de trafic sur le Pacifique sont construits dans l'Etat voisin de Washington, au prix de $65 par tonneau, pour les navires de 600 à 800 tonneaux, et de $60, pour ceux de 800 à 1,000. Tant que cette industrie ne sera pas solidement établie, on ne pourra pas construire des navires pour le même prix dans la Colombie Anglaise et nous espérons que le gouvernement accordera quelque secours, d'ici à ce que cette industrie soit établie sur des bases solides. Nous conseillerions une prime équivalant à $15 par tonneau sur tout navire de 600 tonneaux construit dans la province, jusqu'à une certaine date spécifiée dans l'acte.
>
> Nous avons la certitude que cette politique tournerait à l'avantage de la province, premièrement, par l'établissement d'une grande industrie qui donnerait de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers ; deuxièmement, en créant une flotte appartenant à des citoyens de la province qui attirerait et encouragerait une forte population des marins, dont l'entretien augmenterait le commerce dans nos ports de mer ; et troisièmement, l'existance de cette marine marchande développerait notre commerce d'exportation, à l'avantage de tout le pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'agit-il de navires en bois ?

M. PRIOR : En bois et en fer. Ils disent encore :

> Nous demandons une prime de $10 par tonneau, pendant cinq ans, sur tout navire construit dans cette province, en acier, en fer, ou en bois, depuis 450 tonneaux et plus.
>
> Nous demandons aussi une prime de $5 par tonneau, pour tout navire en fer, en acier ou en bois, construit dans cette province durant une autre période de 5 ans, après l'expiration des premières cinq années.
>
> Nous calculons, que le coût de construction, dans la province, d'un navire d'environ 800 tonneaux est d'à peu près $80 par tonneau, ou $64,000.
>
> Nous calculons que les gages payés, pendant la construction, s'élèveraient à environ 75 pour 100, ou $48,000, pour un navire de 800 tonneaux.
>
> On calcule, de plus, qu'il est dépensé en fret, chaque année, $36,000, par chaque navire de 800 tonneaux, chargé dans la province et cet argent resterait ici au lieu d'aller à l'étranger.

Telles sont, en résumé, les demandes des constructeurs de navires de la Colombie Anglaise. Le gouvernement subventionne l'industrie du fer, celle du sucre de betterave et j'espère qu'avant longtemps, il subventionnera aussi celle du raffinage du plomb et de l'argent. Puis il jugera aussi à propos d'encourager la construction de navires, qui contribuerait si puissamment à encourager et agrandir le commerce d'exportation du bois et du charbon dans la Colombie Anglaise.

Je crains, M. l'Orateur, de fatiguer la Chambre mais il me reste encore une ou deux questions à traiter. Je parlerai d'abord d'une monnaie et d'un bureau d'essai.

J'ai ici un écrit du Globe de Toronto, en date du 23 octobre 1900, qui donne le compte rendu d'un discours prononcé par l'honorable premier ministre, (sir Wilfrid Laurier) et d'un autre, par l'honorable M. Fielding, ministre des Finances. Ce dernier se serait exprimé ainsi :

Depuis quelque temps on agite la question d'une monnaie canadienne, pour la frappe de l'or au Canada, et on invoque à ce propos des raisons de commerce et des raisons de sentiment. Le pavillon couvre la marchandise, dit-on, et les hommes d'affaires prétendent que lorsque l'or du Yukon est envoyé à la monnaie américaine, le commerce prend la même direction. Je ne suis pas prêt à dire que ce raisonnement est absolument juste. Ceux qui donnent dans le sentiment prétendent que c'est un honneur pour un pays de frapper son or. Le président de l'association des banquiers a prononcé sur cette question un discours qui n'a pas été approuvé par tous les banquiers présents.

Nous avons cru qu'une monnaie canadienne, pure et simple, n'était pas possible. Nous avons de la monnaie d'or, mais, en réalité, il en circule très peu. Quand nous nous présentons dans une banque nous ne demandons pas de l'or, mais du papier monnaie, garanti par de l'or. Nous avons considéré que toute la monnaie d'or dont le pays a besoin, n'occuperait pas tout le temps d'une monnaie, et nous avons entamé des négociations pour l'établissement au Canada, d'une succursale de la monnaie royale d'Angleterre. Nous avons obtenu le consentement du gouvernement de Sa Majesté, à l'établissement d'une succursale qui frappera notre propre monnaie, mais aussi les souverains anglais, qui ont cours dans le monde entier.

Nous espérons, durant la prochaine session, établir des bureaux d'essai, aux endroits les plus avantageux, pour que l'or envoyé à la monnaie canadienne soit converti en numéraire canadien, et en souverains anglais, connus dans le monde entier. (Bruyants applaudissements).

Je demande au ministre des Finances, si, lorsqu'il a prononcé ce discours, il avait réellement l'intention de soumettre à la Chambre, durant cette session, un projet pour l'établissement de bureaux d'essai et d'une monnaie au Canada. Il a promis de soumettre ce projet à la Chambre cette année : s'il tient sa promesse, personne ne s'en réjouira plus que moi ; mais nous voici presqu'à la fin de la session——

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. PRIOR : Oui, et j'en suis très heureux. Il y aura moins de notre faute que de celle des députés de la droite, si nous sommes retenus ici encore longtemps.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dois dire à l'honorable député que certaines questions ont retardé celle-là, mais l'intention du gouvernement est de proposer à cette session même un projet pour l'établissement d'une succursale de la Monnaie Royale d'Angleterre au Canada. Les bureaux d'essai viendront ensuite, mais je ne suis pas encore en état de dire au juste ce qui sera fait. Quant à la frappe de la monnaie, ce que j'ai annoncé dans le discours rapporté par le Globe, sera fait dès cette session.

M. PRIOR : Je suis heureux d'entendre cette déclaration. Je commençais à soupçonner que ce discours avait été prononcé en réponse à l'agitation qui se faisait sur les côtes du Pacifique, " au moment de l'élection, quand les électeurs criaient " Maxwell et la monnaie." Si ces prédictions doivent se réaliser, nous aurons enfin une monnaie royale dans la Colombie Anglaise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons déjà Maxwell, mais nous n'avons pas encore la monnaie. La question est d'une importance vitale pour la Colombie Anglaise et chaque jour de retard constitue une perte considérable pour les commerçants et la population, en général. Actuellement, la plus grande partie de l'or du Klondike et de la Colombie Anglaise s'en va à Seattle, dans l'Etat de Washington, au lieu d'aller dans les villes canadiennes. Nos marchands perdent tout le commerce que font ces mineurs en allant porter leur or au bureau d'essai. J'ai ici un extrait du Post Intelligencer de Seattle, dont le titre seul suffit à frapper le lecteur de stupeur. L'écrit est daté du 1er janvier 1901, et se lit comme suit :

QUARANTE-SIX TONNES D'OR.

Reçues au bureau d'essai de Seattle en 1900.

Plus de 7,000 dépôts.

Prodigieuse quantité de précieux métaux évaluée à $22,038,775.12—Près de $17,000,000 venant du Klondyke—$4,000,000 de Nome—Rapport encourageant du directeur de la monnaie, pour l'année écoulée.

A la clôture des opérations du dix-neuvième siècle, l'essayeur Fred. A Wing, du bureau de Seattle, annonce que durant la dernière année du siècle il a donné des reçus pour 46 et un huitième de tonne d'or et d'argent. Durant toute l'année, ces richesses ont afflué dans le bureau à flots continus et le plus haut point, dans un seul mois, a été atteint en juillet, alors que durant 26 jours d'ouvrage, on a reçu plus de 14 tonnes des précieux métaux. La prodigieuse quantité d'or reçue durant l'année, d'après les chiffres du bureau d'essai, s'élève à 1,345,122.41 onces de Troy.

Cet or était la propriété de sept mille cent six personnes ou compagnies. La valeur totale de l'or essayé a été de $22,038,775.12. La moyenne des dépôts est de 190 onces, évaluée à plus de $3,100 chacun.

L'or essayé au bureau provient des endroits suivants :

Klondike	$16,946,437 08
Alaska	4,291,730 40
Colombie Anglaise	667,225 47
Washington et autres Etats.....	133,382 17
Total	$22,038,775 12

On voit par là que $16,900,000 d'or du Klondike, et $667,000 d'or de la Colombie Anglaise—de l'or canadien—sont allés au bureau d'essai de Seattle, qui seraient restés entre nos mains s'il y avait un bureau d'essai à Victoria ou à Vancouver. Les mineurs auraient vendu leur or à la monnaie ou au bureau d'essai, et auraient dépensé des sommes considérables dans les villes canadiennes. Le même journal parle aussi

des espérances que l'on fonde sur l'année courante :

Il n'est pas sans intérêt de remarquer que les prédictions du Post Intellingencer sur la production du Klondyke en 1900, se sont réalisées. Nous avions porté cette production à $20,000,000 et plus, mais les officiers de police du Yukon, qui sont chargés de percevoir le droit régalien——

Je recommande le passage suivant à l'attention du ministre des Douanes (M. Paterson) et du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) :

—ne mentionnent dans leur rapport que $11,752,560, tandis que les rapports de la douane, à Dawson, ne portent le total qu'à environ $14,000,000. Il appert maintenant que le bureau d'essai de Seattle a reçu du Klondyke $16,946,437.08, et qu'il y a assez d'or dans les voûtes de sûreté de la ville, pour porter le total à plus de $20,000,000.

Il faut donc en conclure que les fonctionnaires du gouvernement dans le Yukon, chargés de percevoir le droit régalien, ont été floués par les mineurs, jusqu'à concurrence de $9,000,000, qui sont allés aux Etats-Unis sans payer de droits au gouvernement canadien.

Voici un autre extrait de journal :

FLOTS D'OR VENANT DU NORD.

Cet article est daté du 7 avril 1901, et se lit comme suit :

Sur une production totale de 33½ millions provenant des mines de l'Alaska, du Klondyke, de la Colombie Anglaise et des Etats du Nord-Ouest, plus de $22,000,000 de poudre d'or et de lingots ont passé par le bureau d'essai de Seattle durant l'année 1900. Les proportions colossales de ces sommes dépassent l'imagination du lecteur ordinaire, mais si elles passaient par les mains des financiers de Wall Street ou d'autres centres monétaires de l'Est, on en parlerait dans le monde entier comme d'une chose fabuleuse.

Ici, cependant, dans ce pays de l'or, on manipule des millions et on en parle avec la nonchalance de spéculateurs en grain causant de leurs affaires, et cela fait partie des occupations ordinaires de la population.

La présente saison est assez avancée pour qu'on puisse se former une idée approximative de la production de 1901 et bien qu'il nous arrive de l'Alaska et du Klondyke beaucoup de rapports qui portent cette production à 50 pour 100 de plus que celle de l'an dernier, l'opinion la plus conservatrice parmi les propriétaires de mines, dans les différents districts, estime que l'augmentation sur la production de l'an dernier sera d'environ un tiers ; c'est-à-dire que, la production de l'an dernier ayant été de $33,590,000, cette année, elle atteindra un total de $44,700,000.

En se basant sur les opérations antérieures, on peut prévoir que la production de cette année, dans ces régions éloignées, sera de $44,000,000, et que le Klondike produira à lui seul $27,000,000. Je prie de nouveau le ministre des Finances de ne pas retarder davantage à soumettre son projet à la Chambre. A lire le discours que j'ai cité, il y a un instant, on pourrait conclure, qu'on a l'intention d'établir cette monnaie à Montréal. Si tel est le cas, je proteste. C'est dans la Colombie Anglaise que cette monnaie devrait être établie.

M. GALLIHER : Ecoutez ! écoutez !

M. PRIOR : Quelq'un se permet des applaudissements ironiques.

M. GALLIHER : Pas du tout.

M. PRIOR : Je vois d'où cela part, et je constate avec plaisir que certains députés partagent ma manière de voir. J'ai déjà expliqué pourquoi l'or du Klondike va à Seattle. Voici ce que je trouve dans le rapport de la correspondance échangée entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral :

La raison pour laquelle l'or va à Seattle, est que le bureau d'essai américain, à cet endroit, l'achète à des prix plus élevés que ceux que nous payons ou pouvons payer dans la Colombie Anglaise. On achète l'or à Seattle, pour le même prix, exactement, que s'il était apporté à la monnaie, à Washington, puisque le gouvernement se charge des frais de transport et d'assurance des lingots entre le bureau d'essai et la monnaie ; de sorte que la seule déduction faite sur la valeur brute de la poudre se réduit au coût de l'essayage.

L'or envoyé à Victoria ou à Vancouver est placé dans une banque qui l'envoie au bureau d'essai du gouvernement de la Colombie Anglaise, et l'honoraire pour l'essayage est à peu près le même qu'à Seattle. Mais la banque de la Colombie Anglaise est obligée d'envoyer ces lingots à la monnaie, et en plus des honoraires d'essayage, il lui faut aussi payer le transport, l'assurance et s'assurer un profit raisonnable. Le prix de la poudre d'or à Seattle est plus élevé que dans la Colombie Anglaise d'environ 2 pour 100 sur la valeur brute de la poudre.

Pour faire face à cette concurrence la Colombie Anglaise devrait pouvoir offrir des conditions, au moins aussi avantageuses, que Seattle et le minéralogiste de la province recommande les compensations suivantes, pour les cas ou la monnaie ne serait pas établie dans la Colombie Anglaise.

Je n'ai pas de doute que la monnaie sera dans la Colombie Anglaise, mais je continue la citation :

Le gouvernement de la Colombie Anglaise sera autorisé à acheter, à titre d'agent du gouvernement fédéral, tout l'or offert, au même prix que paiera le gouvernement américain ; le gouvernement provincial établira les bureaux nécessaires et sera responsable des pertes. L'or sera remis à un agent nommé par le gouvernement fédéral et le poids et le dégré de fin de l'or seront garantis par le gouvernement de la Colombie Anglaise.

Le minéralogiste de la province fait remarquer que, naturellement, les honoraires d'essayage, au début, ne couvriront pas les frais des bureaux d'essai, et la différence devra être comblée par le gouvernement provincial qui sera aussi responsable de l'or, de la justesse du poids et de l'essayage.

Le gouvernement fédéral aura à payer l'expédition, l'intérêt et les autres frais occasionnés par le transport.

Il ne faudrait que très peu de chose, je crois, pour détourner ce flot d'or de Seattle et l'amener à Victoria et Vancouver. Il n'y

a pas le moindre doute que si nous avions une monnaie ou un bureau d'essai dans la Colombie Anglaise, les mineurs viendraient y échanger leur poudre et leurs pépites contre de l'or monnayé. Je considère que le meilleur endroit pour installer cette monnaie, c'est Victoria. C'est la capitale de la province ; c'est là que sont les quartiers généraux de la station navale du Pacifique, et c'est de ce port qu'est expédiée la plus grande partie des marchandises destinées aux régions du nord d'où provient cet or.

Nous connaissons tous les progrès étonnants faits par Seattle, depuis quelques années, et je n'hésite pas à les attribuer aux énormes quantité d'or qui n'ont cessé d'y affluer, des régions du nord. Puisque le gouvernement a promis d'agir, qu'il agisse sans retard, et ne perde pas une minute de plus, pour assurer au pays les avantages qu'il doit retirer de son propre or.

Encore un mot, M. l'Orateur, sur la nécessité qu'il y a pour le gouvernement d'étudier la question du commerce considérable qui pourrait se faire entre le Canada et la Sibérie. J'ai déjà discuté cette question avec le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), et il ma promis de l'étudier. J'espère qu'il chargera un homme capable et digne de confiance de cette mission, comme il l'a fait pour les républiques latines de l'Amérique. Je suis convaincu qu'il est possible de faire un commerce considérable et profitable avec ce pays, récemment ouvert à la civilisation. Les Américains de Californie et de Portland, Orégon, sont déjà engagés dans ce trafic. Plusieurs cargaisons ont déjà été expédiées en Sibérie, et on espère réussir à établir un trafic important. Pourquoi ne réussirions-nous pas, dans cette voie, aussi bien que nos voisins? Je mentionne cette question, plutôt sous forme d'exhortation au ministre du Commerce pour qu'il ne se laisse pas couper l'herbe sous le pied, et charge un homme compétent d'une mission en Sibérie.

J'ai déjà eu occasion, durant cette session, de parler des droits sur le bois, des réserves des sauvages, les lépreux et de quelques autres questions qui intéressent particulièrement la population de la Colombie Anglaise, et je n'ai pas à y revenir dans le moment. Le peuple de la Colombie Anglaise n'a jamais cherché à faire valoir ses droits par des moyens bruyants ou violents, il s'est toujours contenté de faire connaître ses désirs au gouvernement par la voie régulière, mais la patience est une vertu qui s'émousse avec le temps. Il y a longtemps que cette population paisible endure patiemment ses griefs, mais je crois qu'elle est à bout de patience. Si le gouvernement veut lui rendre justice par les moyens que je viens d'indiquer, il créera dans cette province un marché considérable pour l'écoulement des produits de l'est, et il n'y aura pas dans tout le Canada une population plus loyale, plus méritante que celle de la Colombie Anglaise.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Ma réponse à l'honorable député sera très courte. Bien qu'il ait commencé et terminé son discours en déclarant que la Colombie Anglaise avait des griefs sérieux, je crois que la Chambre sera d'opinion que le ton général de ses remarques prouve que ces prétendus griefs ne sont pas graves du tout.

Sur la question d'une monnaie et d'un bureau d'essai, par exemple, il a pu se convaincre qu'il n'a aucune raison de se plaindre. Comme vient de le déclarer le ministre des Finances, le gouvernement entend tenir la promesse qu'il a faite, et des résolutions à cet effet vous seront soumises très prochainement.

La question de subventionner la construction des navires est une question nouvelle qui doit être étudiée à fond, avant d'être résolue dans un sens ou dans l'autre. Le principal argument de mon honorable ami, c'est qu'il y a devant le congrès américain un bill à l'effet de subventionner la marine marchande américaine. Mais le congrès a hésité longtemps avant d'en venir à une décision quelconque, et je crois que nous pouvons parfaitement laisser les choses comme elles sont pour le moment.

Il y a deux aspects à la question des pêcheries. Les griefs des fabricants de conserves datent de longtemps, et mon honorable ami propose comme remède de transférer la direction de l'administration des pêcheries dans la rivière Colombie à la province de la Colombie Anglaise. En y réfléchissant, il comprendra que le remède qu'il propose est impossible, car le gouvernement et le parlement sont réduits à l'impuissance, sous ce rapport, par les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Nous ne pouvons pas dépouiller une province d'un seul privilège que lui confère la constitution, et nous ne pouvons pas, non plus, aliéner un seul des privilèges du pouvoir fédéral. Si mon collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries, était ici, il se chargerait d'expliquer les deux côtés de cette question des pêcheries.

Un des principaux motifs de plainte de l'honorable député est tout à l'honneur de sa province. Il prétend que la Colombie Anglaise contribue largement aux revenus du pays. Nous le savons tous, et nous nous en réjouissons tous, et, s'il y une partie du Canada ne doive s'en montrer plus fière qu'une autre, c'est la Colombie Anglaise elle-même. Il faut reconnaître que la population de cette province contribue plus au revenu que celle de toute autre partie du Canada, et cette constation est toute à son avantage. C'est la preuve que c'est une population entreprenante et riche, et non une population pauvre et opprimée, comme voudrait le faire croire l'honorable député de Victoria.

L'honorable M. PRIOR : On nous saigne à blanc.

Le PREMIER MINISTRE : Si nous devons en juger par l'apparance de mon honorable ami, je suis heureux de constater que nous ne saignons pas à blanc les citoyens de la Colombie Anglaise.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le PREMIER MINISTRE : Le principal grief de la Colombie Anglaise—un grief dont nous avons souvent entendu parler depuis quinze ans—c'est l'immigration mongole.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le PREMIER MINISTRE : Le sujet n'est pas nouveau, mais il nous a été présenté aujourd'hui sous une forme nouvelle. J'ai écouté très attentivement cette partie du discours de mon honorable ami et j'en ai conclu que cette immigration n'est pas un mal sans mélange. Elle semble se racheter par certains côtés. Ne nous a-t-il pas dit qu'il y avait 500 Chinois sur un navire du Pacifique arrivé dernièrement dans la Colombie Anglaise, dont 250 resteraient dans la Colombie Anglaise et 250 iraient aux Etats-Unis et au Mexique? A ce compte, la Colombie Anglaise importerait des Chinois et les exporterait. La province fait le commerce des Chinois. Au lieu d'importer des chevaux, des bestiaux et autres produits, elle importe des Chinois, garde ce qui est nécessaire à sa consommation et expédie le reste aux Etats-Unis et au Mexique.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le PREMIER MINISTRE : Il faut croire que c'est un trafic profitable et dans tous les cas, si la population de la Colombie Anglaise n'en retire pas de profit directement, il est évident qu'il fait l'affaire des navires qui voyagent entre la Chine et la Colombie Anglaise. Je suis persuadé que mon honorable ami n'a que de bonnes dispositions à l'égard de cette ligne de steamers et qu'il serait le premier à déplorer tout ce qui serait de nature à l'obliger à cesser ce trafic.

La population de la Colombie Anglaise verrait avec peine le port de Vancouver, que la présence de ces navires rend gai et animé, devenir triste et désert. J'ignore jusqu'à quel point l'immigration chinoise peut affecter le trafic de ces steamers, mais mon honorable ami sait que ce problème est actuellement à l'étude et le gouvernement n'est pas encore en situation d'indiquer la solution qu'il convient de lui donner.

Il prétend que la taxe de $100 par tête que nous avons imposée l'an dernier sur chaque Chinois qui arrive au Canada n'est pas suffisante et il demande qu'elle soit portée à $500 et frappe non seulement les Chinois mais aussi les Japonais.

Je répète que quel que soit le rapport de la commission qui étudie en ce moment la question de l'immigration orientale dans la Colombie Anglaise, et partant, au Canada, il est bon, pour éviter tout malentendu à l'avenir, de tirer une ligne de démarcation entre les Chinois et les Japonais. Quelles que soient les restrictions que nous pourrons adopter contre les Chinois, à tort ou à raison, nous ne pouvons, par égard pour la politique impériale, traiter les Japonais comme nous avons traité les Chinois. La dernière fois que j'ai eu l'occasion de parler sur cette question, durant la dernière session, j'ai expliqué aux honorables représentants de la Colombie Anglaise qui étaient alors membres de cette Chambre, que les complications qui peuvent surgir en Orient faisaient un devoir à la politique impériale de maintenir des relations amicales avec l'empereur du Japon et que notre devoir, à nous, était d'aider aux autorités impériales sous ce rapport.

C'est pour cette raison que le gouvernement ne peut pas traiter les Japonais comme il traite les Chinois, relativement à leur immigration au Canada. Je ne prétends pas qu'il faille encourager l'immigration japonaise, mais mon honorable ami comprendra que les raisons que j'ai données l'an dernier sur la nécessité de maintenir des relations amicales entre le Japon et l'Angleterre existent encore aujourd'hui, plus impérieuses que jamais.

Quels que soient les sentiments de la population de la Colombie Anglaise, à l'égard de l'immigration japonaise, même si elle la regarde d'un aussi mauvais œil que l'immigration chinoise, je lui demande, dans l'intérêt des considérations impériales que je viens d'expliquer, de prendre patience et de ne pas demander au gouvernement du Canada d'appliquer aux Japonais les restrictions imposées aux Chinois.

Mon honorable ami a été plus heureux, si je puis m'exprimer ainsi, quand il a traité de la répartition de la taxe que nous prélevons sur les Chinois. Depuis un certain nombre d'années cette taxe rapporte environ $200,000 par année, dont un quart était attribué au gouvernement de la Colombie Anglaise. Le gouvernement a reconnu que cette proportion n'était peut-être pas absolument équitable et, à partir du 1er juillet, elle sera augmentée. Je ne puis pas dire au juste en quoi consistera le changement et pour ma part, je ne suis pas disposé à accepter la recommandation de mon honorable ami qui voudrait que la position fut renversée et que nous ne gardions qu'un quart pendant que les trois autres iraient à la Colombie Anglaise, dans le cas où sa province ne pourrait pas obtenir la somme entière.

Mon honorable ami établit une comparaison entre cet argent et celui que nous distribuons aux pêcheurs des provinces maritimes, mais il n'y a aucun rapprochement à faire entre les deux cas. La prime payée aux pêcheurs des provinces maritimes repose sur le principe que sous l'empire du traité de Washington, les pêcheurs, individuellement, ont été privés de leur part de bénéfices dans

les pêcheries et que nous avons reçu $5,000,000 comme compensation pour les pertes qu'ils avaient subies.

Le gouvernement d'alors décida que cet argent serait distribué aux pêcheurs qui avaient subi la perte et il n'est pas payé au gouvernement de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ou de l'Ile du Prince-Edouard, mais aux pêcheurs, individuellement.

Mon honorable ami a aussi parlé de la question de subventions aux chemins de fer, et sur ce point, sans prétendre me prononcer comme chef du gouvernement, j'avoue que, personnellement, je partage assez sa manière de voir.

A mon avis, il a donné d'excellentes raisons pour justifier la construction d'une nouvelle voie ferrée reliant les centres miniers de la Colombie Anglaise, dans la Koutanie, aux ports du littoral. Sans vouloir énoncer la politique du gouvernement, il me semble qu'il ne serait que juste de donner à ces villes florissantes de la côte du Pacifique, des communications directes avec les districts miniers de la Colombie Anglaise. Actuellement, elles n'ont que des communications insuffisantes, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, avec Revelstoke et les lacs.

Mon honorable ami a fait valoir les titres de la compagnie de chemins de fer Victoria, Vancouver et Eastern. Je ne suis pas prêt à déclarer, dans le moment, si le gouvernement devrait subventionner cette ligne de préférence à une autre.

Je prétends simplement que notre politique sous ce rapport doit avoir pour but de procurer tous les moyens de communication possibles aux villes toujours grandissantes du littoral, Vancouver et Victoria, y compris le district de la Koutanie, le district situé près de la frontière, et les autres centres miniers de la Colombie Anglaise ; et malgré l'avertissement donné par l'honorable député de Toronto que l'on devrait cesser d'accorder des subventions aux chemins de fer, ce dernier se propose d'étudier cette question quand le temps sera venu.

Je ne suis pas prêt à me prononcer en ce moment sur la valeur de la route de Wellington et du Cap-Scott, qui est un chemin de fer sur une île. Ce projet m'a été expliqué et il ne manque pas de mérites ; mais je ne le crois pas d'une nécessité aussi immédiate que les autres chemins auxquels j'ai fait allusion. Je dirai la même chose quant à ce qui concerne le district d'Ashcroft et de Caribou.

Mon honorable ami a parlé en faveur de la construction d'un chemin de Kitmat au Yukon. Je suis entièrement en faveur de ce projet, et l'honorable député doit regretter aujourd'hui, le vote qu'il a donné il y a trois ans, alors que le gouvernement a proposé de construire un chemin de fer à travers le territoire canadien pour atteindre les eaux du Yukon. Si ce projet se fut réalisé et que l'on eût construit un chemin de fer de la rivière Stikine jusqu'aux eaux du Yukon, ce qui était le premier tronçon de cette voie projetée, actuellement préconisée par l'honorable député, pour le prolonger ensuite jusqu'au port de Kitmat, et au fleuve Yukon, le désir exprimé en ce moment par l'honorable député serait aujourd'hui un fait accompli.

L'honorable M. PRIOR : L'honorable premier ministre prétend-il dire que je dois regretter le vote que j'ai donné ? Je n'ai pas voté contre le projet.

Le PREMIER MINISTRE : Avez-vous voté en faveur du projet ?

L'honorable M. PRIOR : Non, j'étais absent.

Le PREMIER MINISTRE : Dans ce cas, si je comprends bien, l'honorable député regrette de ne pas avoir voté.

L'honorable M. PRIOR : Non, mais j'ai déclaré avant de quitter la Chambre, que si je restais ici je voterais en faveur du projet.

Le PREMIER MINISTRE : J'avais oublié ce fait, et j'en demande bien pardon à mon honorable ami, mais je me permettrai de lui faire remarquer que si mes paroles ne s'appliquent pas à lui, elles s'appliquent du moins aux honorables députés qui l'entourent.

M. HUGHES (Victoria) : Pas du tout.

Le PREMIER MINISTRE : Je constate avec plaisir qu'il existe deux justes du côté de la gauche. Les conditions ne sont plus les mêmes. Malheureusement, il existe aujourd'hui une voie ferrée construite sur ce que l'on appelle le territoire amécicain—mais qui devrait se trouver, à mon avis, sur le territoire canadien, bien que les Amé- que l'on appelle le territoire américain—et ce chemin de fer se rend jusqu'au fleuve Yukon. Le commerce considérable qui se fait entre Seattle et les régions aurifères du Yukon est en partie dû à la construction de ce chemin de fer. Si la politique du gouvernement eût prévalu, il est probable que les $20,000,000 ou $30,000,000 qui vont chaque année à Seattle, augmenteraient d'autant le commerce de la Colombie Anglaise.

Mais c'est l'inverse qui arrive, et toute la question consiste maintenant à décider s'il est prudent d'accorder une subvention à un autre chemin de fer dans cette région, alors qu'il y en a un en opération entre Skaguay et les eaux du Yukon. Je ne désespère pas de voir un jour une ligne construite entièrement sur le territoire canadien, pour relier le reste du pays au Yukon et à la ville de Dawson. Si le projet de l'honorable député est réalisable, le gouvernement sera très heureux de pouvoir y accorder toute l'attention nécessaire ; malheureusement, la conduite du Sénat a eu pour effet de mettre des obstacles sérieux à la réalisation de

cette entreprise éminemment recommandable.

M. WRIGHT (Renfrew-sud) : Il y a déjà quelque temps que je me demande si d'autres membres de la Colombie Anglaise vont appuyer les remarques de l'honorable député de Victoria (l'honorable M. Prior), et je me permettrai de dire quelques mots sur la question que nous discutons. Les honorables ministres seraient peut-être surpris de connaître le volume du commerce que l'est d'Ontario fait avec la Colombie Anglaise et je veux attirer leur attention sur ce point particulier. Je vais citer un exemple à l'appui de mes paroles. Il n'y a pas bien longtemps un wagon chargé de bardeaux arrivait à Renfrew—une ville de la vallée de l'Ottawa qui prétend être située au centre du district le plus riche en bois de pin du pays. Ce bardeau était de la plus belle qualité possible, et il nous fut vendu à meilleur marché que nous pouvions l'acheter dans nos propres scieries. J'en ai moi-même employé une certaine quantité, et je ne crois pas en avoir jamais vu de plus beau. On peut difficilement croire qu'il soit possible d'expédier de la Colombie Anglaise à Renfrew du bardeau de cette qualité, pour faire concurrence à celui de nos propres scieries.

Afin de donner un exemple de nos exportations dans cette province, je dirai que durant la saison d'hiver nous aurions pu y expédier plus de beurre que nous ne sommes capables d'en fabriquer, cependant, Renfrew possède la beurrerie la plus considérable, la mieux outillée, et la plus parfaite de tout le continent. A part cela, nous avions engraissé un nombre considérable de volailles destinées au marché anglais. Mais les commandes qui nous arrivèrent de la Colombie Anglaise furent tellement nombreuses, que tout ce qu'il y avait de poulets fut expédié dans cette province. Au bas de chaque commande on pouvait lire la remarque suivante : Envoyez nous les plus belles et les plus grosses volailles que vous puissiez vous procurer. Permettez-moi d'ajouter, M. l'Orateur, que malgré le commerce considérable que nous faisons avec la Colombie Anglaise, nous n'avons jamais perdu un seul dollar et nous avons toujours été payés à échéance. Nous ne pouvons pas en dire autant de certaines autres parties du pays avec qui nous avons été en relations d'affaires.

Il y a un point sur lequel je voudrais attirer l'attention des honorables députés de cette province. Je viens de lire dans un journal que certaines personnes de Calgary veulent organiser une excursion dans l'ouest, à laquelle prendraient part tous les membres de cette Chambre. Si nous pouvions nous rendre jusqu'à Calgary, pourquoi les représentants de la Colombie Anglaise ne prendraient-ils pas les mesures nécessaires pour que l'excursion se continuât jusqu'à cette dernière province, afin que nous puissions connaître sa population. Nous sommes toujours heureux de rencontrer les représentants de cette province, et le plus vite nous lierons connaissance avec sa population le mieux ce sera pour nous tous.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a deux ou trois remarques de l'honorable premier ministre que je ne puis laisser passer sous silence. Il a parlé des pertes énormes subies par le Canada, à cause d'un certain vote donné par le Sénat. Eh ! bien, si toutes les histoires que l'on raconte sont vraies, bon nombre des partisans de l'honorable ministre, qui ont voté avec lui sur cette question, se sont ensuite rendus au Sénat dans l'unique but de faire rejeter cette mesure.

Je ferai aussi remarquer que le gouvernement a refusé d'accepter l'offre qui lui fut faite de construire cette voie ferrée pour un quart meilleur marché que le montant exigé par les entrepreneurs à qui le gouvernement avait l'intention d'accorder la charte. Il a aussi rejeté la proposition d'une autre compagnie qui offrait de construire ce chemin de fer sans aucune subvention.

Le premier ministre a mal interprété les remarques de l'honorable député (M. Prior). Mon honorable ami n'a pas laissé entendre que cet or avait été transporté à Seattle parce qu'il n'existait pas de chemins de fer conduisant au littoral canadien, mais bien parce qu'il n'y a pas de bureau pour faire l'essai du minérai dans la Colombie Anglaise, et quand l'honorable chef de la droite prétend que l'on aurait porté cet or à la Colombie Anglaise, s'il eut existé un chemin de fer canadien, il donne une fausse interprétation aux paroles de mon honorable ami de Victoria, une interprétation qui n'est pas conforme aux faits.

Au cours des remarques qu'il a faites sur la Colombie Anglaise, il a laissé entendre que l'honorable député de Toronto s'était déclaré en faveur de l'abolition des subventions aux chemins de fer, ce qui est inexact. Il n'a jamais dit cela. Seulement, il a déclaré que dans les parties habitées du pays, là ou l'on doit s'attendre à ce que les chemins de fer puissent subsister par eux-mêmes, on devrait suivre ici la politique en vigueur aux Etats-Unis, c'est-à-dire, que ces chemins de fer devraient être construits par des compagnies à titre d'entreprises commerciales. Mais il n'a jamais prétendu que dans les districts où cette pratique ne pourra pas être mise en vigueur avant bien longtemps, le gouvernement ne doit pas aider à la construction de ces voies ferrées. L'organe du premier ministre, ou si on le préfère, l'organe de l'honorable ministre qui siège près de lui, a publié il y a deux ou trois jours et après le discours prononcé par l'honorable député de Toronto, un article de fond, dans lequel non seulement on adopte la politique préconisée par mon honorable ami (l'honorable M. Prior), mais l'on va beaucoup plus loin.

Je ne discuterai pas plus longtemps cette question et je désire, avant de terminer, féliciter l'honorable député de Victoria pour la manière habile avec laquelle il a fait valoir les réclamations de sa province. Toutefois, je ne suis pas prêt à accepter pour le moment, toutes les comparaisons qu'il a jugé à propos d'établir entre la Colombie Anglaise et la Nouvelle-Ecosse, sans me renseigner d'une manière plus parfaite sur la question, et cela plus particulièrement quant à ce qui concerne les droits de douanes. Tous mes collègues de la Nouvelle-Ecosse savent qu'une bonne partie des droits de douanes payés par cette province sont payés à Montréal et non à Halifax, par conséquent, la comparaison établie par mon honorable ami sous ce rapport manque d'exactitude.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois que l'honorable chef de la gauche s'est laissé tromper par quelqu'un quant à ce qui concerne la proposition soumise à la Chambre il y a quelques années dans le but de construire un chemin de fer de Dawson au littoral, à travers le territoire canadien. Il prétend avoir appris que certains membres de la droite, qui avaient voté en faveur du bill, ont ensuite travaillé à faire rejeter cette mesure par le Sénat. Je crois que mon honorable ami a été mal renseigné de ce côté. Il ne peut trouver un seul membre de la droite qui, après avoir voté en faveur du projet, a ensuite demandé à quelqu'un de le faire rejeter par le Sénat. Ces remarques faites par le premier ministre à ce sujet, rencontrent certainement l'approbation de tous les hommes bien pensants dans cette Chambre——

Quelques VOIX : Non, non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : ——maintenant qu'ils ont eu le temps de réfléchir, en mettant de côté l'esprit de parti. L'honorable député sait parfaitement que le gouvernement n'avait l'intention de payer aucune somme d'argent pour ce chemin de fer, mais certains terrains censés contenir des gisements aurifères. Il sait aussi que ces terrains, que l'on représentait comme ayant une valeur incalculable, sont encore inexploités. Pourtant c'était des millions et des centaines de millions de dollars que Mackenzie et Mann devaient réaliser grâce à ces terrains que le gouvernement mettait à leur dispositon. Comment se fait-il que les honorables membres de la gauche ne se soient pas mis en frais d'exploiter ces richesses. Aujourd'hui, ces terrains sont encore inexploités, et le pays est privé d'un chemin de fer dans cette région, qu'il aurait obtenu si l'on avait adopté la politique du gouvernement.

Une fois que le gouvernement eut fait connaître sa politique à ce sujet, une autre proposition lui fut soumise par un M. Smith, de San Francisco, je crois, qui exploitait les ressources des Etats-Unis, et qui offrit de construire le chemin de fer pour un tiers ou un quart meilleur marché en terres que la subvention demandée par Mackenzie et Mann. Personne n'a considéré cette proposition comme sérieuse, et il n'y a pas un homme dans cette Chambre qui ait jamais supposé que ce M. Smith voulait être pris au sérieux. L'honorable chef de l'opposition a aussi parlé d'une autre proposition, qui aurait été faite au gouvernement, de construire le chemin de fer sans recevoir aucune subvention. Je fais partie du cabinet et je n'ai jamais entendu parler de cela. Il a été question de la construction d'un chemin de fer devant avoir sa tête de ligne dans un port américain. Mais le point le plus important de la proposition faite au gouvernement, par Mackenzie et Mann, c'est que cette route devait être construite à travers le territoire canadien et avoir sa tête de ligne dans un port canadien.

M. MACLEAN : La ligne projetée par la rivière Stikine, n'était-elle pas une route exclusivement canadienne ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. MACLEAN : Il fallait débarquer dans un port américain.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député (M. Maclean) prétend-il sérieusement que la ligne projetée par la rivière Stikine ne se trouvait pas exclusivement sur le territoire canadien ?

M. MACLEAN : Je le prétends.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député doit avoir oublié les faits.

M. MACLEAN : Non, je me rappelle avoir entendu dire à l'honorable premier ministre qu'il nous faudrait entrer en négociations avec les Américains.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La proposition consistait à construire un chemin de fer à travers le territoire canadien, pas une seule partie de cette ligne devant se trouver sur le territoire américain, et l'on devait aussi la prolonger jusqu'à un port de la Colombie Anglaise.

M. CLANCY : Quelle voie devait-on suivre pour atteindre ce chemin de fer en territoire anglais ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Par la rivière Stikine.

M. CLANCY : Et en traversant les lignes gardées par les douaniers américains ?

M. MACLEAN : Grâce à la permission accordée par les Américains.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, pas grâce à la permission accordée par les Américains. Nos droits à la navigation dans la rivière Stikine nous étaient garantis par les traités.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les mêmes droits que les Américains possèdent dans la navigation du Saint-Laurent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Et c'est en usant de ces droits garantis par les traités, que nous devions atteindre l'endroit où le chemin de fer projeté devait traverser la rivière Stikine. Ainsi donc, de Dawson, point de départ, jusqu'à un port du littoral du Pacifique, ce chemin de fer se trouvait exclusivement construit sur le territoire canadien. Le gouvernement a reçu une proposition à l'effet de construire sans aucune subvention, une voie ferrée devant atteindre un port américain situé sur le canal de Lynn. Mais personne ne lui a jamais proposé de construire, sans aucune subvention, un chemin de fer comme celui dont le gouvernement a soumis le projet à la Chambre.

Mon honorable ami (M. Borden) a fait quelques remarques au sujet des pêcheries et je tiens à lui répondre brièvement. L'honorable député s'est cru tenu d'exprimer ici les opinions d'un grand nombre de ses commettants. J'ai écouté attentivement ses paroles pour voir s'il allait les approuver, mais il s'en est bien gardé, et il s'est contenté de les faire entrer dans les Débats comme étant les opinions d'un certain nombre de ses électeurs. Il prétend que l'on devrait s'occuper plus activement de la construction d'établissements de pisciculture dans la Colombie Anglaise, et il a basé sa prétention sur ce qui se fait à ce sujet dans l'état de Washington.

L'honorable député sait-il que grâce à l'imprévoyance avec laquelle les pêcheries ont été administrées dans cet état, le saumon est pour ainsi dire disparu dans la magnifique rivière Colombie, et que les autorités s'efforcent aujourd'hui de réparer les désastres causés par une pêche imprévoyante et l'absence de tout règlement, en repeuplant la rivière de saumon ? Pour en arriver à ce résultat, il leur faut nécessairement un nombre considérable d'établissements de pisciculture, et il s'écoulera de longues années avant que ces établissements puissent rétablir ces pêcheries dans l'état où elles se trouvaient avant cette période de gaspillage.

Les établissements de pisculture dans la Colombie Anglaise ne sont pas aussi nécessaires. Le poisson se reproduit naturellement dans la rivière Fraser, qui est leur place de frai naturelle ; et jusqu'à présent il n'existe aucun signe pouvant indiquer que les pêcheries diminuent. Toutefois, je puis dire à l'honorable député que nous nous occupons de cette question. Le gouvernement est actuellement en frais de construire un établissement de pisciculture à Sicamous, il en construira aussi un sur la rivière Skeena et même à la " River's Inlet ", si cela est nécessaire. Nous comprenons parfaitement qu'il ne faut pas lésiner quant à ce qui concerne la conservation de l'importante industrie des pêcheries de la Colombie Anglaise. Jusqu'ici nous avons fait tout ce qui était nécessaire à ce sujet, et le gouvernement est bien décidé à agir généreusement pour le maintien de cette industrie.

Sir LOUIS DAVIES.

L'honorable député a parlé de la protection des pêcheries dans les détroits d'Hecate. Quant à ce qui concerne les droits de pêche que nous pouvons posséder dans cette partie du Pacifique, je ne crois pas que mon honorable ami puisse insister trop fortement sur la nécessité qu'il y a de les protéger. Mais je crois qu'il existe un certain malentendu dans l'esprit de quelques citoyens de la Colombie Anglaise sur la question de savoir où commencent et où finissent nos droits. Je ne définirai pas ces droits, et je ne dirai rien qui puisse être de nature à nuire à nos prétentions ; mais je puis ajouter que des réclamations importantes sont faites. J'ai eu occasion de discuter la question avec l'honorable député, et je lui ai fait remarquer que plusieurs de nos amis dans la Colombie Anglaise s'imaginent que nous possédons des droits de pêche très étendus qui, j'ai bien peur, pourraient être considérés comme appartenant à toutes les nations en général, et non à la nation dont le littoral se trouve le plus rapproché de ces pêcheries.

Maintenant, quant à ce qui concerne l'importante question des casiers pour la capture du saumon dans les eaux de la Colombie Anglaise, l'honorable député a agi sagement en refusant d'approuver la proposition demandant que des licences soient accordées pour faire la pêche avec ces casiers. La pêche du saumon dans la Colombie Anglaise est une industrie d'une très grande valeur. Je ne crois pas me tromper en disant qu'elle a rapporté, l'année dernière, en chiffres ronds, un revenu de cinq ou six millions de dollars. Il est à désirer qu'une industrie qui peut rapporter chaque année un montant d'argent aussi considérable au peuple de cette province soit convenablement protégée, non seulement pour le présent, mais aussi pour l'avenir.

L'honorable député nous a parlé des Américains qui prennent notre poisson lorsqu'il traverse les eaux américaines pour se rendre dans les eaux canadiennes. Mais, si on en vient à étudier cette question plus attentivement, on finit par constater que le poisson mentionné par l'honorable député, qui est pris par les Américains dans des casiers dont l'emploi est permis sur le littoral des Etats-Unis, est du poisson pris dans les eaux américaines, qu'il doit traverser en quittant la mer pour se rendre dans la rivière Fraser et y déposer son frai. Puisque ce poisson vient déposer ses œufs dans la rivière Fraser, il peut être considéré comme nous appartenant, mais il n'en est pas moins du poisson en eaux libres remontant la rivière pour y déposer son frai.

L'honorable M. PRIOR : Mais ce poisson est né dans la rivière Fraser, car le saumon

retourne toujours dans la même rivière pour y déposer ses œufs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, mais il s'agit du poisson en eaux libres, et nous n'avons pas le droit de nous plaindre parce que les Américains lui font la pêche dans les limites de leur territoire.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourrait-il me dire si des négociations ont eu lieu avec le gouvernement des Etats-Unis, dans le but d'en arriver à une entente afin de protéger ce poisson, que l'on ne tardera pas à exterminer, grâce à l'emploi de ces engins de pêche?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette question formait partie des négociations de la Commission Mixte et des arrangements étaient sur le point de se conclure, et, n'eut été les difficultés au sujet des frontières de l'Alaska, qui mirent fin aux négociations, un règlement satisfaisant pour les deux partis aurait été conclu, car l'on s'était presqu'entendu sur les termes de l'arrangement, et sur des règlements internationaux qui auraient empêché la destruction inutile du poisson.

Voyons maintenant ce qu'il est à propos de faire, et quel est ce genre de pêche dont on se plaint. Ce poisson est pris dans des casiers, qui sont certainement des engins de pêche très destructifs. Il traverse les eaux américaines par bancs, et y est pris au moyen de ces engins de pêche.

S'il fallait en croire l'honorable député, ils prendraient presque tout le poisson pêché dans les eaux de la Colombie Anglaise. Or, cette assertion n'est pas conforme aux faits. Mon honorable ami a déclaré que le poisson le plus productif et celui qui a le plus de valeur est le saumon "sockeye." Il a aussi fait remarquer que les Américains avaient pris l'année dernière dans ces casiers l'équivalent de 497,000 caisses de poisson. Mais il ne nous a pas dit quelle quantité avait été prise dans les eaux canadiennes avec les engins de pêche que nous avons à notre disposition. Voici ce que je trouve dans le rapport de l'inspecteur des pêcheries de cette province, mois de janvier 1900 :

A la Colombie Anglaise il s'est fabriqué 765,519 boîtes de conserve de saumon, pesant 36,074,912 livres, ce qui indique une augmentation satisfaisante sur le résultat de l'année précédente. Sur la quantité de saumon ainsi mis en conserve, 664,355 boîtes contenaient du saumon "sockeye".

La production sous ce rapport a donc été de 664,000 boîtes de saumon "sockeye" dans la Colombie Anglaise. Sur la rivière Fraser seule, je crois qu'il a été préparé 530,000 boîtes de conserves, contre 497,000 préparées aux Etats-Unis.

L'honorable M. PRIOR : Ces 530,000 boîtes de conserves préparées sur la rivière Fraser contenaient-elles uniquement du saumon "sockeye" ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Les 245,000 boîtes de conserves préparées par les Américains contenaient du saumon "humpback." Or ce poisson a une chair dure qui ne possède pas la couleur rosée et délicate du saumon "sockeye," il ne peut se vendre en Angleterre et doit être écoulé sur le marché américain. Dans les Etats de l'ouest, le saumon "humpback" se vend en quantités considérables, mais ces marchés nous sont fermés au moyen de droits protecteurs. Il nous reste les marchés du Japon, de la Chine et des autres pays de l'est de l'Asie, que nos pêcheurs de la Colombie Anglaise commencent à exploiter avec succès, et j'espère que cela va continuer.

Puisque je suis en frais de traiter cette question, je dirai qu'il n'y a que le saumon "sockeye" qui puisse se vendre sur le marché anglais. Je désire faire remarquer à l'honorable député qu'il n'existe aucune preuve que les prises par nos pêcheurs de ces poissons diminuent. J'admets qu'il doit être passablement ennuyeux pour les pêcheurs canadiens de voir leurs voisins faire la pêche avec des casiers, alors qu'ils ne peuvent eux-mêmes s'en servir. Mais quels sont les faits. Il y a deux ou trois routes différentes qui conduisent du détroit de Saint-Juan de Fuca à l'embouchure de la rivière Fraser.

Le poisson s'engage dans ces passes, larges et libres de toutes obstructions, pour aller frayer, et notre but doit être de l'attirer en aussi grand nombre que possible dans la rivière Fraser. Il se tient quelques semaines à l'embouchure de la rivière, avant de la remonter et c'est alors qu'on le prend avec des rets à mailles. Si on permet d'obstruer avec des casiers la route que suit le poisson pour se rendre dans les eaux canadiennes, les résultats ne pourront être que très désastreux pour cette industrie.

Les spécialistes du ministère sont fortement opposés à cela, depuis nombre d'années. Dans les questions de cette nature, un ministre doit nécessairement s'en rapporter en grande partie aux dires des experts, surtout quand leurs opinions semblent conformes au bon sens.

Il ne faut pas permettre d'installer des casiers au moment où le poisson fait son apparition dans les eaux canadiennes. Cela ne peut que ruiner les pêcheries et chasser entièrement le poisson de la rivière Fraser. Dans l'état actuel des choses, non seulement nous sommes en état de faire concurrence aux Américains, mais nous conservons même notre supériorité, comme le démontrent les chiffres que je viens de citer, bien que l'usage des casiers soit interdit au Canada et permis dans l'Etat de Washington.

J'ai discuté cette question à fond avec les fabricants de conserves qui demandaient la permission de se servir des casiers, et je suis resté convaincu qu'il valait mieux ne pas permettre l'usage de ces engins. J'avoue que cette décision est basée en grande partie

sur des recommandations des spécialistes et puisque nous nous en trouvons bien, que la pêche continue à être abondante, je crois que pendant au moins quelques années encore, il n'y a aucun danger à suivre la ligne de conduite tracée depuis quelque temps.

Il s'agit de protéger une industrie considérable contre la ruine qui suivrait infailliblement la destruction du saumon si on en permettait la pêche au moyen de ces engins de destruction. Les pêcheurs américains ont leur manière de pêcher le saumon et nous avons la nôtre.

L'honorable député sait comme moi, que lorsque le poisson atteint l'embouchure de la rivière Fraser il y séjourne pendant des semaines et des semaines et prend ses ébats dans un rayon de quinze à vingt milles. C'est à cette saison que nos pêcheurs prennent le saumon avec des rets à mailles dont l'emploi est permis. Les pêcheurs américains ne peuvent pas venir pêcher dans nos eaux et le saumon ne séjourne pas dans les eaux américaines. Il ne fait qu'y passer aussi rapidement qu'il peut aller et si les pêcheurs américains n'en prennent pas avec des casiers, ils n'en prennent pas du tout. Partant, ils ont peut-être une raison de continuer à se servir de casiers, tandis que la même excuse n'existe pas chez nous, où nous pouvons pêcher le saumon par des moyens moins destructifs et en quantités qui nous permettent de faire bonne figure.

Je sais personnellement qu'un grand nombre de personnes de la Colombie Anglaise, parmi celles qui sont le plus en état de donner des conseils, sont d'avis qu'il faut être très prudent à l'égard de l'emploi de ces rets à casiers.

J'espère que mon honorable ami, qui n'a pas personnellement d'opinion formée sur la question, mais qui a exposé les vues d'une partie de ses commettants, sera satisfait des explications que je viens de donner.

M. MACLEAN : Il faut croire que le ministre de la Marine et des Pêcheries est doué d'une vive imagination. Il est évident que le projet d'un chemin de fer au Yukon, proposé par ce gouvernement il y a trois ans, était un projet extravagant. Cela a été plus que démontré dans cette Chambre même. Mais ce qui a été démontré avec plus d'évidence encore, c'est que le gouvernement ne se proposait pas de construire une voie entièrement canadienne, mais une voie à la merci des Etats-Unis, de ces mêmes gens qui possèdent dans l'Alaska, au dire du ministre de la Marine et des Pêcheries, une frontière entre eux et nous.

La commission mixte n'a pas réussi à règler cette question de frontière qui est encore pendante à l'heure qu'il est. Le gouvernement est impuissant à la règler et les Américains entendent se prévaloir de leur position pour empêcher la construction de ces chemins de fer. Nous n'aurions jamais pu construire ce chemin ; nous n'aurions pas pu pénétrer dans le pays ; nous n'aurions pas pu transborder les cargaisons de nos navires dans les wagons de ce chemin sans le bon plaisir des Etats-Unis.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est absurde.

M. MACLEAN : Il est clairement démontré que ce chemin n'aurait pas été indépendant et qu'il nous aurait fallu compter avec le bon plaisir des Etats-Unis pour pénétrer dans le Yukon.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député prétend-il dire que la position de Glenora est contestée ? Il n'y a pas de contestation sur la localisation de la frontière à cet endroit.

M. MACLEAN : L'honorable premier ministre a expliqué clairement à la Chambre qu'il s'agissait d'une entreprise purement canadienne, mais dépendante des Etats-Unis. Je pourrais citer ses discours, dans lesquels il admet qu'il nous faudrait la permission des Etats-Unis pour exécuter le projet. Il devait y avoir un arrangement avec les autorités américaines pour le déchargement des navires à Fort Wrangel.

M. HUGHES (Victoria) : On a dit beaucoup d'autres niaiseries à ce sujet.

M. MACLEAN : Oui, et quelques-unes ont eu beaucoup d'effet.

Le PREMIER MINISTRE : Elles ont tué le bill.

M. MACLEAN : Cela prouve aussi que les droits du peuple canadien sont parfaitement sauvegardés au Sénat. La conduite tenue par la Chambre haute au sujet de ce bill et son attitude sur la question du remaniement de la carte électorale suffisent à en justifier l'existence pour trois générations à venir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a aussi contribué à faire prendre au commerce du Yukon la route de Skagway.

M. HUGHES (Victoria) : Et à le faire passer aux mains des Américains.

M. MACLEAN : Cette prétention est erronée. Si les honorables membres de la droite croient que le commerce canadien s'éloigne du pays, il y a un moyen de le retenir. Au lieu de se désespérer, parce qu'il y a trois ans le Sénat a rejeté une mesure qui ne répondait pas aux besoins et a empêché le gouvernement de construire un petit tramway, l'honorable ministre devrait se mettre courageusement à l'œuvre et construire un chemin de fer dans cette région. Il y a moyen de pénétrer dans cette partie du pays et d'obtenir le commerce qui s'y fait ; que l'honorable ministre soumette aujourd'hui une proposition à cet effet et elle recevra certainement toute l'attention possible de la part des membres de cette Chambre. Mais cette proposition devra se recomman-

der au jugement du peuple. Le projet auquel j'ai fait allusion ne pouvait recevoir cette approbation du public, car il ne répondait pas aux exigences de la situation.

Il a aussi été question, au cours de la présente discussion, de la construction des navires dans ce pays et je suis heureux que l'honorable député de Victoria (l'honorable M. Prior) ait fait allusion à cette industrie. Il me semble que le gouvernement devrait faire un effort pour établir cette industrie au Canada. Qu'il s'agisse de construire des navires en bois, sur le littoral de l'Atlantique, ou des navires en acier, sur le littoral du Pacifique, je suis persuadé que toute politique de cette nature recevra l'approbation du peuple.

Notre commerce est à la veille de prendre un développement extraordinaire. Le trafic que se fera par le Pacifique sera bientôt aussi considérable que celui de l'Atlantique, et s'il en est ainsi, nous ne pouvons songer trop tôt aux mesures à prendre pour encourager la construction des navires sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. J'espère que le jour n'est pas éloigné où ce parlement suivra l'exemple donné par les Etats-Unis, qui viennent de voter une certaine somme d'argent pour encourager la construction des navires américains. Il nous faut faire la même chose ici, afin d'établir cette industrie au Canada. Si la fabrication de l'acier doit se développer dans ce pays, la construction des navires en est le complément naturel. Nous voulons avoir ces deux industries.

On a beaucoup parlé de l'immigration chinoise. Pour ma part, je remarque une chose, c'est que sur cette question, les gens de la Colombie Anglaise qui condamnent l'immigration chinoise ont deux manières de voir. Ils ont leur opinion personnelle et quand ils sont ici ils nous disent : Nous ne pouvons nous passer des Chinois. J'ai rencontré, il n'y a pas bien longtemps, un journaliste de cette province qui avait écrit de longs articles dans son journal sur les malheurs causés par cette immigration. Je lui demandai de me dire ce qu'il pensait de la question, il m'exposa les faits tels qu'on les connaît dans le public, mais il ajouta : Je ne vois pas comment je pourrais tenir maison sans serviteurs chinois.

Les gens de la Colombie Anglaise déclarent eux-mêmes qu'il y a une foule de travaux qui ne peuvent être exécutés que par les Chinois. Puisqu'il en est ainsi, ils devraient nous dire la vérité quand ils viennent ici, et si, comme j'en suis convaincu, l'immigration mongole est un malheur et un danger, il devrait y avoir moyen de la faire cesser ; mais les citoyens de la Colombie Anglaise qui parlent contre cette immigration doivent se préparer à renoncer à l'emploi des Chinois, non seulement dans leurs propres demeures, mais aussi pour tous les autres travaux.

J'ai appris avec plaisir que le gouvernement allait encore une fois suivre le programme de la politique nationale et établir une monnaie au Canada. J'ai reçu hier une lettre d'une maison importante de Toronto qui dit avoir reçu des consignations d'or considérables de l'ouest et éprouver une certaine difficulté à en réaliser la pleine valeur. Elle a dû payer des frais d'express et de change sur l'argent retourné, et tous ces frais auraient été évités s'il existait une monnaie dans ce pays. Un autre passage de cette lettre confirme la prétention émise par l'honorable député de Victoria que l'absence d'une monnaie au Canada est la cause qu'une quantité considérable de notre or et de notre commerce prend la direction des villes américaines au lieu de rester au Canada. C'est là la véritable raison de cet état de choses et il est inutile de vouloir l'attribuer au fait que le chemin de fer du Yukon n'a pas été construit.

M. CLANCY : Comme je n'ai pas l'intention de parler plus de quelques minutes, je ne ferai pas allusion à l'excellent discours prononcé par l'honorable député de Victoria (l'honorable M. Prior). Il est regrettable que le premier ministre ait cru devoir choisir cette circonstance pour essayer de justifier la conduite du gouvernement dans cette affaire du chemin de fer du Yukon, et critiquer la décision du Sénat qui a rejeté la mesure. Il me semble qu'en agissant ainsi l'honorable chef du gouvernement s'est départi quelque peu de la franchise habituelle qui le caractérise. Il a déclaré en termes vagues et le ministre de la Marine et des Pêcheries a dit sous une forme plus hardie, qu'il s'agissait là d'un chemin de fer anglais-canadien.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ecoutez ! écoutez !

M. CLANCY : Mais la Chambre et le pays doivent se rappeler ce qui constituait ce chemin de fer anglais-canadien. J'ai dit " chemin de fer " ; je dois demander pardon pour m'être servi de ce mot, car il s'agissait tout simplement d'un tramway ayant une longueur de 150 milles, sans point de départ et sans point d'arrivée. Comment devait-on s'y prendre pour continuer le voyage une fois rendu à l'extrémité de ce tramway ? On devait traverser une série de lacs et de rivières afin d'atteindre Dawson, et ces lacs et rivières sont gelés durant six mois de l'année, ou bien dans la partie qui n'est pas gelée il n'y a pas assez d'eau pour les besoins de la navigation. Cependant, c'est là ce que l'on appelle un chemin de fer anglais-canadien. Avant de reprendre son siège l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré que l'intention du gouvernement était de prolonger cette voie ferrée jusqu'à un port canadien. Quand on lui a demandé si ce serait là une route essentiellement canadienne il a répondu : Nous avons des droits garantis par les trai-

tés. Or, l'honorable ministre sait parfaitement bien que ces droits qui nous sont garantis par les traités ne valent pas grand'chose, qu'ils n'ont de valeur qu'en tant que les parties au traité sont disposées à les respecter.

Lorsque la Chambre eut à s'occuper du chemin de fer mentionné par le chef de la gauche, quelqu'un fit remarquer que sa construction présentait les mêmes difficultés, attendu qu'il faudrait compter avec les traités, et que sa tête de ligne se trouverait à Skaguay, sur le territoire américain, bien que les Canadiens en réclament la possession et que leur prétention soit contestée par les Américains. Mais on oublie que le gouvernement n'a pas un seul dollar à dépenser pour la construction de ce chemin de fer. Ceux qui sont à la tête de l'entreprise l'exécutent à leurs propres frais, ils en prennent toute la responsabilité et le pays n'a rien à y voir.

Afin d'établir des moyens de communication dans le Yukon, le gouvernement était disposé à sacrifier une partie de cette région et à la donner à ceux qui voulaient entreprendre la construction de ce tramway. Ce n'est pas répondre à cette objection que de prétendre que ces terrains sont encore inexploités. S'ils n'ont pas été exploités et qu'ils sont riches en minéraux, ils n'ont pas perdu de valeur pour le Canada. Je ne puis croire que les honorables membres de la droite poussent l'audace sur ce point, jusqu'à qualifier ce petit tramway que l'on voulait construire dans cette région, de chemin de fer anglais-canadien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est guère nécessaire à cette heure de la journée de ramener sur le tapis cette question du chemin de fer Stikine et du Yukon.

M. CLANCY : Cette remarque s'adresse-t-elle au premier ministre?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout. L'honorable premier ministre a été amené à en parler, parce qu'il avait raison du supposer que l'état de choses dont se plaint l'honorable député de Victoria, était dû au fait que le projet soumis pas le gouvernement, il y a trois ans, avait été rejeté par le parlement, grâce aux efforts de l'opposition.

Pourquoi l'honorable député (M. Clancy) persiste-il à dire que le gouvernement voulait construire un simple tramway, quand il sait que le chemin de fer actuel entre Skagway et Bennett est un chemin à voie étroite exactement semblable à celui que le gouvernement se proposait de construire? Si on a raison de parler en termes de mépris de celui que l'on voulait construire, il faudrait traiter de la même manière celui qui fait un trafic énorme dans le port de Skagway, un trafic qui devrait se faire en grande partie sur le territoire canadien.

Mon honorable ami sait comme moi que le but du gouvernement était de se procurer le plus rapidement possible, et avant la fin de l'année, les moyens de transport pour le fret ordinaire, ainsi que pour l'approvisionnement des troupes et de la gendarmerie. Il sait que le gouvernement avait choisi ce tracé, d'abord, parce qu'il faisait partie d'une route entièrement canadienne et ensuite, parce qu'il était susceptible d'être prolongé jusqu'à Kitmat ou un autre port de mer convenable, bien qu'il fût impossible de compléter l'entreprise cette même année. Nous avons choisi la voie de la rivière Stikine qui est presqu'entièrement sur le territoire canadien.

A quelques milles de son embouchure, la rivière traverse un territoire que les Américains prétendent leur appartenir, mais plus à l'intérieur des terres, la rivière n'a été l'objet d'aucune réclamation de leur part ; et, à partir de Telegraph-Creek ou de Glenora, où devait se trouver la tête de notre ligne de chemin de fer, le terrain nous appartenait sans contredit. Pour pouvoir pénétrer dans cette partie-là du pays le plus rapidement possible, il nous a fallu recourir à la route de la Stikine.

M. MONK : N'est-il pas vrai qu'à cette époque-là les autorités américaines avaient établi un bureau de douane à Fort-Wrangle?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute, et pourquoi ? Parce que la Stikine traverse, sur une faible étendue, un territoire qu'elles prétendent leur appartenir, et Fort-Wrangle étant situé à l'embouchure de cette rivière, elles y ont établi un port douanier. Mais cela ne nous empêchait nullement de nous servir librement et sans interruption de cette route pour pénétrer sur notre propre territoire ; et, lorsqu'ils prétendent qu'on nous empêcherait de passer à Fort-Wrangle pour remonter la Stikine, cela revient à dire que les Etats-Unis prendraient, sans le moindre motif, une attitude hostile qui provoquerait la guerre entre eux et la Grande-Bretagne. Ils ne sauraient violer ainsi ce traité-là sans s'exposer à une déclaration de guerre. Le gouvernement impérial ne tolérerait pas un tel état de choses.

M. CLANCY : Les Américains ne pourraient-ils pas nous accabler de règlements qui enlèveraient toute efficacité au traité?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, assurément. A certains endroits, les Américains sont obligés de passer par les ports de douane du Canada ; à d'autres, il nous faut passer par les ports américains, et on ne constate jamais la moindre difficulté.

Le PREMIER MINISTRE : A Skagway ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, à Skagway, par exemple, comme vient de dire mon très honora-

ble ami. Se produit-il des embarras à Skagway? Eprouve-t-on la moindre difficulté à y faire passer les cargaisons canadiennes? Pas du tout; tout y marche à merveille. Le gouvernement des Etats-Unis a eu pour nous toutes les attentions; il nous a traités avec tous les égards dus à une nation amie, ce que nous serons toujours, je l'espère; il en a agi envers nous comme il espérait que nous nous comporterions à son égard. Le plus sérieux obstacle qui pouvait surgir à Skagway, c'est qu'il aurait fallu inscrire nos vaisseaux au passage, ou faire rapport du transbordement des cargaisons sur un bâtiment de dimensions moindres. Les autorités américaines auraient, tout au plus, placé à bord de nos vaisseaux un fonctionnaire chargé de voir à ce qu'il ne fût pas débarqué sur leur territoire de marchandises frappées de droits, sans que ceux-ci fussent acquittés. Mais, dès que nous aurions traversé la ligne frontière reconnue par les deux pays, elles n'auraient plus eu aucun pouvoir sur nous et auraient rappelé leur fonctionnaire. Il n'y avait pas d'obstacles à redouter, mais eut-il fallu en surmonter, ce qui n'était guère probable, qu'il eût valu la peine de s'assurer un moyen immédiat d'entrer dans notre propre pays, de pénétrer sur notre propre territoire par une voie ferrée qui eût été nôtre. N'y avait-il pas lieu de tenter l'expérience puisque cet arrangement n'était que provisoire et que la proposition dont le gouvernement avait saisi le parlement comportait le prolongement prochain de cette ligne de chemin de fer de Glenora à Kitmat ou à tout autre port de notre choix situé sur notre propre territoire? Mon honorable ami (M. Clancy) sait parfaitement qu'à la dernière session ou à la session précédente, son ancien chef politique (sir Charles Tupper) a déclaré ici même qu'il était fort regrettable que ce chemin de fer n'ait pu être construit, et c'est à cette absence de moyens de communication qu'il attribuait les malheurs financiers d'une compagnie dont il faisait partie. Pourquoi l'opposition persiste-t-elle à vouloir toujours créer une fausse impression à ce propos? Pourquoi persiste-t-elle à vouloir faire croire que, dans le cas où il nous eut été loisible de réaliser le projet que nous avions soumis au parlement, notre chemin de fer n'eût été ni complet ni suffisant et n'eût pas été construit entièrement et exclusivement sur notre propre territoire?

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

Chemin de fer Intercolonial—Pour renforcer les ponts, $100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous demandons un autre crédit de $100,000 destiné au renforcement de certains ponts de l'Intercolonial. J'ai déjà expliqué l'objet de ce crédit; il nous mettra en mesure de donner à nos ponts assez de force pour supporter les lourdes locomotives et les lourds convois qui circulent maintenant sur notre réseau. Cette année, nous consacrerons $100,000 à cette fin. Je pourrais apprendre aux députés que cette question intéresse, quels sont les ponts que nous nous proposons de renforcer cette année.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il serait bon de savoir de quels ponts il s'agit, si on doit les reconstruire ou tout simplement les renforcer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que mon honorable ami ne se rappelle plus les explications que j'ai données à la dernière session. Les arches des ponts de l'Intercolonial sont presque toutes du même modèle; il y en a peut-être deux types différents, mais elles se ressemblent presque toutes, et il est fort heureux qu'il en soit ainsi, car cela nous permet d'enlever une arche d'un pont pour doubler la force de celle d'un autre. Naturellement, il faut remplacer par une nouvelle l'arche ainsi enlevée. Tous ces ponts sont en excellent état; ils datent de la construction du chemin et pourraient durer encore un siècle; mais nous sommes obligés de les rendre plus forts, c'est pourquoi nous avons décidé d'opérer ces changements. Nous réparerons ainsi les ponts de Middle-River, de Nash's Creek, de Sayabec, du Ruisseau de Grant, de Nigado-New-Mills, du Ruisseau McKinnon, du Grand-Bic, de Grenville, de la Rivière à l'Anguille, de Mill-Creek, de Gilmour's Creek, de la Rivière du Petit-Métis, du Ruisseau Louison, et du Ruisseau de Clark.

M. CLANCY : Le crédit actuel est-il uniquement destiné à ces travaux-là?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui; tous ces ponts sont construits comme je viens de le dire.

Pour nouvelles commodités à Lévis, $40,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit du montant requis pour le parachèvement des travaux que nous avons commencés à cet endroit; nous avons décidé de poser de nouvelles voies et de construire une gare.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne désire pas retarder sans raison l'adoption de ces crédits, mais il me semble que nous devrions en laisser un en suspens afin de pouvoir les discuter tous en même temps. Ce qui m'engage à faire cette demande, c'est que le représentant d'Hamilton (M. Barker), qui désire prendre part à la discussion, est aujourd'hui retenu chez lui, et que l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart), qui a également quelques observations à faire, n'est pas très bien portant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme nous devons soumettre un crédit général, je consentirai volontiers, si on le désire, à ce qu'un des articles serve de thème à une discussion générale.

M. BORDEN (Halifax) : Je pourrais peut-être agréer cette proposition, mais je préférerais qu'on laissât en suspens un des item qui nous sont actuellement soumis avec l'entente qu'il devra servir à une discussion générale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce serait retarder l'expédition de la besogne, car on n'a pas encore adopté un seul crédit.

M. BORDEN (Halifax) : Quand ce crédit-là sera-t-il soumis à la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois pouvoir le soumettre assez tôt pour accommoder l'honorable député ; je ne crois pas cependant que ce soit avant demain.

M. BORDEN (Halifax) : Si on le soumet assez tôt pour que nous puissions discuter les affaires de l'Intercolonial, cela nous conviendra.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire le soumettre aussi tôt que possible ; mais comme nous ne sommes pas près d'aborder l'étude de ces crédits-là, je n'objecterai pas, si on le désire, à ce que le présent item soit laissé en suspens.

M. MONK : Ce montant qu'on demande par rapport à de nouvelles commodités à Lévis doit-il s'ajouter au crédit de $110,000 voté l'année dernière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MONK : L'honorable ministre peut-il nous dire combien de terrain on a exproprié et combien on a dépensé en achat de terrain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député trouvera tous les renseignements dans les Débats ; je les ai déjà donnés en réponse à une question qui m'avait été posée, mais je ne les ai pas par devers moi en ce moment.

M. MONK : Doit-on consacrer une partie de ce crédit de $40,000 au paiement des terrains qu'on a achetés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute. Ils ne sont pas encore payés et nous devrons nécessairement consacrer à cette fin une partie du présent crédit de même que certaine partie du crédit de l'année dernière qu'il faudra voter de nouveau lorsqu'on soumettra les estimations supplémentaires.

M. BORDEN (Halifax) : De quelle manière a-t-on déterminé le prix de ces terrains ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons rien négligé dans le but de nous assurer le plus bas prix possible. Les premiers terrains, nous les avons achetés à bon marché ; plus tard, on nous a demandé des prix plus élevés que nous avons refusé de payer, et nous avons virtuellement décidé de recourir à l'expropriation et de faire déterminer la valeur des terrains par les tribunaux.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire combien de terrain il lui faut et les prix qu'on est convenu d'en payer, et de nous apprendre également quels sont les terrains qu'on a achetés et dont il faudra faire déterminer la valeur par la cour de l'Echiquier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette question m'a été posée il y a trois ou quatre semaine, ma réponse se trouve dans les Débats ; je n'ai rien à ajouter aux renseignements que j'ai fournis alors.

M. MONK : Si je me rappelle bien, il n'était pas question des terrains qu'on se propose d'exproprier, mais uniquement de ceux qu'on avait déjà acquis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que ma réponse couvrait tout cela.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire attirer l'attention du représentant de Jacques-Cartier sur la page 338 des Débats. Il trouvera là tout ce qu'il lui faut, mais s'il y manque quelque renseignement, je le lui fournirai si je le puis.

M. MONK : Je crois qu'on a terminé les plans de la nouvelle gare de Lévis. Le ministre peut-il nous dire si on a demandé des soumissions par rapport à la construction du nouvel édifice et combien ce dernier devra coûter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, nous avons demandé des soumissions d'après les plans préparés par l'architecte du ministère. Si je me rappelle bien, la plus basse soumission étant trop élevée, l'entreprise n'a pas encore été adjugée, et nous faisons modifier les plans. Nous espérons que cet édifice nous coûtera moins cher.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a dû exproprier une partie de l'emplacement de cet édifice ; voudrait-il nous donner quelques détails à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député trouvera tous les renseignements à la page 338 des Débats ; je n'en ai pas d'autres sous la main en ce moment.

M. MORIN : Quand l'honorable ministre se propose-t-il de construire la nouvelle gare de Lévis—cette année ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

L'honorable M. HAGGART : Je vois dans les Débats qu'on a exproprié certains terrains.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous en avons acquis d'autres sans expropriation.

L'honorable M. HAGGART : Y sont-ils également mentionnés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Par qui le ministre a-t-il fait faire ces expropriations ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jusqu'à présent, nous nous sommes contentés de produire des plans, ce que l'ingénieur est ordinairement chargé de faire. Nous avons requis les services d'un avocat par rapport à l'acquisition de ces terrains, mais je ne me rappelle pas le nom de celui qui nous a représentés.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Haggart), voulait savoir, sans doute, de quelle manière on a fixé ou déterminé le prix des propriétés. A ceux qui ne sont pas bien au courant des faits, certaines estimations peuvent sembler un peu exagérées. Ainsi, les héritiers de D. D. Young ont reçu 80 cents le pied carré ; les héritiers de Wm. Rhodes, 45 cents le pied carré ; les héritiers de D. D. Young, 42 cents le pied carré ; la succession Chapleau ou Murphy a reçu pour une superficie de 8,908 pieds carrés de grève et de terrain découvert, $1.75 le pied carré.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est du terrain qu'on avait rempli.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'en a pas plus de valeur pour cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'en apercevrait s'il lui fallait l'acheter. Le remplissage coûte joliment cher.

M. BORDEN (Halifax) : Cela peut vouloir dire que l'honorable ministre, au lieu de payer la valeur du terrain, entend payer le coût de ces travaux ; mais ce simple remplissage ne donne pas plus de valeur au terrain. J'ai eu à m'occuper de questions de cette nature en cour de l'Echiquier, et je sais qu'on y a prétendu que ces travaux de remplissage ayant coûté fort cher, le gouvernement devrait être tenu d'en payer le coût. Mais il est évident que, pour cette seule raison-là, le terrain n'a pas plus de valeur ; il s'agit tout simplement de savoir ce qu'il vaut comme morceau de terre. L'honorable ministre voudra bien observer que ces 50,000 pieds carrés, soit un peu plus d'un arpent de quai et de grève, lui coûtent apparemment $21,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est beaucoup moins cher que n'ont payé mes prédécesseurs pour d'autres terrains situés au même endroit.

M. BORDEN (Halifax) : Nous voulons bien admettre que les prédécesseurs de mon honorable ami ont payé trois fois trop cher, et que le prix qu'il paie lui-même n'est que deux fois trop élevé ; mais je ne sache pas que cela puisse le justifier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mais le prix payé par mes prédécesseurs est de nature à démontrer la valeur de ces terrains.

M. BORDEN (Halifax) : Peut-être en sera-t-il ainsi lorsque nous connaîtrons tous les détails. Ainsi, pour 8,908 pieds—soit un lot de 89 pieds de front par 100 de profondeur—mon honorable ami a payé $14,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A qui ?

M. BORDEN (Halifax) : Il est dit que c'est à la succession Chapleau ou Murphy, quel que soit le sens de ces mots.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Une partie du lot appartenait à un nommé Murphy, je crois, et Chapleau était un des fidéicommissaires.

M. BORDEN (Halifax) : Je remarque que ce montant a été versé en vertu d'un arrêté du conseil adopté le 15 octobre 1900. Ce prix me paraît très élevé, et je voudrais savoir comment le gouvernement a déterminé la valeur de ce terrain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après les renseignements que le ministère a recueillis, il n'y a pas de doute que nous avons acquis à très bas prix les lots des héritiers de Rhodes et de Young. Mon honorable ami ne doit pas être bien au courant de la question pour venir affirmer qu'il n'y a pas de différence de valeur entre un terrain rempli et celui qui ne l'est pas ; celui que chaque marée inonde ne saurait avoir autant de valeur que celui qui est rempli, sur lequel on pourrait construire sans retard, et qui aurait pu supporter des édifices au moment où on l'a acheté. Nous n'avons acheté le terrain qu'après un examen minutieux qu'en a fait notre ingénieur, d'après les avis duquel nous nous sommes guidés en cette occasion. Il mentionne, je crois, un petit morceau de forme triangulaire, détaché d'une assez grande lisière, et dont nous avons besoin pour faire faire un détour à notre voie et parvenir à l'endroit où nous voulons construire, où nous avons fait nos travaux de terrassement et où nous entendons poser les voies et ériger la gare. Le détachement de ce morceau triangulaire étant de nature à diminuer la valeur du reste du terrain, il est juste que nous en payions le prix demandé. Nous avons usé de la plus grande prudence par rapport aux

prix. Dans les cas douteux, nous avons préféré nous en rapporter à la décision des tribunaux, bien que l'expérience acquise tant sous l'ancien gouvernement que sous notre propre administration soit loin de conseiller un telle manière d'agir ; car les tribunaux sont enclins à reconnaître une assez grande valeur à la propriété ; de fait, il nous a fallu, dans bien des cas, payer autant et souvent plus que si nous avions réglé le différend nous-mêmes. Telle est la leçon que le passé nous a apprise. Les prix dont il est ici question, nous avons eu raison de les payer, sachant qu'on ne pouvait les faire réduire.

M. MONK : A-t-on fait faire quelque estimation par un expert ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons fait faire une estimation par un expert et elle s'est trouvée plus élevée que le prix auquel nous pouvions acheter le terrain.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il nous dire à combien on a estimé ce lot particulier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je parle des lots en général. J'ignore si l'estimation que nous avons fait faire comprenait tous les lots qui sont mentionnés ici, mais je sais qu'elle en contenait un certain nombre. Il est possible que nous ayons ajouté un ou deux lots à ceux que nous avions jugé nécessaire d'acheter tout d'abord. Je sais que les propriétés Young, Rose et Goulet, ainsi qu'un des lots de grève, je crois, étaient compris dans la première estimation qui a été faite.

M. BORDEN (Halifax) : Je m'aperçois que ma propre estimation est assez modeste. Si le ministère achète ce terrain à raison de $1.75 le pied carré, le prix du lot de 8,908 pieds carrés s'élève à $15,689. Il me semble que le ministre doit être en mesure de nous dire si la valeur du terrain a été déterminée de la manière dont il a été question. Les archives du ministère nous apprendront certainement si un expert a fait l'estimation de ce lot particulier avant que le gouvernement consentît à en payer $15,689.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne l'avons pas acheté sans en faire faire l'estimation.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre voudrait-il nous dire qui a fait l'estimation sur laquelle on s'est basé pour payer ce prix-là ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Notre ingénieur, M. Mackenzie, est allé visiter chacun des lots, et nous sommes persuadés que nous n'en avions payé que le juste prix. Quant à ce lot particulier, je suis certain que nous en avons donné un prix raisonnable en le payant $1.75 le pied carré.

Nous avons cherché à acheter un morceau de terrain de M. Couture,—pour nommer une seule de ces personnes-là,—mais le prix que ce monsieur nous en a demandé est beaucoup plus élevé que celui que nous avons payé pour le lot Chapleau, qui était de $1.75 le pied carré. M. Couture nous a demandé $2.60 le pied et il ne veut pas vendre à moins ; nous avons cherché, mais en vain, à le faire rabattre de son prix. Nous avons dû prendre des procédures en expropriation. Sans faire de déclaration officielle, je puis affirmer que la décision des tribunaux nous permettra d'acquérir ce terrain à meilleur marché.

M. MONK : Je vois dans les comptes publics de 1900 qu'on a payé $31,145.80 à M. Edouard Couture. Serait-ce en paiement de ce terrain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas de celui dont il est question en ce moment, mais d'un autre lot situé au sud de la ligne.

M. MONK : Dans ce cas le montant de $66.774.40, qui figure à la page W-31, et qui a été affecté au paiement de terrains et de dommages, n'a aucun rapport avec l'estimation de l'année prochaine ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le montant est payé, j'imagine.

M. MONK : Le montant qu'on demande maintenant est destiné à une autre propriété ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député qui me pose cette question n'espère pas, je suppose, que je vais me compromettre et lui dire de quel montant on aura besoin pour payer la propriété. Nous affecterons une partie du crédit que nous demandons cette année au paiement des terrains que nous avons expropriés.

L'honorable M. HAGGART : A quels item le ministre destine-t-il ce crédit de $40,000?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons besoin de ce montant pour compléter le crédit de l'année dernière, qui n'est pas entièrement dépensé et dont une partie, je crois, sera comprise dans les estimations supplémentaires de l'exercice courant. Les travaux, d'après les estimations, coûteront $150,000. Ces $150,000 représentent le coût des travaux de terrassement, du remplissage d'une partie du terrain pour y construire une gare, un trottoir couvert, de même que le coût des travaux de terrassement actuellement en voie d'exécution et celui de la pose des voies.

L'honorable M. HAGGART : C'est-à-dire, que vous demandez $150,000 en plus des $110,000?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, on a voté $110,000 l'année dernière, et je demande qu'on y ajoute $40,000, ce qui fera, en tout, $150,000. Il est certain que les estimations supplémentaires pour le présent exercice comprendront ce qui n'aura pas été dépensé des estimations de l'année dernière, c'est-à-dire ce que nous n'aurons pas dépensé cette année.

M. MORIN : Puis-je demander à l'honorable ministre si l'on a payé les 8,900 pieds carrés de terrain qu'il a acheté?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est payé.

M. MORIN : Il me semble que le ministre a dit, il y a un instant, que c'est du terrain rempli?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. MORIN : Je ne sache pas qu'on ait rempli de terrain à cet endroit-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait erreur, car il y a là des terrains qui ont été remplis ; j'en sais un sur lequel il y a un édifice. Il y a un édifice sur le terrain Couture ; on s'en est servi pour y abreuver et enfermer les bestiaux ; il se louait $300 ou $400 par année, et, dans ce cas, ce doit être un terrain rempli et que la marée ne doit pas couvrir.

M. MORIN : J'avais cru comprendre, lorsque le ministre en a parlé, qu'on avait rempli ces terrains depuis six mois ou un an.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce terrain est rempli depuis des années.

M. MORIN : Je connais très bien ce terrain-là ; il y a cinquante ans qu'il est rempli.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est fort probable.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudrait-il nous dire à qui il s'est adressé pour faire fixer ou déterminer le prix de ce terrain?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle plus le nom de cette personne ; il y a deux ans et demi ou trois ans que le ministère n'a eu recours à ses services. Nous avions chargé ce monsieur d'aller faire, sur les lieux, l'estimation du terrain et de nous faire rapport de son travail ; c'est ce qu'il a fait. Lorsque le rapport me fût parvenu, je l'étudiai avec mes fonctionnaires et les ingénieurs ; nous l'avons mis de côté, considérant que l'estimation était trop élevée. Ce monsieur n'a pas été à notre emploi depuis.

L'honorable M. HAGGART : S'est-on adressé à d'autres personnes?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons employé personne autre à cette fin ; seul, notre ingénieur s'est rendu sur les lieux à maintes reprises. Je regrette que mon honorable collègue (M. Dobell) ne soit pas ici ce soir, car il s'est fortement intéressé à cette question et nous a donné de précieux conseils relativement à la valeur de ce terrain. Bien que je ne parle que d'après mes souvenirs, je crois pouvoir affirmer que le conseil, après avoir entendu les observations de l'honorable ministre et avoir pris connaissance des renseignements que nous pouvions fournir, en est arrivé à la conclusion qu'il convenait d'acheter les 8,000 pieds de la propriété Chapleau à raison de $1.75 le pied carré. Je crois que c'est l'avis de mon honorable collègue qui, venant s'ajouter à celui d'autres personnes, nous a déterminés à prendre cette décision.

L'honorable M. HAGGART : Le rapport de l'auditeur général contient-il les noms de tous les avocats dont les services ont été requis?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. L'honorable député (l'honorable M. Haggart) voudrait-il les mentionner?

L'honorable M. HAGGART : MM. Bédard et Lemieux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet, je crois que nous avons employé M. Lemieux.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on employé M. Pugsley?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Pas du tout?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Il n'a reçu aucun argent?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucun ; pas de nous, du moins.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a dit que le prix qu'il a payé soutient avantageusement la comparaison avec ce qu'ont coûté les expropriations faites par ses prédécesseurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet, il est un peu moins élevé.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de mentionner quelque expropriation que j'aurais faite et qui aurait entraîné le paiement d'un prix plus élevé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais dire au juste quelle propriété on a expropriée, mais je

suis sous l'impression que certain terrain acheté à Lévis pour le compte de l'Intercolonial a été estimé par la cour de l'Echiquier à un prix plus élevé que tous ceux que nous avons payés. C'est M. Lemieux qui était notre avocat.

L'honorable M. HAGGART : Je ne sache pas que, sous mon administration, il y ait eu aucune expropriation relativement à l'Intercolonial, à Lévis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne dis pas qu'il y en a eu, car je l'ignore.

L'honorable M. HAGGART : Il me semble que le ministre a prétendu que son prédécesseur avait payé plus cher.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand je parle de mon prédécesseur, j'entends l'ancien gouvernement et non pas l'honorable député en particulier. J'ai voulu établir que les procédures en expropriation prises en cour de l'Echiquier n'ont jamais tourné à l'avantage du ministère et qu'elles ne constituent pas le meilleur moyen de faire estimer la valeur de ces propriétés.

L'honorable M. HAGGART : Telle qu'elle est aujourd'hui constituée, la cour de l'Echiquier a-t-elle eu à s'occuper de quelqu'une des expropriations à Lévis ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble que toutes les expropriations qu'il a fallu faire par rapport à l'embranchement de Saint-Charles, à partir de Lévis, ont été soumises à la cour de l'Echiquier, et chacun sait les résultats désastreux qui s'en sont suivi.

L'honorable M. HAGGART : Si je me rappelle bien, ce n'est que longtemps après cela que M. Burbidge a été nommé juge de la cour de l'Echiquier. Il se peut que la cour Suprême, revêtue des pouvoirs de la cour de l'Echiquier, ait eu à s'occuper de ces expropriations, mais je ne pense pas qu'elles aient été faites par le juge Burbidge.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Mon sous-ministre m'apprend qu'elles l'ont été.

L'honorable M. HAGGART: A la Pointe-Lévis? Il doit se tromper.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On m'apprend que toutes les expropriations relatives à l'embranchement de Saint-Charles ont été soumises à la cour.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez dit la cour de l'Echiquier ; or, si je me rappelle bien, ces expropriations on eu lieu avant l'institution de la cour de l'Echiquier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme je ne parle que de ce qui s'est passé depuis que je dirige le ministère, il ne peut s'agir que de la cour de l'Echiquier, et j'affirme que ce tribunal ne nous a pas donné satisfaction ; ses estimations sont trop élevées.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre pourrait-il me dire quelle étendue de terrain on a expropriée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, en faisant l'addition des chiffres mentionnés pages 338 et 339 des Débats.

L'honorable M. HAGGART : Je remarque qu'une couple d'acres coûtent $110,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous payons le meilleur marché possible.

L'honorable M. HAGGART : Savez-vous si M. Pugsley a représenté quelque propriétaire des terrains qu'on a vendus au gouvernement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A ma connaissance, M. Pugsley n'a eu à s'occuper que d'une seule de ces propriétés, précisément de celle que nous avons décidé d'exproprier parce que nous n'avons pas voulu payer le prix qu'on en demandait. Ce monsieur et d'autres avocats nous ont demandé par écrit de payer ce terrain le prix que, d'après eux, il valait, mais nous ne l'avons pas fait ; nous avons refusé leur offre la plus basse, et il sera tout probablement institué des procédures en expropriation.

L'honorable M. HAGGART : Savez-vous de quel terrain s'occupe M. Pugsley et quel prix on veut que le gouvernement en paie?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On en demande $2.10 le pied.

L'honorable M. HAGGART : S'agit-il de la propriété Couture ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Pour dragage et pétardement dans le roc à Halifax, $20,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit est-il destiné à certains travaux qu'on doit exécuter à Richmond?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui ; il faut draguer environ trois mille verges cubes au terminus en eau profonde.

M. BORDEN : Le terminus en eau profonde est situé à près d'un demi-mille de la gare. Je sais qu'il faut plus de commodités mais, comme je l'ai déjà fait remarquer, le meilleur moyen de les acquérir et de se créer plus d'espace consisterait, à mon sens, à exproprier ou acheter la propriété de la rue Upper Water.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La propriété de la rue Upper Water conviendrait au commerce local, mais

il s'agit ici du commerce maritime. Il nous faut faire du dragage à cet endroit-là afin d'accommoder la marine marchande, et l'achat de la propriété de la rue Upper Water n'a aucun rapport avec ces travaux-là.

M. BORDEN (Halifax) : Je comprends.

L'honorable M. HAGGART: Que coûteront ces travaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $31,000.

L'honorable M. HAGGART : Les a-t-on adjugés à l'entreprise après avoir demandé des soumissions?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jusqu'à présent, on y a dépensé $3,200.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on demandé des soumissions, et quels sont les entrepreneurs?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les entrepreneurs sont Beasley Bros. & Company, et je crois que le chef de l'opposition connaît cette maison-là.

M. BORDEN (Halifax) : Je la connais et la crois digne de toute confiance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces messieurs nous ont demandé $9.75 la verge et nous avons accepté leurs conditions après avoir demandé des soumissions.

L'honorable M. HAGGART : Etaient-ils les plus bas soumissionnaires?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle sera la profondeur au terminus en eau profonde ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Si je me rappelle bien, c'est pour répondre au désir exprimé par le "Board of Trade," que nous avons décidé de faire ces nouveaux travaux de pétardement.

M. BORDEN (Halifax) : C'est ce qu'il me semble. Je voulais savoir quelle sera la profondeur de l'eau lorsque les travaux seront terminés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais dire au juste, mais je suppose qu'elle sera de vingt-huit pieds à la marée basse.

M. BORDEN (Halifax) : J'espère que lorsque ces travaux seront terminés, le ministre des Chemins de fer et Canaux n'oubliera plus qu'Halifax est un port qui se rattache à l'Intercolonial, comme il a semblé l'oublier l'automne dernier, lorsqu'il a eu à débattre certaines questions avec la Compagnie du Pacifique Canadien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'oublierai pas Halifax, croyez-m'en.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Blair) avait si bien oublié Halifax que cette ville, nous a-t-il semblé, n'existait plus pour lui à ce moment-là. Cet oubli ne peut être que le résultat d'un accident. A tout événement, lorsqu'il a écrit à M. Saughnessy, il a semblé perdre de vue qu'Halifax était en bonne situation d'expédier le trafic que lui fournirait l'Intercolonial. J'espère donc que lorsque le ministre aura mis le port d'Halifax en bon état, il ne se permettra plus d'oubli semblable à celui que je viens de mentionner.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais m'efforcer de ne pas oublier cela.

Nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B., $100,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Outre la remise à locomotives que nous avons déjà, nous nous proposons d'en construire une nouvelle de vingt quatre compartiments. D'après nos arrangements, nous allons construire à Saint-Jean une remise pour les locomotives du chemin de fer Intercolonial ainsi que pour celles du chemin de fer Canadien du Pacifique, et nous avons besoin de vingt-quatre compartiments pour les plus grosses locomotives. Le coût du bâtiment a été estimé à $100,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi le ministre ne dit-il pas, dans cet article du budget, à quoi servira ce bâtiment ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est certainement destiné à la construction de nouveaux bâtiments. Les termes contenus dans cet article du budget ne sont pas de moi.

L'honorable M. HAGGART : Ce serait un bon moment pour le ministre de donner des explications au sujet des pourparlers qu'il a eu avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, relativement au commerce de Saint-Jean.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne choisirais pas ce moment pour donner ces explications.

L'honorable M. HAGGART : J'aimerais que l'honorable ministre déposât sur le bureau de la Chambre toute la correspondance échangée avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique au sujet de la création d'un port d'hiver à Saint-Jean, et un état de toutes les dépenses faites, depuis qu'il est à la tête du ministère, pour travaux d'améliorations à Saint-Jean.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il reste encore des documents à produire, je vais les déposer immédiatement.

L'honorable M. HAGGART : La somme de $100,000 me paraît énorme pour la construction d'une remise à locomotives.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une grande remise à locomotives et le crédit comprend le prix du terrain.

L'honorable M. HAGGART : Quel est, d'après l'estimation, le coût de la remise à locomotives et du terrain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avec la remise à locomotives, il y aura une plaque tournante et un atelier ; et tout cela coûtera $80,000. Le terrain qu'il faudra acheter est estimé à $20,000, ce qui fera les $100,000. C'est ainsi que les chiffres m'ont été fournis.

L'honorable M. HAGGART : Où se trouve ce terrain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A un mille environ de la gare de l'Intercolonial. Il se trouve en dehors de la ville, bien qu'il y soit peut-être compris dans le territoire municipal.

M. OSLER : Combien d'acres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a six acres.

M. OSLER : Cela fait plus de $3,500 l'acre. Les terrains doivent être en hausse à Saint-Jean.

L'honorable M. HAGGART : Qu'il me soit permis de dire à l'honorable ministre que la " Canadian Foundry Company ", de Toronto a acheté, moyennant $20,000, trente acres de terrain, situés en partie dans la ville de Toronto et en partie en dehors.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas encore acheté le terrain. C'est l'estimation que m'ont donnée les fonctionnaires du ministère, et il est possible que tout ce montant ne soit pas nécessaire. S'il ne l'est pas, nous ne le dépenserons pas.

M. OSLER : A ma connaissance on demande $1,500 l'acre pour les terrains compris dans l'est de la municipalité de Montréal, terrains très bien situés, virtuellement dans le quartier commerçant de la ville. A Toronto, l'on demande moins que cela. A Buffalo, il y a quelques jours, à ma connaissance, l'on a offert de vendre, moyennant $1,500 l'acre, un grand terrain appartenant à la Compagnie du chemin de fer Erié, et situé au centre du quartier de la ville traversé par les voies ferrées, et ceux en faveur de qui ce terrain était hypothéqué ont refusé de le racheter à ce prix. A Toronto, la " Canada Foundry Company " a payé du terrain moins de $1,200 l'acre. Si, à Saint-Jean, vous payez un terrain près de $3,500 l'acre, il doit y avoir quelque chose d'irrégulier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voudrais avoir la preuve que l'on peut acheter du terrain moyennant $1,500 l'acre au centre de la ville de Buffalo.

M. OSLER : Je n'ai pas dit " au centre de la ville de Buffalo." J'ai dit " dans le quartier traversé par les voies ferrées."

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je ne me trompe, vous ne sauriez acheter du terrain à ce prix, au Canada, dans le quartier d'une ville traversé par les voies ferrées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous ne pouvez pas en acheter à ce prix-là à Ottawa.

M. OSLER : Ottawa est la capitale, et je ne m'étonne pas que les terrains y soient chers.

M. GANONG : L'honorable ministre voudrait-il dire à quoi sert ce terrain, aujourd'hui ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne connais pas le terrain que l'on se propose d'acheter. L'ingénieur s'est rendu sur les lieux—et, chacun le sait, c'est un homme très prudent—et il a basé son estimation sur les meilleurs renseignements qu'il a pu obtenir. Assurément, nous n'allons pas payer le terrain plus cher que nous ne sommes absolument obligés de le faire. Si nous ne pouvons pas l'acheter à des conditions que nous croyons satisfaisantes, ils nous faudra l'exproprier.

M. WILMOT : A qui appartient le terrain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis pas le dire.

M. GANONG : Tout le terrain situé à un mille de la ville de Saint-Jean est cultivé, sauf celui où se trouvent construites des usines, et je suppose que le ministre ne songerait pas à l'acheter. Le terrain qui longe l'Intercolonial, sur une distance de plusieurs milles de la ville de Saint-Jean, on l'emploie comme pâturage ou des maraîcheurs le cultivent. Ce prix semblerait élevé pour un terrain de cette nature.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas acheté le terrain ; nous ne nous sommes pas engagés à l'acheter.

M. OSLER : En mettant dans votre budget un crédit aussi élevé pour six acres, vous voulez dire que vous permettrez à quelqu'un d'obtenir ce prix.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

M. OSLER : Je demande pardon à l'honorable ministre si je ne partage pas son opinion. S'il vous est impossible d'acheter, moyennant un prix moins élevé, un terrain dans la banlieue de la ville de Saint-Jean, pour y construire une remise à locomotives, vous ne devez pas construire ce bâtiment

tant que vous n'aurez pas un terrain à meilleur marché.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne disons pas que nous demandons $20,000 pour le terrain seulement ; nous demandons de nouvelles commodités ; nous demandons $100,000 pour payer ce qu'elles coûteront, et nous avons donné les détails. Nous ne paierons pas le terrain plus cher que nous ne sommes obligés de le faire. L'ingénieur a préparé son estimation, et il est possible qu'il ait fait une estimation plus élevée que le prix qu'il nous faudra réellement payer. Nous ne demanderons pas simplement un crédit pour la construction d'une remise à locomotives, mais il nous faudra poser une quantité considérable de rails afin d'avoir les commodités nécessaires. La ville de Saint-Jean est très singulièrement située sous un certain rapport. La partie principale de la ville est construite sur des hauteurs, et le terrain qu'il y a au-dessous est étroit et nécessairement plus cher qu'il ne serait dans une ville bâtie sur un sol uni qui aurait une grand étendue. Le terrain sur lequel on doit construire ce bâtiment est très limité.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a-t-il le plan du terrain que l'ingénieur a dû préparer et où il se propose de construire la remise aux locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les plans ne sont pas encore préparés.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que l'honorable ministre avait dit que son ingénieur, qui a examiné attentivement la question, lui avait fait une recommandation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, relativement à la nécessité d'avoir une remise à locomotives, des voies et une cour, mais les plans ne seront préparés que lorsque le crédit sera adopté.

L'honorable M. HAGGART : Assurément, vous avez eu les plans avant de demander le crédit ; c'est l'usage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur dit que ce n'est pas la coutume.

L'honorable M. HAGGART : C'était la coutume autrefois. Demander $100,000 pour construire une remise à locomotives, sur la recommandation de l'ingénieur, qui dit que ce bâtiment coûtera $80,000 et le terrain $20,000 ! Il y a quelque temps, l'honorable ministre a dit que cette remise à locomotives devait être bâtie à environ un mille de la ville de Saint-Jean. Il a assurément une estimation de son ingénieur. Ce dernier n'a pu arriver au chiffre de $80,000 pour le bâtiment, et à celui de $20,000 pour le terrain, sans fournir au ministre un état détaillé indiquant comment ces montants étaient formés. S'il n'a pas cet état détaillé, il est inutile qu'il vienne ici demander un crédit.

Puis le ministre demande $20,000 et déclare que le terrain doit être exproprié, et que l'on ne paiera qu'un prix raisonnable. Nous avons voté des fonds dans le but d'exproprier un terrain à la Pointe-Lévis, et nous n'avons pas exproprié tout le terrain nécessaire. Le terrain nécessaire a une étendue de cinq acres à peu près, et le prix en est de $100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député dit-il que c'est plus que l'estimation? Je le défie de prouver qu'il ait été payé un seul dollar de plus que la valeur raisonnable du terrain.

L'honorable M. HAGGART : Si $20,000 ne constituent pas un prix exorbitant pour un acre de terre, ou $100,000 pour cinq acres, autour de la gare de la Pointe-Lévis, je ne sais pas ce que c'est. Figurez-vous un terrain de 89 pieds sur 100 pieds, où il n'y a aucune construction, qui coûte $8,900! Je dis que c'est un prix exorbitant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne connaît rien en affaires. Il n'a pas été payé un seul cent de plus que la valeur. Que l'on aille à Lévis et que l'on s'informe. Nous avons discuté pendant environ trois ans avec ces gens avant d'obtenir ce terrain au prix que nous avons payé. Que mon honorable ami fasse une enquête quand il le voudra. Qu'il demande un comité et fasse venir des témoins, et je le défie de prouver que nous avons payé un seul dollar de plus que la valeur du terrain à Lévis jusqu'aujourd'hui. Naturellement, s'il doit y avoir une expropriation, l'on appellera des témoins, et ils mettront un prix plus élevé. L'honorable député ne connaît rien de la question s'il prétend que le prix est excessif.

L'honorable M. HAGGART : Je connais la valeur du terrain aussi bien que l'honorable ministre. Il s'agit ici d'un terrain de 89 pieds sur 100, sur lequel il n'y a aucune construction, situé près de la gare de la Pointe-Lévis, que l'honorable ministre paie $8,950, et il demande un crédit dans le but de payer un terrain $2.60 le pied, dans le cas où il serait nécessaire dans le même voisinage, alors que cet autre terrain a été payé seulement un dollar.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'a pas demandé $2.60 le pied.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre dit que M. Couture demande $2.60 le pied d'un terrain situé dans le voisinage, et il croit le montant excessif et propose de soumettre la question à la cour de l'Echiquier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : M. Pugsley, de Saint-Jean, est un des intéressés dans

cette affaire de terrains, à titre d'avocat ou en quelque autre qualité. Il est probable que la question ne sera jamais soumise à la cour de l'Echiquier. Toutefois, si l'honorable ministre la soumet à la cour de l'Echiquier, le jugement de ce tribunal sera déterminé par les témoignages produits pour le gouvernement, relativement à la valeur du terrain, et un ministre, qui désire faire approuver le montant qu'il paie, trouve souvent commode de laisser porter la cause devant la cour de l'Echiquier sur une déclaration *ex parte* par ceux qui offrent le terrain au gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a été ministre responsable de la Couronne, et je lui demande : Est-il possible d'administrer les affaires, si les ministres sont exposés à des insinuations de la nature de celles qu'il vient de faire? Je pourrais être indulgent, si l'honorable député était un ignorant qui n'aurait jamais été chargé de la direction d'un ministère ; mais c'est une chose indigne de l'honorable député de dire que peu importe ce que le ministre pourra faire, qu'il paie le terrain sans s'adresser à la cour de l'Echiquier, et procède par voie d'expropriation, ou qu'il s'adresse à ce tribunal, on peut faire intervenir quelque intéressé à titre d'ami du gouvernement, et que toute l'affaire devient un tripotage. Si le ministre s'adresse à la cour de l'Echiquier, alors on l'accusera de produire des témoins qui exagéreront la valeur du terrain, et s'il ne s'adresse pas à ce tribunal, alors on dira qu'il consent à payer un prix exorbitant. Ainsi, quoi qu'il fasse, l'opération est peu honorable. Pourtant, l'honorable député qui prend cette attitude a occupé un jour la charge responsable de ministre de la Couronne. Je dis que sa tactique est peu honorable.

M. OSLER : Ceux qui ont des terrains à vendre à une compagnie de chemin de fer, je le conçois parfaitement, font tout ce qu'ils peuvent pour en obtenir un prix exorbitant. Lorsque la compagnie est obligée d'acheter un petit morceau de terrain, quand bien même il lui faudrait le payer deux ou trois fois ce qu'il vaut—et je parle d'après ce que m'a appris mon expérience, car pendant vingt ans, dans l'ouest, je me suis occupé de l'expropriation des terrains pour les chemins de fer—lorsque la compagnie est obligée d'acheter un petit morceau de terrain, dis-je, s'ils constatent que l'on demande $2,000 à $3,000 l'acre pour un terrain qui vaut seulement $100, les administrateurs de cette compagnie, s'ils font leur devoir, devraient dire immédiatement : Nous n'en parlerons plus. Le Grand Tronc a mis sa cour à quatre ou cinq milles en dehors de Toronto, parce qu'il lui a été impossible de trouver dans la ville un terrain à un prix raisonnable. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a mis sa cour à la jonction, un peu en dehors de Toronto, parce qu'il n'a pas pu obtenir un terrain à un prix raisonnable à l'intérieur de la ville ; l'exploitation du chemin en a très peu souffert ; elle en a peut-être retiré des avantages. Si vous portez votre estimation à $20,000 l'acre, il est très possible que les propriétaires du terrain demandent ce prix, et dans ce cas, il est du devoir du gouvernement de dire : Nous ne construirons pas notre gare si vous ne voulez pas en rabattre, car il n'y a là aucun terrain qui vaille ce prix.

A Québec, nous le savons, la valeur des terrains n'a pas haussé depuis un grand nombre d'années. Un des ministres, si je ne me trompe, a hésité à payer le prix demandé pour les Plaines d'Abraham, terrain de grande valeur avoisinant la ville de Québec. Je crois qu'il a raison. Et ce gouvernement, pour l'administration d'un chemin de fer de l'Etat, n'a pas le droit de demander à cette Chambre de payer un terrain $20,000 l'acre pour l'agrandissement de sa cour à la Pointe-Lévis. Suspendez ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les faits ne sont pas tels que les expose l'honorable député (M. Osler). Si je comprends bien, nous ne payons pas $20,000 l'acre, et nous ne nous proposons pas de payer ce montant. Toutefois, quelque montant que nous ayons payé, nous l'avons payé parce qu'il nous a été absolument impossible d'acheter le terrain pour un prix moindre. Il n'est pas juste, il n'est pas raisonnable de dire que Lévis soit situé comme d'autres endroits. Les honorables messieurs qui ont traversé Lévis par le chemin de fer Intercolonial savent qu'il y a une lisière de terrain très étroite entre l'escarpement et le fleuve. Et pour nous procurer l'espace dont nous avons besoin, car nous avons besoin de plus d'espace, il nous faut prendre le terrain disponible. La propriété Couture, dont on a parlé, a une très grande valeur pour cet homme, et il en est ainsi de l'autre terrain que nous avons pris. Nous devons passer par là ; nous ne pouvons pas faire ce que suggère l'honorable député et dire aux gens : Si vous ne nous donnez pas ce terrain à un prix que nous croyons raisonnable, nous ne le prendrons pas. Il nous faut faire passer notre chemin par là pour répondre aux exigences du trafic. S'il s'agissait de construire un embranchement ou d'exécuter de nouveaux travaux qui ne seraient pas absolument nécessaires pour l'exploitation du chemin de fer, nous pourrions prendre cette attitude, et je serais le premier à le faire, comme je l'ai fait dans plusieurs cas. Mais à Lévis, il nous faut le terrain et nous devons nous entendre avec les gens, ou s'ils demandent un prix exorbitant et que nous ne puissions pas nous entendre avec eux, notre seul moyen est de soumettre la question au tribunal. C'est ce que nous sommes convenus de faire.

M. OSLER : Les affaires ont-elles tellement augmenté à Québec, bien que vous ayez mis le terminus à Montréal? Le trafic local a-t-il tellement augmenté qu'il vous faut ce terrain immédiatement? En met-

tant le terminus à Montréal, n'avez-vous pas enlevé des affaires à Lévis?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le commerce a augmenté à Lévis. Lévis est traversé par une simple voie, de chaque côté de laquelle on a élevé une clôture, et tous les trains, malgré l'augmentation énorme de notre commerce, doivent passer par ce district que les affaires encombrent. C'est une cause d'embarras pour le chemin, et cela retarde les affaires. L'inconvénient devient de plus en plus grand, et l'on ne saurait tolérer cet état de choses plus longtemps pour aucun prix. Si, au moyen de procédures prises devant la cour de l'Echiquier, il nous est impossible de faire diminuer le prix de ces terrains, nous ne pouvons pas le faire autrement. Malheureusement, nous n'avons pas toujours réussi à le faire dans le passé ; je ne sache pas que nous ayons jamais réussi.

M. BORDEN (Halifax) : Je ferai observer que le prix auquel on achète une partie de ce terrain n'est pas de $20,000, mais de $75,000 l'acre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous l'avons acheté au pied, et nous avons payé un prix raisonnable.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne discute pas cela ; je discute le prix que l'on a payé l'acre. L'honorable ministre a acheté un autre terrain qu'il a payé 80 cents le pied carré, soit $25,000 l'acre. En prenant la moyenne, vous constaterez que ce terrain coûtera plus de $25,000 l'acre.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre peut-il dire quel montant nous avons dépensé pour le chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, y compris ces améliorations?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les dépenses totales faites à Saint-Jean sur le compte de capital, depuis la construction du chemin jusqu'au 31 décembre dernier, sont de $2,168,000.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre peut-il donner le chiffre des dépenses totales faites à Lévis sur le compte du capital?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je n'ai pas ce chiffre.

M. GANONG : A mon avis, il n'y a pas un seul membre de cette Chambre qui objecte à ce que l'on fasse à Saint-Jean ou dans le voisinage, des dépenses qui tendraient à développer ce port ou à augmenter le commerce du Canada. Mais, depuis que ce gouvernement, ce gouvernement d'hommes d'affaires, est arrivé au pouvoir, il y a eu des dépenses tellement extravagantes qu'il n'y en a jamais eu de semblables au Canada, je crois, et, si je ne me trompe, le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) n'a pas échappé à cette accusation. Il a commencé avant de venir ici, en laissant à sa province une dette d'environ $3,000,000. La première entreprise adjugée à Saint-Jean sous son administration donne une légère idée de la méthode suivie par l'honorable ministre, relativement à des travaux de cette nature. Il a demandé des soumissions; il en a reçu au moins trois qu'on a signalées à l'attention de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle était cette entreprise?

M. GANONG : Il s'agissait d'améliorations au port de Saint-Jean. M. Mayes avait fait une soumission pour $219,990 ; M. Heney en avait fait une pour $298,193, et M. Connolly, une pour $328,173. L'entreprise a été adjugée à M. Connolly, le plus haut soumissionnaire. M. Mayes, il est vrai, voulait qu'il lui fût permis d'importer un dragueur en franchise. Si l'on avait soumis ces trois soumissions à un membre quelconque de cette Chambre et qu'il eu eût eu le pouvoir, il aurait permis l'importation en franchise de ce dragueur. Ce cas n'aurait pas été le premier où le pays aurait joui d'une exemption de droits, car le ministre des Chemins de fer, pendant les quelques années passées, a importé en franchise pour des centaines de milliers de dollars de wagons, de locomotives et d'autres articles d'équipement pour l'Intercolonial. S'il avait permis cela et accepté la soumission de M. Mayes, il aurait épargné $108,183 à ce pays. M. Mayes n'était pas en mesure de se montrer aussi bien disposé ni aussi traitable que M. Connolly. Toutefois, il a eu, je crois, une sous-entreprise pour exécuter autant de travaux qu'il a voulu en faire. Mais si le ministre eût été homme d'affaires, comme il aurait dû l'être, il est évident qu'il aurait pu épargner $108,000 au pays.

Il y a quelques semaines, j'ai eu l'occasion d'appeler l'attention du ministre sur une autre de ses opérations. Il a déclaré ici que la somme portée au contrat fait avec M. Connolly serait diminuée de $34,000, parce qu'il avait en dépôt, de M. Heney et de M. Mayes, des chèques représentant ce montant. Or, chose étrange, nous n'avons entendu parler de ces chèques qu'après interpellation, bien que deux ans et demi se fussent écoulés depuis qu'on les avait donnés, et nous avons constaté qu'on les avait mis dans les casiers du ministère, je crois, ce qui a occasionné une perte de $3,400 d'intérêt pour le pays. Voilà les méthodes d'affaires suivies par cet honorable ministre.

L'honorable député de Lennox (M. Wilson) a fait une interpellation relativement à l'exportation du grain. On a répondu à cette interpellation en disant que l'on avait exporté 507,576 boisseaux de grain de la ville de Saint-Jean. On a demandé au ministre si l'on n'avait pas transporté le grain à Saint-Jean à perte, mais il n'a pu répondre. Si le ministre exploite un chemin de fer d'une manière pratique, il doit savoir à

un dollar près combien il a perdu sur ce grain. Je demanderai au ministre par quelle voie l'on a transporté ce grain à Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député continue ; je lui répondrai lorsqu'il aura fini.

M. GANONG : Si je comprends bien, il en est venu une partie par le Parry-Sound et le Canada Atlantique. Si je ne me trompe, le ministre a fait des arrangements avec ces compagnies de chemins de fer, et l'on rapporte qu'il se propose de prolonger jusqu'à Parry-Sound le réseau de l'Intercolonial. L'honorable ministre veut-il me dire si le chemin de fer Intercolonial a un bureau dans la ville d'Ottawa ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais prendre note de ce que l'honorable député me demande, et je lui répondrai tout à l'heure, lorsqu'il aura fini.

M. GANONG : Je suis peiné de voir que sur cette matière comme sur beaucoup d'autres, il fait preuve d'une grande ignorance. Mais si je comprends bien, le chemin de Canada Atlantique fait les affaires de l'Intercolonial pour la ville d'Ottawa. Or, aux têtes de lignes orientales du chemin de fer Intercolonial, il y a deux villes, Halifax et Saint-Jean ; du moins, c'est ce que nous croyons au Nouveau-Brunswick. Mais en examinant l'horaire de l'agence de l'honorable ministre à Ottawa, je vois qu'il n'y a qu'une seule tête de ligne, la ville d'Halifax. La ville de Saint-Jean n'est pas du tout mentionnée sur le côté extérieur de cet horaire, et en consultant l'intérieur de l'horaire, je vois qu'aucun endroit appelé Saint-Jean ne figure sur la carte. Je vais passer ce papier au ministre, et, s'il le peut, qu'il trouve la ville de Saint-Jean sur cette carte. Non seulement ce nom ne figure pas sur l'horaire, mais vous pouvez aller à l'hôtel Russell, où il y a une carte de ce chemin dressée à une grande échelle, et en la consultant, vous ne découvrirez pas la ville de Saint-Jean, bien que l'honorable ministre soit censé la représenter en cette Chambre. Cette année, l'on a dépensé à Saint-Jean, par l'entremise d'associations de touristes, des milliers de dollars pour faire connaître la ville, et le ministre des Chemins de fer et Canaux, le représentant de cette ville, n'en donne même pas le nom sur la carte.

Je pourrais mentionner plusieurs autres choses, qui font voir jusqu'à quel point est pratique l'administration de l'honorable ministre. Entre autres, il y a ce magnifique contrat passé pour la fourniture de rails d'acier, et l'on nous a parlé aussi un peu des usines de locomotives de Kingston, deux choses qui ont presque coïncidé avec l'élection. De sorte que l'honorable ministre a eu tous les avantages possible, aux dépens du pays, pour venir en aide à ses amis pendant la dernière élection fédérale. Il est possible que même ce contrat de Saint-Jean soit de cette nature, car on l'a passé, si je ne me trompe, à peu près à l'époque où a eu lieu une élection provinciale au Nouveau-Brunswick. Cette coïncidence semble singulière, pour ne pas dire plus, et le ministre des Chemins de fer et Canaux, je crois, se rappellera très bien ce mot " coïncidence," car souvent il s'en est servi dans quelques-uns de ses discours au Nouveau-Brunswick, et comme il ne le fera jamais, à mon avis.

Si le ministre des Chemins de fer et Canaux dépense cet argent d'une manière raisonnable à Saint-Jean, je lui dirai que tous les députés du Nouveau-Brunswick seront heureux de l'appuyer. Mais au Nouveau-Brunswick nous croyons que bien qu'il représente Saint-Jean, il devrait être tout aussi prudent en ce qui a trait aux dépenses à faire en cette ville qu'il l'est au sujet des dépenses à faire ailleurs. Vu la façon dont il a dépensé une partie de cet argent à Saint-Jean, il est nécessaire d'examiner à fond les crédits qu'il nous soumet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faudra de ces voies de garage en différents endroits.

M. BORDEN (Halifax) : Si j'ai bien compris, le ministre devait donner une réponse à l'honorable député de Charlotte (M. Ganong).

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas fait de réponse à la sortie que l'honorable député de Charlotte a faite dans un moment de colère, parce que je croyais que le chef de la gauche y avait suffisamment répondu. A l'accusation portant que l'on avait absolument négligé Halifax pour favoriser Saint-Jean, l'honorable gentleman avait répondu que c'était Saint-Jean que l'on avait négligé pour favoriser Halifax.

Ainsi que je l'ai déclaré, ce crédit est destiné à payer les dépenses qu'entraînera la construction de nouvelles voies de garage. Je donnerai à l'honorable député une liste des voies de garage, s'il l'exige, bien qu'elle soit un peu longue. Ces voies sont devenues nécessaires en raison de l'augmentation de la longueur des trains. Les voies de garage primitivement construites n'ont pas été destinées aux trains de la longueur actuelle ; on ne les a pas construites, non plus, pour répondre aux affaires qui se font aujourd'hui sur le chemin de fer Intercolonial.

M. BORDEN : J'aimerais avoir un peu de renseignements. J'aimerais avoir la liste, et cela, avant l'adoption de ce crédit.

Puisque l'honorable gentleman a parlé des quelques observations que j'ai faites il y a un instant, observations qu'il croit constituer une réponse suffisante à l'honorable député de Charlotte, je lui dirai qu'à mon avis, sa négligence de Saint-Jean ou d'Halifax n'est pas une réponse à une plainte faite au nom de chacune de ces villes. L'honorable minis-

tre paraît croire que Halifax et Saint-Jean sont nécessairement en état d'antagonisme, et qu'il répond complètement à l'accusation de mon honorable ami, le député de Charlotte, en lui faisant observer qu'en certaines occasions, il a négligé Halifax sous quelques rapports et qu'il néglige apparemment Saint-Jean aujourd'hui. Assurément, l'honorable gentleman oublie les leçons de logique qu'il a eues dans sa jeunesse, en cherchant à faire une réponse de cette nature à mon honorable ami. Voici la plainte que j'ai faite : L'automne dernier, l'honorable ministre discutait, avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, une offre que cette dernière lui avait faite de transporter, par le chemin de fer Intercolonial, tout le trafic transporté auparavant à Saint-Jean, par sa ligne courte, afin qu'avec son élévateur et l'outillage qu'il y avait à Saint-Jean il pût s'occuper de ce trafic sans négliger absolument Halifax. Si l'honorable ministre juge à propos de nier cela, j'ai par devers moi la lettre dans laquelle la déclaration que je fais au comité est complètement corroborée. D'après moi, dire que j'ai fait une plainte n'est pas répondre à l'honorable député de Charlotte (M. Ganong). Je me plains encore de cette conduite, et dire que l'honorable gentleman s'est rendu coupable de négligence en cette circonstance-là n'est pas répondre à l'honoble député de Charlotte. De quoi se plaint ce dernier ? Il se plaint que sur l'horaire de l'Intercolonial, on ne trouve pas le port de Saint-Jean.

Le MINISTRE DES DOUANES : Saint-Jean se trouve sur cette carte.

M. BORDEN : Je discute seulement ce dont a parlé l'honorable député de Charlotte. Je n'ai pas examiné la carte ; j'ignore si son énoncé est exact. Bien que je vienne d'Halifax, je suis prêt à appuyer toute plainte raisonnable que pourrait faire l'honorable député de Charlotte au nom de Saint-Jean, tout comme je serais prêt à appuyer toute plainte faite au nom d'Halifax, et, à mon avis, l'honorable ministre ne traite pas le comité avec un respect convenable en ne répondant pas à certaines questions posées par l'honorable député de Charlotte, puis en faisant adopter le crédit alors que nous attendons les renseignements, et en venant ensuite faire des observations qui ne sont pas tout à fait marquées au coin de cette courtoisie que nous serions en droit d'attendre d'un ministre lorsqu'il soumet son budget.

M. BRITTON : A mon sens, ils ne sont pas nombreux les honorables membres de la Chambre qui trouveraient à redire à la réponse que l'honorable ministre a donnée, savoir : que l'honorable chef de la gauche (M. Borden (Halifax) a suffisamment répondu à l'honorable député de Charlotte (M. Ganong), quand nous considérons dans quel esprit ce dernier a porté son accusation. Je n'en dirai pas long à ce sujet ; je dirai seulement que j'ai ici l'horaire dont il a parlé. Je ne saurais voir comment l'on peut raisonnablement établir une thèse en se basant sur ce document. C'est un horaire du Canada Atlantique, que l'on prétend condensé. Sur la carte, Saint-Jean figure aussi distinctement que Halifax, comme l'une des têtes de ligne de ce chemin de fer. Saint-Jean figure sur cette carte, et le chemin de fer y est représenté par une forte ligne.

M. GANONG : Epelez Saint-Jean.

M. BRITTON : S-a-i-n-t - J-e-a-n. Un homme d'une intelligence ordinaire comprendrait qu'il s'agit de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. L'heure du départ et de l'arrivée des trains est indiquée sur l'horaire, et je ne vois pas ce que l'honorable député pourrait exiger de plus. Mais l'horaire du chemin de fer Intercolonial, le chemin de l'Etat, dont l'administration est confiée à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, contient tous les détails qu'un honorable gentleman pourrait désirer relativement à Saint-Jean. L'emploi d'arguments comme ceux dont s'est servi l'honorable député de Charlotte semble indiquer qu'il était passablement à court de raisons pour baser une accusation.

M. GANONG : Mon honorable ami, le député de Kingston (M. Britton), doit appuyer quand même l'honorable ministre. Cela ne fait rien. Lorsqu'il était dans la petite province du Nouveau-Brunswick, l'honorable ministre pouvait s'en aller si l'opposition présentait quelque chose, mais ici, il doit soutenir le feu, bien qu'il se dérobe souvent. L'expression " décharger sa bile " n'est pas nouvelle. L'honorable ministre l'a employée à quatre assemblées différentes dans Charlotte, lorsqu'il y est venu aider à mon élection, car, dans chaque arrondissement où il a adressé la parole, à l'exception d'un seul, ma majorité a augmenté. J'espère qu'il y reviendra. Nous lui ferons une chaude réception.

Pour revenir à cette carte, je dirai que Portland, qui est en apparence le port d'hiver de l'Intercolonial, y figure en lettres bien visibles, tandis que Saint-Jean n'y est pas. J'ai demandé à l'honorable ministre—et je l'ai fait à dessein—de dire pourquoi ce nom n'était pas là. Bien entendu, il a refusé de répondre. Il revient à sa vieille tactique du Nouveau-Brunswick. Le ministre s'irrite facilement. Ce soir, il s'est levé pour sermoner le comité comme il avait l'habitude de le faire au Nouveau-Brunswick, et avec aussi peu d'effet. Lorsqu'il se lève en cette Chambre, il serait plus convenable de sa part, vu le poste qu'il occupe, de traiter les députés avec respect et de répondre à leurs questions. C'est ce qu'il devrait faire et il ferait mieux de suivre ce conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les voies de garages que nous devons prolonger sont les suivantes : Jonction de Saint-Léonard, Jonction de la Chaudière, Chaudière, Jonction de Saint-Charles, Rimouski, Saint-Octave, Jonction de

Salmon Lake, Flatlands, Beresford, Jonction de Chatham, Monastery, Gordon-Summit, Belmont, Chabot, Debert, Westchester, Thompson. Ces seize voies de garage doivent être portées à 1,800 pieds. Nash's-Creek, Havre-au-Bouche, Afton, South-River, James River, Barney's-River, Avondale, Piedmont, West-Merigomish, Woodburn, Hopewell-Valley, Athol, Nappan, Memramcook, Salisbury, Petit-Codiac, Anagance, Penobsquis, Apohaqui, Norton, Bloomfield, Nauwigewauk, Quispamsis, Rothesay, Cold-Brook, Petit Métis. Vingt-sept voies de garages, 1,000 pieds de longueur. Saint-Nicolas, Amqui, Causapscal, Métapédia, Newcastle, Canaan, Berry's-Mills, River-Philip, Pollet-River, Rivière-du-Loup, Sainte-Flavie, Campbellton, New-Glasgow, Stellarton, Jonction de Windsor, Elmsdale, Milford, Jonction d'Oxford, Maccan.

Ces dernières sont de nouvelles voies de garages et auront 4,000 pieds de longueur.

M. BELL (Pictou) : Les chiffres donnés par l'honorable ministre ont trait, je crois, à la longueur des voies de garages lorsqu'elles seront terminées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, j'ai donné les longueurs que nous devons ajouter. Dans certains cas, il s'agit de voies de garage absolument nouvelles, et dans d'autres, de simples prolongements. Jai mentionné la distance, que la voie de garage soit absolument nouvelle, ou que ce soit un prolongement.

M. BELL (Pictou) : Ainsi, vous avez mentionné Gordon-Summit. Ces 1,500 pieds représentent-ils un prolongement?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, le prolongement portera cette voie de garage à 1,800 pieds.

M. BELL (Pictou) : Je poserai une autre question à l'honorable ministre. Doit-on consacrer une partie quelconque de cette somme à l'achat de terrains, ou toute la somme est-elle destinée à la construction?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toute la somme est destinée aux voies de garage ; il ne s'agit pas d'acheter des terrains.

M. OSLER : Je demanderai à l'honorable ministre en vertu de quelle méthode il impute ces choses sur le compte du capital. Si le chemin de fer Intercolonial avait été administré par une compagnie privée, il y a longtemps que ce compte du capital serait clos. Pendant les temps de hausse, tous les montants que le ministre impute aujourd'hui sur le capital, il les aurait imputés sur le revenu. Le ministre va-t-il adopter pour toujours le principe d'imputer sur le compte du capital le prix de chaque nouvelle voie de garage ? Ce compte du capital n'a pas de fin, car vous pouvez vous servir du crédit du gouvernement pour emprunter tout ce que vous désirez. Il n'y a aucun moyen de savoir combien rapporte le chemin de fer Intercolonial, si l'on impute toutes ces choses sur le compte du capital. Une compagnie ordinaire de chemin de fer imputerait la moitié de cette somme aux dépenses courantes. De ces trois millions de dollars qui figurent dans la première colonne, une compagnie ordinaire de chemin de fer en imputerait au moins un million et demi sur le compte du revenu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh ! non.

M. OSLER : Oui, sans doute. Dans le cas d'un chemin de fer absolument nouveau, complété peut-être depuis dix ans, vous pourriez ajouter au compte du capital le matériel roulant, l'augmentation des voies de garage, etc., dans le cas d'un chemin de fer complété depuis vingt-cinq ans comme l'Intercolonial, en ce qui concerne ces voies de garage et ces prolongements aux gares, le compte du capital est clos. La critique serait si hostile à une compagnie privée, qu'elle ne pourrait pas exister si elle imputait ces choses sur le compte du capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe du tout au tout en disant que les chemins de fer exploités depuis vingt-cinq ou trente ans, portent les nouvelles voies de garage au compte du revenu et non à celui du capital. Le journal le Star, publie un compte rendu de l'assemblée à Londres, hier, de la Compagnie du Grand Tronc, et l'on a déclaré à cette assemblée, que cette compagnie de chemin de fer avait dépensé une très forte somme pour la construction de nouvelles voies de garages, et qu'elle avait porté cette dépense au compte du capital. Si vous voulez adopter un système juste, il est tout aussi nécessaire de porter au compte du capital de nouvelles voies de garage que si elles étaient construites avec le chemin. Ce n'est pas une réparation, c'est une addition. Il vient un temps où, comme dans le cas de l'Intercolonial, il faut qu'un chemin de fer change entièrement le poids de ses locomotives, la dimension de ses wagons, le poids de ses rails, la longueur de ses voies de garage, la dimension de ses remises à locomotives, et nombre d'autres choses.

Il a fallu, en peu de temps, construire une voie double sur toute la longueur de ce chemin de fer. Pourquoi, ainsi qu'on le fait quand il s'agit de la construction de la première voie, ne pas porter à compte du capital le coût de la pose de nouveaux rails sur une longueur de 1,000, de 500 ou de 100 milles ? Si vous renouvelez les rails sur toute la ligne, nécessairement le coût de cet ouvrage sera imputable sur le capital. Pourquoi ne pas porter à compte de ce dernier toutes les dépenses nécessaires aux autres améliorations de ce même chemin de fer ? Nous espérons terminer toutes ces voies de garage, avant longtemps. Inutile de songer à payer le coût de ce travail avec les re-

cettes de cette ligne, malgré toute la marge qu'on puisse avoir.

M. INGRAM : Supposons que vous preniez les vieux rails que vous enlevez de la voie principale, pour les mettre sur les voies de garage, à quel compte allez-vous en porter le coût ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand ces rails nous servent, on en porte la valeur à compte du capital, telle qu'indiquée dans l'actif de nos différents magasins. C'est là notre point de départ. Il nous est impossible d'imputer le coût d'une transformation aussi complète sur les revenus et les recettes de ce chemin de fer.

M. OSLER : Si je ne me trompe, le ministre fait servir les anciens rails de 67 livres à la construction de voies de garage, quand il les remplace par des lisses d'acier de 80 livres ; dans ce cas, il n'a pas de droit de passage à payer, et il ne lui reste plus qu'à acquitter le coût des dormants et de la main-d'œuvre, ce qui ne s'élève pas à un montant considérable. Il devrait porter cette dépense à compte du revenu. Je crois que c'est là ce que fait le ministre.

M. BELL (Pictou) : Si je ne me trompe, Pictou n'est pas mentionné au nombre des stations dans la liste que nous a lue le ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans les estimations supplémentaires, il y aura un crédit pour la gare de Pictou.

M. BELL (Pictou) : Il faut absolument réparer cette gare.

M. HACKETT : Vous servez-vous des vieux rails pour les voies d'évitement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On devrait s'en servir. La valeur des vieilles lisses est débitée au compte de l'approvisionnement, et c'est la différence qui existe entre la valeur des anciens rails et celle des nouveaux qui devient imputable sur le capital.

M. OSLER : Ce n'est pas la question. Je crois que le ministre cherche une échappatoire. Si je comprends bien, il emploie, dans la construction des voies d'évitement, les rails qui ne lui servent plus pour la voie principale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. OSLER : Alors ces lisses ne représentent que le coût du marché, soit quatorze ou quinze dollars par tonne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet.

M. OSLER : Vous employez ces vieux rails lorsque vous construisez des voies d'évitement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Pour augmenter des moyens de transport le long de la ligne, $100,000.

L'honorable M. HAGGART : Je demanderais au ministre de m'indiquer les détails de ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les voici : Drummondville, pour une remise à marchandises et un tunnel de traverse, $575, d'après les estimations du ministère ; Lévis, pour une grue, $1,000 ; Chaudière, pour un grand hangar à charbon, $4,000 ; Saint-Charles, pour une remise à marchandises, $500 ; Saint-Philippe de Néri, $500 ; Chemin du vieux Lac, $500 ; Cacouna, pour un quai couvert, $600 ; Campbellton, pour achat de terrain, $5,000 ; Métapédiac, pour une nouvelle gare, $4,000 ; Chatham-Junction, pour une remise à marchandises, $1,200 ; Moncton, pour les bureaux que nous sommes à construire et qui sont destinés aux conducteurs et aux préposés de l'express, $2,400 ; Moulins d'Humphrey, pour la construction d'une gare, $3,600 ; Riverside, $2,-500; Oxford-Junction et Windsor-Junction et Truro, pour trois nouvelles remises à marchandises, $1,200 chacun ; Station Union, $1,000 ; Pomquet, piémont, Merigonish-ouest et rivière du Sud, pour un nouveau quai pour voyageurs à chacun de ces endroits, $1,200 ; Sydney-nord, pour un entrepôt à marchandises et une remise pour les malles, $2,000. Sémaphores électriques sur la ligne, $8,400 ; pour des sémaphores, $5,051.

M. HAGGART : Il s'agit de nouvelles constructions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, si l'on a observé les ordres que j'ai donnés.

M. BELL (Pictou) : Le ministre n'entend pas dire que ces quais de Merigonish-ouest, de Piémont et d'autres endroits de l'est sont de nouvelles constructions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ou des allonges.

M. BELL (Pictou) : Il y a des quais à toutes ces gares.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Mais il faut les prolonger et souvent leur donner le double de leur longueur.

M. BELL (Pictou) : Ces quais semblent suffisants pour les gares peu importantes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; toutes ces estimations serviront à payer des constructions nouvelles et non à faire des réparations. L'honorable député doit avoir constaté lui-même que nous avons prolongé et élargi les quais de maintes gares.

M. OSLER : Le ministre porte toutes ces petites dépenses à compte du capital. Au-

tant vaudrait grever celui-ci du coût des réparations à des vieilles chaussures.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si nous n'avions à nous occuper que de réparations déterminées et peu considérables, nous n'aurions pas à discuter s'il faut en imputer le coût sur le capital. Mais, lorsque ces travaux coûtent un montant très élevé——

M. OSLER : Pourquoi le ministre ne porterait-il pas son compte de charbon à compte du capital ? Il s'agit d'une somme assez rondelette et il n'y a pas plus de raison de mettre à compte du capital les frais d'installation d'un nouveau sémaphore. Qu'importe après tout que l'Intercolonial transporte les marchandises gratuitement, si cela est à l'avantage du pays ; mais encore faut-il savoir ce que cela coûte. N'allons donc pas imputer sur le capital le coût de réparations à des quais, de l'installation de nouvelles lampes et de nouveaux sémaphores et toutes autres dépenses minimes, en les réunissant dans un crédit de $50,000, sous le prétexte de fournir des moyens plus faciles de transport par l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les paroles de l'honorable député seront reproduites dans les Débats, et il peut arriver qu'elles tombent sous les yeux de quelqu'un. Celui-ci constatera que le représentant de Toronto-ouest, un homme exerçant une certaine influence, a déclaré ici qu'on demandait un crédit imputable sur le capital, pour payer des réparations aux quais des gares de l'Intercolonial, à certaines lampes et à des sémaphores. Pourquoi l'honorable gentleman avance-t-il une proposition aussi erronée ? Il sait lui-même que tout cela est faux. Pourquoi dénaturer les faits, s'il veut se montrer juste ? Qu'il pose la question sur son véritable terrain et je prendrai toute la responsabilité de ce crédit.

M. OSLER : Eh bien ! je vais me rendre à l'invitation de l'honorable ministre. Il prétend qu'il y a un item de $240 pour prolongement de certains quais. Je dois déclarer que dans neuf cas sur dix cet argent sert à réparer ces quais. Il n'est pas plus juste de charger à compte du capital $240 pour prolonger un quai de gare que pour le réparer. Le ministre peut frapper son pupitre à sa guise—je ne crois pas que cela avance beaucoup les affaires du pays. Je prétends que tous ces item devraient être portés au compte des dépenses courantes de l'Intercolonial. Le pays devrait savoir comment il se fait qu'on attribue d'année en année, à l'Intercolonial, un capital énorme qui, bien loin de rapporter des intérêts, se trouve grevé en grande partie. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux nous déclarait, l'autre jour, que depuis quelques années, la dette imputable sur le capital de l'Intercolonial avait augmenté de $17,000,000.

L'honorable M. HAGGART : Y compris l'achat du Drummond et la capitalisation du montant à payer au Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je nie absolument l'exactitude de cette affirmation.

M. OSLER : Si je ne me trompe, le ministre ne l'a pas mise en doute, dans le temps.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je repousse cette affirmation.

L'honorable M. HAGGART : Je puis indiquer tous les item de ces $17,000,000.

M. OSLER : Et l'on ajoute sans cesse à compte de ce capital, et à mon sens, le pays a le droit de savoir la raison de cette anomalie.

Agrandissement de l'atelier des wagons à Moncton, $25,000.

M. MONK : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette boutique est trop étroite pour nous permettre d'y réparer les wagons ; on veut en augmenter de 200 pieds la longueur.

M. MONK : Avez-vous des plans et devis de ce travail ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et c'est à ce montant qu'il a fixé ce coût.

Pour acheter des crochets d'accouplage pour locomotives, $3,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi porter ce crédit à compte du capital ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons suivi la coutume établie.

M. OSLER : Ce n'est pas là une excuse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est aussi ce qu'il faut faire. Nous perfectionnons nos locomotives et il s'agit ici de cet accessoire indispensable.

M. MONK : D'invention récente ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, mais l'Association des accoupleurs a adopté des règlements à cet effet ; il nous a fallu suivre la règle indiquée.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a dit que ce crédit a toujours été imputable sur le revenu. Mais c'est la première fois qu'on vote cet item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! non.

L'honorable M. HAGGART : Il n'en a pas été question l'an dernier, ni l'année précédente, ni en 1898.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet item peut avoir été compris jusqu'à présent dans un autre crédit ; mais certaines de nos locomotives sont déjà munies de cet accessoire qu'on a toujours payé à même le capital.

L'honorable M. HAGGART : D'où il faudrait conclure que, sous mon administration, par exemple, cette dépense était imputable sur le capital ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit cela, car, si je ne me trompe, ce règlement n'était pas en vigueur dans ce temps-là.

M. OSLER : Voici ce que je lis dans le dernier rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, et je demanderais au ministre si toutes ces dépenses ont été portées à compte du capital ?

On a construit, dans la remise aux wagons un quai de 470 pieds de long et de 9 pieds de large ; on a aussi renouvelé le quai des voyageurs qui s'étend sur une longueur de 125 pieds et sur une largeur de 12 pieds. On a fait exécuter les réparations nécessaires à la remise au charbon, aux ponceaux, à la remise aux locomotives et aux marchandises sur le quai construit en remblai. On a posé un nouveau plancher en bois dur dans le restaurant, tandis qu'on a réparé celui de l'entrepôt des bagages. Le quai de chargement, dans le port de Saint-Jean, a subi des réparations considérables. Il a fallu enlever le plancher en bois qui se trouve au-dessous des privés et de l'urinoir dans la gare même, parce qu'il était trop vieux et, par suite, trop dangereux. On l'a remplacé par des vieux rails d'acier recouverts de béton de ciment.

C'est un ouvrage solide. On a enlevé la plomberie et la menuiserie des privés qu'on a remplacées par de nouveaux urinoirs et privés avec réservoirs laissant couler l'eau à besoin ; on a construit aussi de nouvelles divisions, etc., dans ces privés. Deux divisions de la gare ont été jetées par terre et il a fallu faire d'autres légers travaux de réparations. Le tout présente, aujourd'hui, une belle apparence.

Tout cela est-il imputable sur le revenu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas.

M. INGRAM : Si vous portez à compte du capital le coût de construction d'une remise à locomotives, quelle différence établissez-vous entre cette ouvrage et la construction d'un nouveau quai? Il s'agit toujours de nouveaux travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût du nouveau quai n'est pas imputable sur le capital, parce que cet item se trouve compris dans ceux qui concernent l'entretien de ce chemin de fer.

Pour acheter des freins à air pour les wagons à marchandises, $40,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le nombre des wagons à marchandises maintenant pourvus de ces freins à air, sur l'Intercolonial, s'élève à 2,322.

M. MONK : Combien ces freins à air coûtent-ils par wagon?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Environ $70.

M. MACLEAN : Quel progrès avons-nous fait dans ce sens? A différentes reprises, j'ai démontré que plusieurs pertes de vie sont dues au fait que ces wagons n'ont pas ces freins perfectionnés. Il se fait un mouvement aux Etats-Unis pour forcer tous les chemins de fer d'adopter ces freins.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Dès le commencement de la session, j'ai posé cette question, et l'honorable ministre n'a pu fournir de chiffres. Depuis, j'ai reçu un grand nombre de lettres qui m'annoncent que le Grand Tronc et le Pacifique sont, sous ce rapport, beaucoup en avance de l'Intercolonial. Ces chemins de fer vont adopter les crochets d'accouplage les plus parfaits. J'espère que le gouvernement verra à ce que notre chemin de fer ait toutes ces améliorations.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que nous avons jusqu'au 1er août de l'an prochain, pour munir tous nos wagons à marchandises de ces freins à air.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Qui peut vous mettre des restrictions?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'Association des directeurs des chemins de fer, qui a réussi à faire adopter par la plupart des Etats de l'Union, une loi par laquelle ces derniers refusent l'entrée de leur territoire à des wagons non munis de freins à air. On nous a accordé jusqu'au 1er août de l'an prochain pour mettre ces freins. Nous faisons toute la diligence possible. L'an dernier, nous avons préparé 450 wagons ; dans une couple d'années, nous espérons pouvoir rivaliser, sous ce rapport, avec les autres chemins de fer.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Nos wagons auront ces couplets?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Et ce sera tout?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, je le crains bien.

L'honorable M. HAGGART : Les nouveaux wagons sont munis de ces accessoires?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. INGRAM : Le 25 février dernier, il y avait 2,645 wagons munis de freins à air, sur un total de 7,687. S'il ne reste plus qu'un an au ministère pour terminer ce travail, il est probable qu'il ne pourra l'exécuter à temps.

L'honorable M. HAGGART : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur certains item qu'on a portés à compte du capital, l'an dernier. Il y a 13,200 pieds de clôture de protection contre la neige, clôture qu'on peut transporter à volonté d'un point à un autre de l'Intercolonial. Il y a un autre item pour quatre boyaux à incendie qu'on a placés à Moncton pour protéger les bureaux, les remises, la gare et les wagons de l'Intercolonial. Il y a aussi une clôture de 8 pieds de hauteur qui entoure des trois côtés l'élévateur à grain de l'Intercolonial à Moncton ; à Waverley, on a creusé un puits où l'on a placé une pompe et tous ses accessoires, pour l'avantage du surveillant de la gare.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous ces ouvrages complètent l'équipement des élévateurs et des gares.

L'honorable M. HAGGART : A Shédiac, on a construit une remise à bagage mesurant 16 x 27 ; on a porté à compte du capital le coût de la construction. Ce fait s'est reproduit pour un abri qu'on a construit à Green Point, pour l'avantage des voyageurs. A Hadlow, on a creusé une nouvelle tranchée pour y déposer des cendres. A Laurier, Aston Junction et Kingsburg, on a élevé des maisons où demeurent maintenant les différents surveillants des stations. A la rivière George, le département a fait construire une cuisine étroite à l'arrière de la gare pour l'avantage du commis. Le coût de tous ces ouvrages est imputable sur le capital.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

Pour aménager les vestibules des voitures des voyageurs, $10,000.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le coût de ce changement pour chaque voiture de voyageur?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Environ $1,000.

M. MONK : Ce travail se fait-il aux ateliers de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Pour changer les barres d'attelage des wagons à marchandises, $15,000.

M. INGRAM : Qu'a fait le département cette année, sous ce rapport?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons muni de ces accessoires qu'environ 500 wagons. Nous espérons que tout sera terminé avant la fin de l'année courante.

L'honorable M. HAGGART : Ces accessoires sont-ils fabriqués aux ateliers du chemin de fer?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. CLANCY : Combien coûtent-ils?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Environ $25 par wagon.

M. CLANCY : Sont-ils manufacturés d'après un brevet d'invention, par un syndicat industriel?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore.

M. CLANCY : Je ne prétends pas juger cette question, mais à mon sens, une barre ordinaire qui pèse autant que les autres, si l'on considère le fer dont elle est faite, ne devrait pas coûter plus de la moitié de ce prix.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne connais rien à ce sujet ; je suppose que les fonctionnaires du ministère à Moncton ont acheté ces barres à un prix raisonnable.

M. CLANCY : De qui les a-t-on achetées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais ; si l'honorable député le désire, je pourrai lui fournir ces renseignements bientôt.

L'honorable M. HAGGART : Il s'agit des barres qu'on appelle " Détroit " ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On les appelle " Exchange".

L'honorable M. HAGGART : Je puis dire à l'honorable ministre que ces barres d'attelage ont été vendues à l'Intercolonial au prix de $15.00, en vertu d'une convention qu'il a conclu lui-même. Ce sont des barres pour lesquelles l'inventeur a obtenu un brevêt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut dire, sans doute, que chacun de ces accessoires coûte $15 ?

L'honorable M. HAGGART : Non, je veux dire que l'appareil tout entier coûte $15.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il coûte $25, mais si on achète un accessoire simple, peut-être le paiera-t-on $15.

M. CLANCY : Vous payez moins cher pour en avoir un simple ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, nous payons $15 pour un seul, et $25 pour deux.

M. INGRAM : Il n'y a pas de doute qu'il existe des accoupleurs automatiques qui sont la perfection du genre. Je ne crois pas qu'ils coûtent aussi cher que l'appareil qu'on achète maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après les renseignements qu'on me fournit, ces barres coûteront $25. L'honorable député (M. Ingram) entend-il dire que les accoupleurs automatiques coûteraient moins cher que ceux-ci ?

M. INGRAM : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais m'informer de tout cela, et je ferai part à mon honorable ami du résultat de mes recherches.

M. CLANCY : Que fait des vieux accoupleurs l'honorable ministre ? en compte-t-il la valeur dans l'actif des magasins du ministère ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le crois.

M. CLANCY : L'honorable ministre devrait imputer cette valeur sur les recettes du chemin. Il ne s'agit, après tout, que de simples réparations.

Pour acheter des nouvelles machines pour les ateliers des locomotives ou wagons, $5,000.

M. MONK : C'est le crédit ordinaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut, tout le temps, améliorer ces ateliers, suivant les nécessités du commerce.

M. INGRAM : Il s'agit des ateliers des locomotives et des wagons qu'on veut pourvoir de machines perfectionnées. Dois-je comprendre que ce sont des machines qui serviront exclusivement à la manufacture des locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et, de plus, on les emploiera à réparer ces locomotives.

Pour munir dix voitures à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch, $8,000.

M. OSLER : Quel est le montant payé par ceux qui détiennent les droits de brevets d'invention, et à quelles conditions achete-t-on ces appareils ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sache pas qu'on paie aucun droit régalien. Cet appareil n'est vendu que par une certaine compagnie.

M. HAGGART : Remplace-t-il l'appareil électrique qu'on trouve dans d'autres wagons ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Alors on n'aura plus besoin de batteries électriques ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Toutes les voitures à voyageurs seront éclairées par cette lumière. Les nouveaux wagons de l'Intercolonial ne sont pas munis d'appareils électriques, et je ne crois pas qu'ils aient l'appareil Pintsch.

Plaques tournantes plus grandes, $5,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En vérité, il ne s'agit ici que d'une seule plaque qu'on devait établir à Mulgrave.

L'honorable M. HAGGART : Quand il y a à creuser dans le roc, le coût de cet ouvrage s'élève à $5,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans doute, parce que cet ouvrage doit reposer sur des fondations solides. Je pourrais ajouter que ce crédit ne sera dépensé qu'au cours de l'exercice prochain. L'an dernier, le parlement a voté $11,000 pour ces plaques tournantes. L'item que nous discutons actuellement se rapporte à la construction des fondations et de ces nouvelles plaques tournantes à Mulgrave.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Le ministre ne pourrait-il pas faire construire plutôt une table en forme d'y à cet endroit ? Il me semble que cela coûterait la moitié du crédit qu'il nous demande de voter maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas à Mulgrave. En effet, ceux qui connaissent cet endroit savent qu'on ne peut établir ces plaques tournantes qu'en arrière du terrain que nous avons maintenant.

M. BORDEN (Halifax) : On m'a envoyé une requête au sujet de la situation au détroit de Canso. J'ignore si elle se rapporte au sujet discuté actuellement. Cependant, je vais la lire à la Chambre. Si je ne me trompe elle est signée par un grand nombre d'habitants de Guysborough, détroit de Canso :

L'humble requête des soussignés expose respectueusement que : Attendu que l'honorable ministre des Chemins de fer a annoncé publiquement qu'on dépenserait une somme considérable pour l'amélioration des quais et des docks au détroit de Canso, en vue de faciliter les voyages que le steamer fait tout le temps entre cet endroit et les ports voisins ; en vue de faciliter le transport considérable des marchandises et des voyageurs qui nous viennent du Cap-Breton ou qui s'y rendent ;

Attendu que le terminus actuel de Mulgrave, quant à ce qui se rapporte au quai, se trouve placé dans un endroit marécageux au bas de la colline qui le surmonte et qui n'offre aucun avantage à la construction d'une voie de garage ;

Attendu que le terrain dont le chemin de fer pourra se servir pour la construction d'une voie se prolongeant jusqu'au quai et de là, à la tête du courant n'est pas considérable ;

Attendu que les bateaux de passage ne peuvent faire, sans inconvénients, leurs voyages durant la saison de l'hiver——

L'honorable ministre reconnaît-il que cela est exact ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : (Lisant) :

Vos pétitionnaires vous demandent de prolonger de quelques cents verges la voie principale de l'Intercolonial jusqu'à Port Pirate. On trouv à cet endroit une rade naturelle qui offre tous les avantages possibles à ce chemin de fer pour y établir son terminus. En effet, la profondeur de l'eau est considérable. On n'y trouve aucun

récif, aucune batture. C'est donc un endroit idéal pour la construction de quais s'étendant au-delà de la tête du courant où jamais la glace ne se forme. On pourrait donc entretenir des communications d'une rive à l'autre, durant l'hiver ; de plus, nous aurions tout l'espace voulu pour faire de ce port un terminus avantageux.

Je ne puis rien dire au sujet de cette requête ; mais comme elle se rapportait à la construction de plaques tournantes, j'ai cru devoir la lire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La question du choix d'un terminus a été longuement agitée ; quelques-uns voulaient l'établir à Port Pirate, qui se trouve presque sur la mer ; d'autres voulaient l'avoir plus au sud. Après avoir étudié attentivement le sujet, et d'après les rapports des fonctionnaires qui ont visité les lieux, nous en sommes venus à la conclusion qu'il ne fallait pas changer l'état de choses actuel.

M. McLENNAN : Avez-vous consulté les navigateurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous les marins de cette partie du pays nous ont exprimé leur opinion.

M. McLENNAN : J'ai reçu plusieurs lettres de capitaines de navires qui, tous, me signalent une difficulté. Un steamer de 280 pieds de long qui traverse de Mulgrave à Pointe Tupper, alors que le courant est de 4 ou 5 milles à l'heure, et que, quelquefois, les banquises de glace s'y précipitent, pourrait difficilement se frayer un passage jusqu'à Point Tupper, si ce dernier endroit était choisi comme terminus. Nous avons actuellement un bateau de passage bien modeste ; cependant il faut chauffer la machine à sa plus haute pression pour permettre à ce navire d'atteindre Point Tupper, cela, en s'exposant à causer des dommages au quai et au navire. D'où il suit qu'il serait plus difficile de faire accoster un navire plus considérable, ainsi qu'on en demande un pour faire cette navigation. C'est la raison qui m'engage à conseiller à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux de faire certains essais, avant de s'engager dans des dépenses considérables, en vue de la construction d'un quai permanent. J'ai entre les mains cinq ou six lettres que m'ont adressées des marins qui connaissent parfaitement, depuis leur bas âge, la navigation du détroit de Canso. Tous s'accordent à dire qu'il serait difficile de faire accoster un steamer assez considérable à Point Tupper. J'ai déjà dit que le bateau de passage est obligé, pour éviter la glace et remonter le courant, de chauffer ses machines jusqu'au plus haut point possible de pression, il ne pourrait accoster à son quai et devrait infailliblement se jeter sur les récifs qui se trouvent à droite et à gauche. Le conseil municipal de Hawkesbury a demandé aux navigateurs d'exprimer leur opinion

quant au choix de Grant's Point, qui se trouve sur la rive nord de l'entrée de Port Hawkesbury ; on prétendit qu'un navire d'un assez fort tonnage pouvait y accoster avec plus de sûreté. La réponse de ces navigateurs a été la même ; tous se sont accordés à dire que Grant's Point offrait plus d'avantages, sous ce rapport.

D'autre part, un grand nombre de personnes intéressées aux chemins de fer, nous déclarent que les travaux que le gouvernement fait exécuter à Point Tupper ne seront pas inutiles, car les wagons du chemin de fer qui ont besoin de réparations, pourront être remisés facilement. Cela, du moment que les quais se trouveront dans un endroit sûr et vaste, à l'entrée du pont de Hawkesbury, qui est certainement l'un des plus beaux havres de toute la côte est de la Nouvelle-Ecosse, de Sydney à Halifax. A l'appui de mon affirmation, je dirai que c'est toujours dans cette rade que se retirent les navires, quand la tempête sévit dans le détroit de Canso. C'est à ce point aussi que touchent les navires du gouvernement lorsqu'ils se rendent à Cap-Breton ou à quelques ports de la côte est de la Nouvelle-Ecosse. Si tous ceux qui connaissent à fond la navigation du détroit de Canso, les différents courants, les mouvements de la glace, s'accordent à choisir comme point Grant's Point, pour les navires de passage, surtout pour un vaisseau aussi considérable que celui dont on parle maintenant, je crois que le ministre devrait attendre les résultats de l'essai que nous demandons, avant d'établir ce nouveau quai sur la côte du Cap-Breton. On demande au parlement de voter un crédit assez considérable pour établir le terminus de cette navigation du détroit de Canso sur la côte du Cap-Breton. Port Hawkesbury se trouve du côté d'Inverness, c'est-à-dire, entre Richmond et Inverness. Quant à moi, cela ne fait aucune différence. Si, au sud de Point Tupper, on trouvait un port plus sûr, je serais heureux que le gouvernement le choisît. Je considère, toutefois, comme un devoir, en ma qualité de représentant d'un comté de l'île du Cap-Breton, dont la population est si intéressée à cette navigation, de faire connaître à la Chambre et spécialement au ministère des Chemins de fer, l'opinion de ces marins qui sont au fait de tous les détails de la navigation du détroit de Canso.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je reconnais que mon honorable ami n'a voulu servir que l'intérêt public en faisant les remarques que nous venons d'entendre. Sans doute, il est convaincu de l'exactitude des faits qu'il nous a cités, mais il n'en est pas moins vrai que les marins ne sont pas aussi unanimes qu'il le pense.

M. BORDEN (Halifax) : Je dois dire à mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, que lorsque l'on a déterminé la valeur du terrain, à la Cour de l'Echiquier, en procédant à l'expropriation, c'était l'opinion

d'un très grand nombre de gens que la Pointe Tupper était le seul endroit possible.

M. MATHESON : M. le Président, je voudrais dire quelques mots à ce sujet. Mon honorable ami d'Inverness (M. McLennan) nous en a parlé au long, mais il ne nous a représenté que l'opinion de Port Hawkesbury. Il est cependant notoire que Port Hawkesbury demande depuis des années l'établissement d'un chemin de fer. Quiconque connaît le détroit de Canso admettra que l'endroit où il convient d'établir un dock, n'est pas celui où le détroit est le moins large. Il faut que la glace du détroit de Canso se disperse, afin de permettre au steamer de passer. L'honorable député dit qu'il n'y a pas d'endroit favorable au sud de la Pointe Tupper.

M. McLENNAN : Je ne l'ai pas dit.

M. MATHESON : Je crois cependant que vous l'avez dit. A tout événement, c'est au comité d'en juger. Si j'ai bien compris l'honorable député, il y a une pointe de roc de chaque côté de la Pointe Tupper. Nous n'avons pas trop de chemins de fer dans le comté de Richmond, pour nous passer, de bonne grâce, de ceux que nous avons, et des avantages qu'ils nous procurent. Tous l'admettront, nous avons de meilleurs ports au sud de la Pointe Tupper, qu'au nord. Nombre de gens de Port Hawkesbury voudraient faire rendre le steamer à cette pointe ; mais, je l'ai déjà dit, pour éviter la glace, il faut aller au sud. Je connais bien le détroit ; je l'ai traversé mainte et mainte fois depuis mon enfance ; j'y ai souvent exposé ma vie, et chaque fois qu'il s'est agi de chercher un refuge, j'ai cru devoir me diriger vers le sud.

M. McLENNAN : Vous auriez mieux fait d'éviter la Pointe Tupper.

M. MATHESON : La Pointe Tupper est assez dangereuse.

Pont de Miramichi—Nouvelle superstructure de six arches, $72,000.

M. MONK : L'honorable ministre voudrait-il nous donner quelques explications à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce pont, comme tous les autres qu'il y avait sur la ligne, avait besoin d'être renforci ; nous nous trouvons en excellente situation à ce sujet, nous pouvons tirer grand avantage de ces ponts et nous nous proposons de les localiser sur la ligne de Hillsboro qui traverse à Charlottetown. Nous entendons faire deux divisions ; l'une, comprenant l'Intercolonial, et l'autre, le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Nous estimons le prix de six nouvelles grandes arches de 200 pieds chacune, à $132,000. Nous évaluons les vieilles arches que nous enlevons à $60,000, et nous les utilisons pour le pont de Hillsboro, dans l'Ile du Prince-Edouard.

M. HACKETT : Ces arches sont-elles bien vieilles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles sont tout aussi bonnes que si elles étaient neuves ; tout ce qu'il y a, c'est qu'on ne les pense pas assez fortes pour pouvoir servir avantageusement sur l'Intercolonial. Elles le seront assez pour supporter le poids des trains du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

M. HACKETT : Ce pont sera-t-il assez large pour qu'il puisse y avoir sur le pont de Hillsboro un chemin pour les voitures de chaque côté du chemin de fer?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous nous proposons de le faire assez large pour cela.

M. HACKETT : Il faudra élargir l'ancien pont, pour qu'il soit assez large.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANANX : Probablement, mais, en tout cas, nous voulons qu'il soit assez large pour répondre à tous les besoins.

M. HACKETT : Entendez-vous qu'il y ait un chemin pour les voitures de chaque côté du chemin de fer, sur le pont de Hillsboro?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle plus les plans, mais je crois que le chemin de fer passera au milieu du pont et qu'il y aura, de chaque côté, un chemin pour les voitures. Il y a déjà près d'un an que je n'ai pas jeté les yeux sur ces plans-là, et, pour cette raison, je ne suis pas absolument certain de ce qu'ils comportent à cet égard.

M. HACKETT : Le ministre demande au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard de payer environ $10,000 par année pour la construction de ce pont. Je suppose que ce pont-là sera bon?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous entendons qu'il le soit.

M. HACKETT : J'espère que vous n'irez pas transporter le vieux pont de Miramichi à l'Ile du Prince-Edouard pour l'y utiliser ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! non.

M. HACKETT : Ni pour le rapiécer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y aura pas de rapiéçage; vous aurez un pont tout aussi bon que si toutes les pièces qui le composent venaient de sortir de la manufacture.

M. HACKETT : Il ne semble pas qu'il va en être ainsi, car ce vieux pont a vingt ans d'existence.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Peut-être, mais il sera encore bon pour plus d'un siècle.

M. HACKETT : Mais vous allez faire payer ce pont à la population de l'Ile du

Prince-Edouard le prix d'un pont absolument neuf.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non pas.

M. HACKETT : Vous lui faites payer $10,000 par année à même sa subvention, et vous l'obligerez de plus à entretenir la voie charretière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous vous accordons des conditions très acceptables.

M. HACKETT : A mon avis, le marché est très onéreux pour les habitants de l'Ile du Prince-Edouard.

L'honorable M. HAGGART : A qui a été adjugée l'entreprise de la construction du pont? Y a-t-il eu des soumissions publiques?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh! oui ; à M M. J. Haney.

L'honorable M. HAGGART : Je ne parle pas du pont construit dans l'Ile du Prince-Edouard, mais de celui qui doit être jeté sur le Miramichi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a encore rien de fait.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi le ministre n'a-t-il pas suivi la même ligne de conduite, relativement aux rails d'acier que lorsqu'il s'est agi de ce pont, et pourquoi n'a-t-il pas seulement exigé la différence entre le coût réel de ces rails et la valeur de ceux qu'il a enlevés du chemin?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je fais.

L'honorable M. HAGGART : Vous ne l'avez pas fait relativement aux rails d'acier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande pardon ; je l'ai fait.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a demandé $920,000 pour l'achat de rails d'acier pour l'exercice courant et l'exercice précédent. S'il n'avait demandé que le crédit nécessaire pour solder la différence entre le coût des rails nouveaux et la valeur des anciens, ce montant eût suffi à acheter des rails pour près des deux tiers de l'Intercolonial.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A quoi bon tenir un pareil langage. Cette question des rails d'acier a été débattue pendant trois jours, et voilà que l'honorable député ressasse un argument qu'il a invoqué tout d'abord, dès le premier ou le deuxième jour du débat. L'affaire a été tirée au clair. Je demande, en justice, à l'honorable député de ne pas la ramener sur le tapis.

L'honorable M. HAGGART : Je n'en fais rien. Le ministre doit savoir qu'il a demandé un crédit couvrant le plein prix des rails qu'il a achetés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nenni, monsieur.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre dit-il qu'il se propose d'acheter pour plus de $600,000 de rails d'acier, cette année?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai appris à l'honorable député que j'entendais acheter 25,000 tonnes de rails. Du prix d'achat, qui est de $32.60, j'ai déduit $15 et je n'ai demandé que $500,000, et il me faut encore $160,000 pour parfaire la somme. Si, après trois jours de discussion, l'honorable député ne comprend pas mieux, que sert de parler.

M. OSLER : Si le ministre a fait la déduction dont il parle, il demande beaucoup plus d'un mililon pour ses rails, cette année.

L'honorable M. HAGGART : Peu importe, nous reviendrons là-dessus.

M. MONK : Si nous avions les plans détaillés et les estimations, il serait beaucoup plus facile d'adopter ces articles du budget.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai communiqué à la Chambre l'état estimatif. Nous connaissons le prix de ces articles.

M. MONK : Il n'est pas question du chiffre auquel l'ingénieur est arrivé, dans des données sur lesquelles il a établi ses calculs.

L'honorable M. HAGGART : Les travaux de construction du pont de Miramichi seront-ils adjugés par soumission?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement. Je ne crains pas d'affirmer que le ministère n'a pas fait construire un seul pont, sans avoir demandé des soumissions, soit pour la superstructure ou les autres travaux.

M. INGRAM : Nous désirons avoir quelques explications touchant cet article du budget.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme renferme le montant d'un crédit destiné à l'achat de vingt nouvelles locomotives que nous fournit la Compagnie canadienne de locomotives de Kingston. Elles coûteront $19,000, chacune, soit $380,000, en tout.

M. HUGHES (Victoria) : Quel est le poids de ces locomotives?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Entre quatre-vingt-deux et quatre-vingt-dix tonnes. Elles sont fabriquées d'après les devis généraux adoptés par le ministère ; ce sont des locomotives à dix roues couplées.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez les contrats par devers vous, je suppose?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je les ai, ainsi que tous les autres documents.

L'honorable M. HAGGART : Vous pourriez les déposer sur le bureau de la Chambre. Dites-nous seulement à quelle époque le contrat a été signé et quelles en sont les clauses. Nous ne désirons pas connaître les détails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois avoir déjà fait connaître à la Chambre la date de la signature du contrat. La correspondance démontre que, le 16 octobre, nous avons adopté l'arrêté du conseil autorisant la construction de quatorze locomotives. Un arrêté subséquent a porté ce chiffre à vingt.

M. MONK : Quelle est la date de ce dernier?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le 28 novembre. Le ministre recommanda de modifier l'arrêté ministériel du 16 octobre, autorisant l'achat de quatorze locomotives à la Compagnie canadienne de locomotives de Kingston, et de porter le chiffre à vingt, fixant le prix à $19,000, chacune, livrée à Montréal, et de signer le contrat avec William Harty. Le ministre observa que, dans les derniers contrats signés avec des compagnies américaines, le prix était fixé à $14,425, formant avec le montant des droits de douane la somme de $19,555, soit $555 de plus que le prix qui devait être payé à la compagnie.

M. INGRAM : Le ministre est-il certain que l'arrêté du conseil porte la date du 16 octobre?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en suis sûr.

M. INGRAM : Je ferai observer à l'honorable ministre que le 18 février 1901, sir Charles Hibbert Tupper attirait son attention sur un document qui avait été mis en circulation dans la ville de Kingston pendant la dernière élection. Le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux était alors à Woodstock, et l'honorable M. Harty était à Montréal. Les dépêches suivantes furent échangées :

Montréal, 5 novembre 1900.—L'honorable James Sutherland, Woodstock, Ont.—Je suis arrivé ce matin à l'hôtel Windsor, ici, et j'y passerai la journée entière. Veuillez répondre par dépêche à ma lettre, si c'est possible. (Signé) William Harty.

L'honorable Wm. Harty, hôtel Windsor, Montréal.—Je n'ai pas reçu de lettre de vous. (Signé) James Sutherland.

L'honorable James Sutherland, Woodstock, Ont.—J'ai mis à la poste, à Kingston, une lettre à votre adresse samedi soir. Vous la recevrez probablement cet après-midi. Répondez par dépêche, si c'est possible. (Signé) Wm. Harty.

L'honorable William Harty, hôtel Windsor, Montréal.—Votre offre de construire vingt locomotives pour l'Intercolonial est acceptée. L'arrêté du conseil à cet effet est accepté. (Signé) James Sutherland, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux.

Montréal, 5 novembre 1900.—L'honorable James Sutherland, Woodstock, Ont.—Merci de la commande. (Signé) William Harty.

Ces dépêches indiqueraient que rien n'avait été fait avant le 5 novembre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh ! oui. L'arrêté du conseil, autorisant l'achat de quatorze locomotives, avait été adopté le 16 octobre.

M. INGRAM : Je constate ensuite que le 25 février 1901, le ministre des Chemins de fer a répondu comme suit à une interpellation :

M. HAGGART :

Combien de locomotives ont été achetées par le ministre des Chemins de fer et Canaux ou par le gouvernement, du 1er janvier 1897 jusqu'à cette date, pour le chemin de fer Intercolonial ? Sur le nombre total de locomotives ainsi achetées, combien ont été acquises au Canada et combien aux Etats-Unis, de quelles corporations ou personnes, et combien ont été achetées de chacune d'elles, et quel est le montant ou prix payé ou à payer à chacune des dites corporations ou personnes pour les dites locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Depuis le 1er janvier 1897, le ministère n'a pas acheté de locomotives bien qu'il en ait reçu un certain nombre qui, de même que des wagons, avaient été commandées avant cette date. Je suis à faire préparer un relevé que je déposerai si on le désire ; mais, à proprement parler, on n'a pas acheté de locomotives.

Je ne saisis pas bien ce que cela veut dire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que l'interpellation établissait une distinction entre un achat ordinaire et la demande de soumissions et la passation d'un contrat relativement à la fourniture de locomotives à un prix qui aurait été fixé plus tard. La dépêche de M. Sutherland, à la date du 5 novembre, prouve évidemment que l'honorable député croyait que l'arrêté du conseil autorisait la commande de vingt locomotives. J'ai dit que l'arrêté, qui portait à vingt le nombre des locomotives, avait été adopté le 28 novembre. C'est une erreur. Le mémoire du ministre a bien été communiqué à l'exécutif ce jour-là, mais l'arrêté n'a été adopté que le 12 décembre.

M. INGRAM : Le ministre a déjà déclaré que cette correspondance est bien rapportée, en substance, et, s'il en est ainsi, je ne comprends pas comment la commande a pu être donnée le 16 octobre quand l'offre n'a été faite que le 3 novembre. Ce jour-là, M. Harty écrivait au ministre intérimaire des Chemins de fer (l'honorable M. Sutherland) pour lui apprendre qu'il espérait être propriétaire des usines de locomotives de Kingston, le lundi suivant, et lui offrir de construire vingt locomotives pour l'Intercolonial. L'auteur de la lettre n'était pas alors propriétaire des usines, et ne semblait pas encore en avoir obtenu la possession.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'offre nous avait été faite

depuis longtemps. On nous en avait parlé bien auparavant. J'ai ici une lettre de M. Bucknell, qui fut écrite dès le 16 août. Il représentait M. Harty et, à la demande de ce dernier, il nous écrivait qu'il était prêt à recevoir le devis des locomotives, qui fut transmis à la Compagnie canadienne de locomotives et machines à vapeur le 11 août. Ensuite, vient l'arrêté du conseil du 16 octobre, autorisant la commande de quatorze locomotives. Je suis certain que les négociations de M. Harty, pour l'achat de la fabrique, qui portait alors le nom d'Usines de locomotives de Kingston, doivent avoir été en bonne voie ; autrement cet arrêté ministériel n'aurait pas été adopté. Il avait offert de fabriquer des locomotives, et nous avait donné l'assurance qu'il aurait bientôt obtenu le contrôle des usines et il l'obtint, en réalité. Le marché était probablement terminé quand M. Harty écrivit la dépêche en question.

M. INGRAM : Alors, il a été malheureux dans le choix de ses expressions. M. Harty écrivait le 3 novembre :

J'espère prendre possession des usines de locomotives de cette ville, lundi prochain, et j'ai l'honneur de vous faire l'offre suivante :—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela me confirme dans l'opinion que j'avais. L'acte de vente était probablement signé et M. Harty devait entrer en possession sous un jour ou deux.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne sais où l'honorable député veut en venir. La Compagnie des usines de locomotives de Kingston avait depuis quelque temps demandé une commande au ministère. Ses affaires étaient en mauvais état, et elle n'avait pas pu obtenir de commande de l'Etat, après l'échange d'une correspondance volumineuse. La compagnie fut plus tard mise en liquidation, et un séquestre fut nommé. M. Harty demanda alors au gouvernement d'accorder à l'usine canadienne de Kingston, dont il allait bientôt prendre possession, la commande des locomotives à construire. Sa requête fut favorablement accueillie, et le ministère déclara qu'il favoriserait de préférence une maison canadienne qui fabriquerait, aux mêmes prix, d'aussi bonnes locomotives que celles qu'il pouvait se procurer ailleurs. Mais il y avait eu échange de correspondance pendant des mois avant la date mentionnée par l'honorable député, et nous avons cru que, si des personnes estimées, ayant des capitaux, pouvaient acheter les usines ayant appartenu à la faillite nous pourrions leur accorder une commande. Le ministre demanda à être autorisé par arrêté du conseil, du moins il consulta ses collègues qui lui permirent, aux conditions que j'ai énumérées, d'accorder la préférence à cette maison si elle était en mesure de fabriquer des locomotives qui donneraient satisfaction.

Il y eut des retards, comme cela arrive souvent dans des affaires semblables. Je ne sache pas que nous ayons eu occasion de rien connaître des négociations pendantes entre les différents intéressés. Je ne sais pas quel était l'associé de M. Harty, et j'ignore si d'autres que lui tentaient de conclure des arrangements dans le but de reprendre les travaux, mais je sais que le gouvernement désirait, autant que possible, accorder la commande à une maison canadienne. La lettre me fut adressée à Ottawa en ma qualité de ministre intérimaire, pendant mon absence, et je reçus ensuite la dépêche. Je me rappelle que cette entente fut conclue, et je suis certain que l'arrêté du conseil avait été adopté plusieurs mois auparavant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'arrêté du conseil fut adopté le 16 octobre, mais il y avait eu une entente précédemment.

L'honorable M. HAGGART: Il est étrange que cette personne se soit abouchée avec le gouvernement, au sujet de la fourniture de ces locomotives, avant d'avoir le moindre titre à la propriété. Celle-ci appartenait à la banque de Montréal, pendant toute la durée des négociations entamées avec le gouvernement, et une autre personne avait une promesse de vente concernant la même propriété. Le 5 novembre, le ministre intérimaire télégraphie à M. Harty qu'il accepte son offre de construire vingt locomotives, et celui-ci achète la propriété le jour suivant—le lendemain du jour où le délai accordé à M. King, dans la promesse de vente, expirait. Il était alors en mesure de se présenter au vendeur ou à une banque du pays et obtenir une avance qui lui permît d'acheter l'usine, ayant obtenu de l'Etat l'entreprise de la fourniture de vingt locomotives. De plus, il n'est pas tenu de fournir les capitaux nécessaires à l'exploitation de la fabrique. Car, c'est là une des clauses les plus étranges du contrat, si j'ai bien compris le ministre, des paiements seront faits de temps à autre au fur et à mesure des progrès de l'entreprise. Qui a jamais entendu parler d'une clause semblable relativement à l'achat de locomotives ou de voitures de chemin de fer? L'affaire fut bâclée le 5 novembre, l'avant-veille de l'élection. Ce jour-là, le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux écrivit à M. Harty, et le lendemain il conclut le marché. Le délai accordé dans la promesse de vente concernant la propriété en faveur de M. King ou de la banque de Montréal, était expiré la veille. Pour ne pas trop dire, c'est l'opération commerciale la plus extraordinaire dont j'aie jamais entendu parler. Le gouvernement entame des négociations avec un particulier qui, je le répète, n'avait pas le moindre titre à la propriété. Il est vrai que M. Harty était auparavant en rapport avec les usines de locomotives de Kingston, ayant été, je crois, secrétaire ou trésorier de la compagnie. Mais les usines étaient alors la propriété d'un tiers qui avait con-

senti une promesse de vente en faveur d'une autre personne. Dans l'intervalle, le gouvernement était en pourparlers avec M. Harty, au sujet de l'achat de vingt locomotives. J'ignore comment le prix a été fixé, mais je sais que, dans toutes ces opérations, le prix doit être établi par la concurrence et par des soumissions publiques. Néanmoins, au lieu de suivre l'usage, le gouvernement a conclu un marché avec un particulier qui ne possédait pas d'usines de locomotives et qui ne pouvait même pas, à cette date, obtenir une promesse de vente relativement à cette fabrique. Sur les entrefaites, une commande fut donnée pour la fourniture de vingt locomotives, si tant est qu'elle pouvait l'être au moyen d'un arrêté du conseil. M. Harty, ayant obtenu la commande, devint alors acquéreur de la fabrique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En admettant qu'il en fût ainsi—ce que j'ignore—où est le mal ?

L'honorable M. HAGGART : Le ministre sait que ce sont là les faits, comme le démontre clairement la correspondance qu'il a déposée sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai déposé aucune correspondance.

L'honorable M. HAGGART : La correspondance communiquée à la Chambre vient du ministère de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'en est pas ainsi.

L'honorable M. HAGGART : La correspondance a été déposée sur le bureau par le ministre intérimaire en réponse à une interpellation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député voudra bien lire les procès-verbaux et s'assurer si j'ai déposé cette correspondance.

L'honorable M. HAGGART : Je dis que le ministre intérimaire, en réponse à une interpellation, a cité la correspondance suivante:

Montréal, 6 novembre 1900.—A Edward J. B. Pense, Kingston, Ont.—J'ai acheté à 4 p.m., des liquidateurs, les usines de locomotives. J'ai obtenu du gouvernement une commande de vingt locomotives pour l'Intercolonial, et Mackenzie et Mann m'en demandent douze. En me rendant service à moi-même, je suis heureux de pouvoir aider à mes anciens employés des usines de locomotives. Je serai chez moi demain à midi. (Signé) William Harty.

L'option en faveur de M. King a pris fin lundi, et M. Harty a fait l'acquisition mardi. —Pas de délai dans ce cas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il indiquer quel mal il y a à cela?

L'honorable M. HAGGART : Mais voici une entente conclue avec un particulier qui n'avait aucun titre à l'usine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En quoi cela est-il répréhensible?

L'honorable M. HAGGART : On a eu tort de conclure un arrangement particulier avec une personne qui ne possédait pas l'outillage nécessaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député me permette de lui poser une question. Le gouvernement n'a-t-il pas été en butte à des attaques dans toutes les parties du Canada pour avoir osé acheter des locomotives à l'étranger ? L'honorable député peut-il m'indiquer d'autres fabricants de locomotives au Canada, à qui nous aurions pu demander des soumissions ?

L'honorable M. HAGGART : Le ministre faisait un marché avec une personne qui n'avait aucun titre à des usines de locomotives en ce pays, et cela se passait l'avant-veille des élections.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A quelle autre personne aurions-nous pu nous adresser ? Qu'importe le fabricant, pourvu que les locomotives soient construites au Canada ?

L'honorable M. HAGGART : Le ministre aurait pu signer le contrat avec quelqu'un qui aurait eu un titre à des usines de locomotives. Pourquoi tout autre habitant du pays n'aurait-il pas eu le même avantage que M. Harty d'obtenir l'entreprise ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais personne n'est venu offrir de construire des locomotives.

L'honorable M. HAGGART : Qui croyait que le ministre se proposait d'acheter vingt locomotives au Canada ? Pourquoi ne pas avoir donné à chacun l'avantage de construire des locomotives et ne pas avoir mis tout le monde en mesure d'acheter et d'exploiter les usines ? Le ministre cherche un faux-fuyant quand il dit qu'on lui a reproché d'avoir acheté des locomotives aux Etats-Unis. Pourquoi ne donne-t-il pas à chaque habitant du Canada qui construira des locomotives, les mêmes avantages qu'à M. Harty ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce ainsi que les choses se passent d'ordinaire ?

L'honorable M. HAGGART : Oui ; il n'est pas d'usage de conclure un arrangement avec un particulier comme M. Harty.

Une VOIX : Qu'avez-vous à dire de M. Harty ?

L'honorable M. HAGGART: Je ne dis rien contre lui. C'était son droit de conclure le marché le plus avantageux avec le gouvernement. Mais, figurez-vous celui-ci, l'avant-veille d'une élection, bâclant un contrat avec un particulier pour la fourniture de

vingt locomotives, et le ministre faisant adopter un arrêté du conseil l'autorisant à donner la commande. Sans doute, le marché ne feut pas définitivement conclu, mais le gouvernement était lié autant qu'il pouvait l'être, par les arrangements qu'il avait pris. Nous aimerions voir toute la correspondance. J'espère que le ministre entend la déposer sur le bureau avant de nous demander d'accorder ce crédit. Je n'ai pas entendu dire qu'un contrat concernant la construction des locomotives avait été signé, mais, en ce cas-là, nous voudrions en prendre connaissance.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je crois que l'honorable député (M. Haggart) prétend en connaître plus long qu'il n'en sait, lorsqu'il se déclare au courant de toutes les négociations qui eurent lieu entre les intéressés relativement aux usines de locomotives de Kingston.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas parlé de cela.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député prétend-il que M. Harty n'a pas été mêlé à cette affaire avant cette époque ?

L'honorable M. HAGGART : Oui ; il le déclare lui-même.

L'honorable M. SUTHERLAND : Peut-être ne l'a-t-il pas été, au point de vue du droit. Pourtant l'honorable député doit comprendre que nous ne connaissons pas ce qui s'est passé entre les différentes personnes intéressées dans la faillite, et d'ailleurs, selon moi, cela importe peu, car, pendant la dernière session, lorsque la Chambre a été saisie de cette question, le ministre, si j'ai bien compris, a déclaré qu'il avait donné une commande aux usines de locomotives de Kingston, mais que la compagnie n'avait pas pu l'exécuter, ce qui l'avait obligé à acheter des fabricants des Etats-Unis, ajoutant qu'il serait très heureux de se procurer des locomotives aux usines de Kingston. Cette déclaration a été faite publiquement, à la connaissance du pays et de l'univers entier.

Il était généralement connu que des négociations étaient pendantes, et chacun savait, aussi bien que M. Harty, que le gouvernement était disposé à accorder une préférence à cette fabrique. Il n'y avait là-dedans rien de secret ; aucun renseignement particulier n'a été fourni à M. Harty. Je ne suis pas certain que celui-ci ait été le premier à entamer les négociations. Autant que je me rappelle, il y avait plusieurs années qu'il n'avait pas eu de rapport avec cette fabrique. Je crois que les citoyens de Kingston, qui n'avaient pas alors d'emploi, se sont adressés à M. Harty, dont l'administration avait jadis produit de bons résultats, et lui ont demandé de leur aider à rallumer les feux. Mais l'honorable député veut faire croire à la Chambre que M. Harty possédait des renseignements particuliers, qui lui ont permis de tirer avantage de l'achat de cette fabrique. A mon avis, on ne considérait pas qu'il avait mis la main sur une si belle proie. On avait fait des instances auprès des fabricants et des capitalistes canadiens, et peut-être des étrangers, pour les intéresser à cette fabrique, et la décision du gouvernement était connue. Il avait déclaré publiquement que, aussitôt que l'usine serait en mesure de construire des locomotives, l'Etat lui accorderait une commande. Cette déclaration fut faite il y a un an. Je me rappelle que, plusieurs mois auparavant, au cours de la dernière session, je crois, M. Harty, qui était à Ottawa, me déclarait que, par suite du mauvais état de sa santé, il ne se sentait pas capable de prendre la direction de la fabrique et qu'il chercherait à intéresser d'autres capitalistes à cette entreprise. Je n'ai pas le moindre doute que cela était vrai et que ces négociations étaient pendantes. Des retards eurent lieu. Je ne savais pas que la banque de Montréal fût intéressée à l'affaire, et je crois que cela n'a aucune importance. Selon moi, le gouvernement remplit son devoir et, loin de rougir, je m'enorgueillis d'apprendre qu'il a voulu favoriser la reprise des travaux en promettant de donner une commande, à conditions égales. Je crois qu'il a servi les intérêts du pays, lorsqu'il a accepté l'offre qu'on lui faisait de fabriquer les meilleures locomotives au monde pour un prix aussi bas.

M. INGRAM : Jusqu'ici, j'avais reconnu que le gouvernement était rusé en temps d'élection, mais après avoir entendu le discours de l'honorable ministre, je suis obligé d'admettre qu'il a été quelque peu négligent, relativement à cette affaire de Kingston. Nous savons qu'il y a un an, il y eût un débat considérable et qu'on reprocha au ministre des Chemins de fer d'avoir donné des commandes à des fabricants américains. Si l'arrêté du conseil autorisant de donner cette commande aux usines de Kingston a été adopté le 16 octobre, il semble étrange que le député de cette ville (M. Britton), qui était candidat et plongé dans la mêlée électorale, et l'honorable M. Harty, qui est un politicien de beaucoup d'habileté, n'aient pas eu vent de l'arrêté du conseil leur accordant une commande pour la construction de ces locomotives. Cela semble d'autant plus étrange, lorsqu'on connaît le parti que l'honorable député en a tiré après le 5 de novembre, car je constate que la circulaire suivante fut mise en circulation à Kingston:

Achat des usines de locomotives—L'honorable Wm. Harty est l'ami de Kingston—Il a reçu des commandes pour trente-deux locomotives—vingt pour le gouvernement et 12 pour Mackenzie et Mann—Qu'ont fait les conservateurs pour notre ville dans cette circonstance ? Lisez ci-après les contrats signés avec le gouvernement et remerciez les libéraux d'avoir sauvé une entreprise importante.

Vous voyez comme il s'efforce de faire connaître aux ouvriers de Kingston que l'usine

rallumerait ses feux, grâce à cette commande de l'Etat. L'arrêté du conseil du 16 octobre, n'en déplaise au ministre des Chemins de fer et Canaux, me semble un mythe. Quand les documents auront été communiqués à la Chambre, s'ils donnent raison au ministre, je retirerai mes paroles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dès maintenant les communiquer à l'honorable député.

M. INGRAM : Je constate que la déclaration que le ministre a faite ce soir, relativement à l'adoption d'un arrêté supplémentaire le 28 novembre——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai corrigé ma déclaration en disant que c'était là la date du rapport du ministre intérimaire. L'arrêté lui-même n'a été adopté que le 12 décembre par le conseil des ministres.

M. INGRAM : De plus, le ministre déclarait le 18 février :

En conséquence, il adopta un arrêté ministériel autorisant la passation du contrat et, dans la suite, le 22 décembre dernier, celui-ci fut signé entre l'Etat et la compagnie de Kingston.

A quel sujet ? Pour la fourniture de 14 locomotives ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, de vingt.

M. INGRAM : Alors la déclaration de M. Harty n'était pas exacte quand il disait à Kingston qu'un arrangement avait été conclu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il avait vu la dépêche du ministre intérimaire qui croyait, je le suppose, que la commande était pour la fourniture de vingt locomotives. Il se trouvait à Woodstock et ne pouvait pas l'examiner, mais il savait que l'arrêté ministériel avait été adopté.

M. INGRAM : Si les usines de Kingston fabriquent d'aussi bonnes locomotives que celles qui y étaient construites avant la fermeture de l'établissement, je suis certain que le ministre n'aura pas lieu de se plaindre. A ma connaissance personnelle, les usines de Kingston fabriquaient d'excellentes machines. Le chemin de fer du Michigan-Central s'en était servi. Je les ai vu fonctionner pendant des années et, après informations prises, j'ai su qu'elles donnaient satisfaction à la compagnie. On m'a donné l'assurance que ces locomotives étaient les meilleures que la compagnie avait jamais eues. Parlons maintenant du prix. Le contrat signé avec M. Harty stipule qu'il fabriquera ces machines pour $500 de moins que le prix exigé par aucun autre fabricant des Etats-Unis ou du Canada.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En y comprenant le montant des droits ?

M. INGRAM : Le ministre est-il allé aux informations, pour savoir à quelle condition il pourrait acheter d'autres fabricants, des locomotives semblables ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. INGRAM : Et nous donne-t-il l'assurance qu'il peut se procurer à Kingston des locomotives pour $500 de moins que n'importe où ailleurs ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis donner à l'honorable député l'assurance que $19,000 est le prix que le gouvernement a promis de payer à la compagnie de Kingston, et que le prix est de $555 moins élevé que celui que nous payions pour des locomotives semblables en tenant compte des droits de douanes.

M. INGRAM : Il doit y avoir quelques années de cela.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il n'y a pas quelques années de cela. Nous faisions faire aux Etats-Unis, des locomotives du même genre pour $14,485. Les locomotives ne nous étaient pas alors délivrées. Nous avons ajouté le montant de droits qui se serait élevé à $5,070. Ce montant, ajouté au prix demandé aux Etats-Unis, porte le prix des locomotives à $19,555. Et nous avons donné une commande pour $19,000.

M. INGRAM : Je déclare qu'il doit y avoir quelques années de cela, car le ministre a dit qu'il n'avait pas acheté de locomotives depuis le 1er janvier 1897.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous faisions alors construire des locomotives à l'entreprise. C'est ce que j'ai déclaré, ajoutant que, si on le désirait, je communiquerai à la Chambre un relevé de toutes les locomotives que nous avions fait fabriquer à l'entreprise.

M. INGRAM : Je crois qu'on devrait nous communiquer les relevés qui nous ont été promis le 25 février, afin d'être en état de mieux juger.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis les communiquer à l'honorable député, ainsi que l'arrêté ministériel.

M. MONK : J'espère que rien ne s'oppose à ce qu'on nous communique ces documents avant que nous adoptions cet article du budget. Ceux que nous avons déjà nous ont appris bien des choses, mais ils nous portent à vouloir en connaître davantage. Si, le 16 octobre, a été adopté un arrêté du conseil par lequel le gouvernement s'engageait à recevoir, des usines de locomotives de Kingston, 14 locomotives, comment M. Harty dans une lettre du 3 novembre, alors qu'il n'avait aucun titre à cette propriété, aucune certitude de l'acquérir, a-t-il offert, dans des

termes aussi vagues que ceux dont il s'est servi, de construire 20 locomotives pour l'Etat ? Cette lettre a déjà été lue, mais sa teneur est des plus étranges :

J'espère entrer en possession des usines de locomotives en cette cité, lundi prochain. J'ai l'honneur de vous faire l'offre suivante : Je construirai vingt (20) locomotives pour le chemin de fer Intercolonial, d'après les devis qui me seront fournis par les officiers de ce chemin, et je garantirai que les locomotives seront aussi bonnes sous tous les rapports que toutes celles que vous pourriez acheter d'autres constructeurs. Pour régler la question du prix et pour être sûr que les travaux seront exécutés par des ouvriers canadiens, je garantirai que le prix, par locomotive, sera de $500 plus bas que celui auquel vous pourriez les obtenir de tout constructeur étranger. Veuillez me transmettre votre commande par télégraphe.

Une commande de vingt locomotives par télégraphe ! Il se rend ensuite à Montréal et télégraphie au ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux (M. Sutherland). Il est à l'hôtel Windsor, à Montréal, et il télégraphie :

Veuillez répondre à ma lettre de samedi, par télégraphe, si possible, ici.

Le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux lui répond qu'il n'a pas reçu de lettre. M. Harty lui télégraphie de nouveau :

J'ai mis une lettre à la poste à votre adresse, à Kingston, samedi soir ; vous la recevrez sans doute cette après-midi. Veuillez me télégraphier votre réponse, si possible.

Puis vient la réponse du ministre intérimaire. Si vous la mettez en regard de l'arrêté du conseil du 16 octobre, et de cette lettre de M. Harty, elle jette un curieux jour sur toute la transaction :

Votre offre de construire vingt locomotives pour l'Intercolonial, acceptée. Arrêté du conseil adopté à cet effet. (Signé) James Sutherland, ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux.

Un arrêté du conseil autorisant l'achat de quatorze locomotives seulement, en faveur des usines de locomotives de Kingston, ou des usines de Kingston, avait été adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agissait des usines canadiennes de locomotives et de machines à vapeur.

M. MONK : Tandis que le 5, le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux télégraphie qu'il accepte une offre de construire vingt locomotives.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'importe ?

M. MONK : Il importe si bien que nous avons passé deux jours à discuter le contrat Clergue, faute de renseignements. Ces renseignements, il nous les faut, avant que nous n'adoptions cet item du budget. Vingt locomotives ont été commandées, quand l'arrêté du conseil n'en mentionnait que quatorze, et nous voulons savoir pourquoi. Le même jour, M. Harty, n'ayant pas encore acquis la propriété et, par conséquent, n'étant pas en mesure d'exécuter la commande, télégraphie ses remerciements au ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux. Puis, le 6 novembre, il transmet de Montréal cette dépêche à M. Pense, de Kingston :

J'ai acheté a 4 p.m., des liquidateurs, les usines de locomotives. J'ai obtenu du gouvernement une commande de vingt locomotives, pour l'Intercolonial, et Mackenzie et Mann m'en demandent douze.

Sachant que ceci se passait la veille de l'élection, il n'est que juste qu'on nous montre les documents pour nous permettre de comprendre dans quelles circonstances ce contrat a été passé, et qu'on ne nous demande pas d'adopter ce crédit avant le dépôt de la correspondance complète.

M. BRITTON : Il semble impossible de contenter ces honorables messieurs, en ce qui a trait à l'affaire des usines de locomotives, de Kingston, car quoi qu'on fasse, ils cherchent à battre monnaie aux dépens du représentant de Kingston et du parti libéral.

M. MONK : Que mon honorable ami me permette de lui dire que je n'objecte aucunement aux travaux qui s'exécutent à Kingston.

M. BRITTON : Vous y avez objecté.

M. MONK : L'honorable député se trompe. Il ne devrait pas me faire dire ce que je n'ai jamais dit. Je désire comprendre la transaction. Je serais heureux de voir les travaux exécutés à Kingston.

M. BRITTON : Je vais tenter d'expliquer l'affaire à l'honorable député. Lorsque je fus élu pour la première fois, l'un de mes premiers soins fut de voir si je ne pouvais pas obtenir du présent gouvernement, une commande de locomotives, en faveur des usines de Kingston. Je ne me rappelle pas la date exacte, mais je rapporterai fidèlement, en résumé, ce qui s'est passé et je mets qui que ce soit au défi de démontrer le contraire de ce que j'avancerai. Néanmoins, parlant de mémoire, sans aucune note, je ne pourrai pas préciser les dates où se sont passés les faits que je rapporterai. Après l'élection de 1896, dans le courant de l'année 1897, je crois, je tentai d'obtenir du gouvernement une commande pour des locomotives qui seraient construites à Kingston. Le succès couronna mes efforts. La commande n'était pas considérable. Malheureusement, les usines de Kingston étaient dans un état de délabrement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie n'avait pas de capitaux suffisants.

M. BRITTON : Elle ne put pas faire ce qu'on attendait d'elle, et il y eut du mécontentement parce que les locomotives ne furent pas terminées à l'époque fixée.

Non seulement les conservateurs de Kingston mais aussi ceux de tout le pays, accusaient le gouvernement de ne pas donner de commandes aux usines à locomotives de Kingston, et l'on se répétait cette accusation partout dans le but de gagner un avantage politique. J'ai affirmé alors que le gouvernement préférait donner ses commandes à des manufactures canadiennes, toutes autres conditions égales d'ailleurs, et les prix étant raisonnables. C'est ce que j'ai déclaré dans cette Chambre en 1897 et en 1898, et je me souviens distinctement que le chef de l'opposition d'alors (sir Charles Tupper) disait que le gouvernement avait parfaitement le droit de payer un prix équivalant à celui que paierait un particulier qui achèterait ses locomotives de l'autre côté de la frontière, et d'ajouter à ce prix les droits de douane. La gauche et toute la Chambre parut approuver cette déclaration. Les choses allèrent de mal en pis avec la "Compagnie canadienne de locomotives et de machines,"—c'est le nom de la corporation.—On me permettra de faire connaître les rapports de M. Harty avec ces usines. Il y avait plusieurs années qu'il en était le gérant, et il avait si bien administré les affaires de la compagnie qu'il avait fait de l'argent lui-même et en avait fait faire aussi aux actionnaires qui vendirent leurs actions à 150 à des capitalistes écossais. L'honorable M. Kirkpatrick était un des actionnaires. Le stock fut acheté par des capitalistes étrangers à Kingston, et depuis que ces derniers ont pris la direction des usines ils les ont exploitées à perte. Au mois de février 1900, la compagnie fut mise en liquidation en vertu de la loi.

Le liquidateur était M. Riddell, de Montréal. Il avait un assistant. La banque le Montréal avait fait des avances d'argent et pour protéger ses intérêts, elle fit nommer son inspecteur un des inspecteurs de la liquidation. Il y avait trois inspecteurs et deux liquidateurs. Au commencement de la liquidation M. Harty offrit un prix pour les usines, mais cette offre n'avait pas plus de caractère politique que l'achat d'un article ordinaire dans un magasin. M. Harty savait ce que pouvait rapporter l'exploitation de ces usines. Il connaissait ce que valait l'outillage et la propriété ; il savait que le tout avait coûté $300,000 en chiffres ronds, et calculant qu'on ne pouvait espérer en obtenir la valeur, il offrit $50,000 pour les bâtiments et l'outillage et $10,000 pour les matériaux en stock, soit $60,000 pour le tout. M. Harty maintint son offre tout l'été, mais les liquidateurs ne voulurent pas la regarder. Deux mois avant le 7 novembre,—puisque la date des élections a été mêlée à cette affaire—les liquidateurs donnèrent à une personne dont je ne me rappelle pas le nom, l'honorable député (M. Haggart) dit que c'est King, le droit d'acheter la propriété pour un chiffre dépassant $50,000.

L'honorable M. HAGGART : J'ai trouvé le nom dans la correspondance produite par le ministre intérimaire.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il n'y a pas eu de secret à propos de cela.

M. BRITTON : Mais on ne croyait pas que M. King se prévaudrait de cette affaire. Les usines lorsqu'elles étaient exploitées donnaient de l'ouvrage à 300 personnes à Kingston, ce qui apportait la prospérité chez la classe ouvrière et le commerce chez les marchands, et la population désirait beaucoup voir M. King prendre une décision, quel que fut le parti qui viendrait au pouvoir. On envoya donc quelqu'un à New-York pour voir M. King ou son représentant, et le prier de prendre une décision, mais M. King ne voulait pas abandonner son option avant la date de son expiration qui était le lundi 5 novembre. Conséquemment personne ne pouvait jusque-là acheter les usines, mais il était compris depuis plusieurs semaines que si M. King ne les achetait pas au prix qu'on lui en demandait, $60,000, on accepterait l'offre de $50,000 de M. Harty. Ces négociations et tous ces pourparlers avec M. Harty et autres citoyens de Kingston avaient eu lieu avant que la date des élections fût connue, mais aussitôt qu'elle fut annoncée on souleva contre moi le cri que c'était la faute du parti libéral si les usines étaient fermées, et l'on tenait le parti libéral responsable du fait que ces 300 personnes n'avaient pas d'ouvrage parce que le gouvernement ne voulait pas acheter de locomotives canadiennes. Les liquidateurs agissant en vertu de l'autorité obtenue de la cour, fabriquèrent les matériaux qu'il y avait en stock, mais ne voulurent pas entreprendre de nouveaux travaux. A l'époque des élections, les usines étaient virtuellement fermées et l'on en faisait un cri populaire contre moi et contre le parti libéral.

M. INGRAM : L'honorable député voudrait-il nous dire quel est ce M. E. J. B. Pense ?

M. BRITTON : Oui ; c'est le propriétaire du British Whig. C'est un citoyen en vue de Kingston, et comme journaliste, il s'intéresse à tout ce qui peut aider à la prospérité de la ville.

M. SPROULE : Y compris la politique.

M. BRITTON : Oui, y compris la politique. Il publie un journal libéral, le British Whig, journal qui fait honneur à Kingston, et que ses confrères des autres parties du pays citent souvent. Il arrive quelquefois que M. Pense ne suive pas les voies droites du parti, et nos adversaires s'empressent alors de l'applaudir et d'approuver ses opinions, en partie, du moins. Comme je l'ai dit, on accusait le gouvernement libéral d'être la cause de la fermeture des usines,

et si l'on a donné publicité au succès des négociations de M. Harty, et au fait qu'il avait obtenu une commande de locomotives, c'était simplement pour répondre aux accusations que nos adversaires portaient depuis des semaines. Telle est l'histoire de toute cette transaction.

Comme question de fait, je crois que le succès des négociations de M. Harty a été connu trop tard pour être de quelque avantage au candidat libéral. On publia ce que l'on pourrait appeler une contre proclamation dans laquelle on disait que M. Harty n'avait pas acheté des usines et que toute l'histoire était fausse, mais à la fin il fallut bien se rendre à l'évidence et admettre que nous avions eu les intérêts de Kingston à cœur. Vu son expérience dans cette industrie, M. Harty a fait un marché avantageux, et à Kingston chacun s'en est réjoui. On l'a applaudi pour son esprit d'entreprise. Je ne vois aucun mal dans tout cela. M. Birkett, le nom donné par le ministre, était une faute d'impression—avait été autrefois à l'emploi de M. Harty et plus tard il a continué de travailler pour les liquidateurs. Le gouvernement était disposé à donner des commandes de locomotives autant à lui qu'à l'autre, du moment que l'industrie était canadienne et qu'elle avait suffisamment de capitaux pour faire les locomotives demandées.

M. SPROULE : Quel capital avait M. Harty ?

M. BRITTON : M. Harty est riche. Quelqu'un dit-il qu'il ne l'est pas ?

M. SPROULE : Il est riche grâce à ce contrat.

M. BRITTON : Non, M. Harty était riche auparavant, et il y a plusieurs députés dans cette Chambre qui le savent. M. Harty était prêt à acheter seul, sur sa seule responsabilité. Il n'avait demandé l'aide à aucun de ceux qui étaient disposés à se mettre de société avec lui. Il était parfaitement convaincu qu'il y avait de l'argent à y faire, mais après qu'il eût acheté les usines il forma une société avec M. Haney, un homme riche, et lancé dans de grandes entreprises. M. Harty et M. Haney une fois propriétaires des usines de Kingston, ont forme une compagnie par actions, à Toronto, je crois, mais autant que je sache ils n'ont pas mis d'actions sur le marché. L'achat des usines a donc été une opération purement commerciale. Si les choses ne s'étaient pas passées ainsi, on aurait certainement réussi jusqu'à un certain point à faire croire que l'usine était fermée parce que le gouvernement ne voulait pas donner de commandes de locomotives à une fabrique canadienne. Je ne crains pas d'affirmer ici que de tout temps, depuis que je suis député, comme avant, tout le monde à Kingston a désiré sincèrement voir cette industrie prospérer dans notre ville ; mais à chaque tentative que nous avons faite, les honorables députés de la gauche et leurs journaux ont faussement représenté nos efforts et les succès qui les ont couronnés. Toujours on a essayé à retirer un avantage politique de la situation. Conservateurs comme libéraux à Kingston ont toujours désiré voir les gouvernements accorder des commandes de locomotives à nos usines du moment qu'elles étaient en mesure de les exécuter. Mais maintenant que M. Harty a réussi à mettre les usines sur une bonne base, maintenant que tout marche bien, il est très injuste de vouloir ressusciter la question pour en tirer des avantages de parti.

M. OSLER : Il y a, sans doute, beaucoup de vrai dans ce que l'honorable député de Kingston vient de nous dire. On a offert ces usines pour $50,000 un peu partout. On me les a offertes à moi-même, et on les a offertes à d'autres pour ce prix. Quelques personnes vinrent me soumettre le projet d'en faire l'achat en société avec elles. Je fis des calculs, mais je n'aime pas à me lancer dans des entreprises dont le succès repose sur les commandes des gouvernements. J'ai toujours évité ce genre d'affaires. Pour ouvrir les usines et les mettre en état de construire seize à vingt locomotives il fallait d'abord avoir $50,000 pour l'achat, somme qu'il était assez facile de trouver, et ensuite un crédit de $380,000 environ. A cette époque, l'argent était un peu rare, et il était difficile d'obtenir des banques d'aussi fortes avances. Je blâme le gouvernement de n'avoir pas fait connaître à d'autres entrepreneurs qu'il était disposé à inaugurer une nouvelle politique et à faire des avances dans une proportion de 80 pour 100 de l'ouvrage exécuté sur les locomotives. S'il avait adopté cette politique plus tôt, il y aurait toujours eu de l'ouvrage à ces usines, elles n'auraient pas été obligées de fermer, faute de capital, comme le dit l'honorable député de Kingston. Pour fabriquer vingt locomotives, il fallait à la compagnie un crédit à la banque de $250,000 à $300,000. En calculant le profit à 10 pour 100, ce qui est loin d'être exagéré, la compagnie aurait eu à déduire $38,000 sur les $380,000, prix de la commande, de sorte qu'il aurait fallu un capital de $38,000 pour faire les travaux. N'ayant pas eu les détails du contrat, et n'ayant pu les soumettre à un expert, je ne veux exprimer aucune opinion quant au prix que le gouvernement paie pour les locomotives. Je suppose que ce prix est juste, mais l'avance de 80 pour 100 sur les travaux accomplis est une politique entièrement nouvelle. Je ne dis pas que ce soit une mauvaise politique. Pour ma part, je suis heureux de voir que les usines sont de nouveau en opération, mais ce contrat a été fait le 5 novembre, deux jours avant les élections, et c'est ce qui a fait élire le candidat du gouvernement. Sans ce contrat passé à ce moment, je ne crois pas que l'honorable député de Kingston (M. Britton) serait dans cette Chambre aujourd'hui.

M. BRITTON : Je ne suis pas du même avis.

M. OSLER : C'est mon opinion.

M. BRITTON : Vous croyiez que j'étais déjà battu.

M. OSLER : C'est ce contrat qui vous a empêché de l'être. Je suis heureux, cependant, que les usines aient commencé à fonctionner, et j'espère que le succès couronnera les efforts qui sont faits.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il y a un point que je veux éclaircir. L'honorable député de Jacques-Cartier appuie beaucoup sur le fait que l'arrêté en conseil passé à la suite des négociations conduites par mon honorable ami n'était que pour quatorze locomotives, et que j'ai dit, dans le télégramme à M. Harty, qu'il stipulait vingt. Je croyais que le chiffre de l'arrêté en conseil était celui mentionné dans sa lettre.

Nous ne faisions pas de cachette de l'affaire et nous n'avions aucune intention de mal faire. J'ai dit en présence du premier ministre que la politique du gouvernement était de donner une commande pour ving locomotives. Toute cette transaction a été purement d'affaires, conclue ouvertement, et il n'y a rien dont nous ayons à rougir. Si le fait d'avoir amené le gouvernement à porter à vingt le nombre des locomotives a eu pour effet de faire rouvrir les usines de Kingston, je ne puis qu'en être fier, et je ne crois pas que personne dans Kingston, employé ou non aux usines, soit du même avis que l'honorable député de Jacques-Cartier. Je ne désavoue pas le télégramme ; d'ailleurs je savais que le gouvernement avait consenti à porter à vingt le nombre de locomotives, si la compagnie voulait se mettre en état de remplir le contrat. Du moment qu'on pouvait faire construire les locomotives au pays pour un prix moindre ou à des conditions aussi favorables qu'aucune part ailleurs, je voudrais bien savoir pourquoi le gouvernement n'en aurait pas profité.

M. TAYLOR : Pourquoi ne l'avez-vous pas fait plus tôt ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Quant aux conditions subséquentes au sujet desquelles l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) trouve à redire, voici ce qui en est. Je suppose que les négociations se sont poursuivies au sujet du contrat quelque temps après les élections, et que l'on s'est entendu sur certaines conditions. On ne peut rien trouver de mal dans le contrat tel qu'il est fait. Tout a été discuté et réglé au grand jour, et lorsque l'honorable député de Toronto-ouest admet lui-même que des personnes sont allées le demander comme associé pour acheter ces usines, sachant qu'il était riche et avait des capitaux à placer, et qu'il devait en même temps être parfaitement au fait de la politique du gouvernement, son plaidoyer n'a plus de base. Si l'honorable député avait fait quelque proposition au gouvernement, nul doute qu'elles auraient reçu la même attention que celles qui nous ont été faites par ceux qui ont acheté les usines. Je veux qu'il soit bien compris qu'il n'y avait entre M. Harty et moi aucune entente politique secrète, ni aucune entente quelconque. Si M. Harty et ses amis ont réussi à conclure leurs négociations avant les élections, et si le parti libéral et mon honorable ami en ont retiré quelque avantage politique, tant mieux alors, cet avantage n'a été qu'une bien faible compensation pour les critiques injustes dont nos adversaires nous avaient assaillis pendant les deux années précédentes.

M. SPROULE : L'honorable gentleman dit qu'il était connu de tout le monde d'après quels principes le gouvernement agissait. Mais celui auquel les législateurs avaient donné une option sur les usines savait-il que le gouvernement ferait des avances sur les travaux ?

L'honorable M. SUTHERLAND : A-t-il offert au gouvernement de construire des locomotives ?

M. SPROULE : Peut-être que s'il avait su qu'il y avait possibilté pour lui d'obtenir une commande de ce genre, il aurait acheté les usines longtemps avant l'expiration de son option, et il se serait mis à l'œuvre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Celui qui a acheté ne savait pas qu'il pouvait avoir cette commande. Ses négociations pour l'achat des usines duraient depuis longtemps lorsqu'il a obtenu cette commande.

M. SPROULE : Je prétends que la politique du gouvernement n'était pas connue de tous, et le détenteur de l'option des liquidateurs ne la connaissait certainement pas, car il aurait acheté les usines tout comme M. Harty a fait. L'honorable député d'Oxford dit qu'il n'a pas à rougir de cette transaction, mais les scandales politiques ne l'ont jamais fait rougir, et je ne suis pas étonné et le pays non plus, qu'il ne rougisse pas de celui-ci. Ce qui est étrange dans les cas de ce genre, c'est qu'un entrepreneur surgit toujours au moment propice pour acheter telle ou telle propriété ou usines, et plus tard on apprend que le gouvernement lui a accordé quelque grosse commande. Dans le cas actuel c'est M. Harty qui est l'heureux mortel.

M. BRITTON : M. Haney n'a pris part à la transaction qu'après que les élections fussent faites.

M. SPROULE : L'honorable député de Kingston ne nous a-t-il pas dit que M. Harty n'avait réussi que lorsqu'il eût obtenu l'appui de M. Haney ?

M. BRITTON : Oui, mais cela n'a eu lieu que plus tard. M. Harty n'a été nullement mentionné avant les élections.

M. SPROULE : L'honorable député ne sait pas si M. Haney et M. Harty n'étaient pas en rapports au sujet de cette affaire.

M. BRITTON : M. Haney connaissait peut-être les négociations de M. Harty, et comment il voulait s'y prendre pour obtenir l'argent, mais il n'avait aucun intérêt dans l'entreprise à cette époque.

M. SPROULE : Il semble étrange que M. Haney arrive sur la scène juste au moment propice pour aider M. Harty dans ses transactions financières.

L'honorable M. HAGGART : Le contrat a été signé par MM. Haney, Harty et Birmingham.

M. SPROULE : Et fait à un moment très opportun. De plus ce contrat semble avoir été très productif pour les intéressés. M. Haney, comme M. Charleson, renommé pour ses opérations télégraphiques, est arrivé au bon moment, et paraît avoir reçu de très jolies tranches du gâteau ministériel. L'honorable député dit que les négociations duraient depuis près d'un an. Mais on a dit la même chose du contrat Clergue, et ce qu'il y a de particulier à tous ces contrats, c'est qu'ils ont été passés juste au temps des élections. Ils pouvaient être en voie de préparation depuis six mois, un an ou deux, mais on ne les conclut que lorsque les élections sont décidées, et lorsqu'ils sont de la plus haute importance pour venir en aide aux amis politiques. Quelqu'un oserait-il prétendre que cette transaction n'a pas aidé à l'élection de l'honorable député de Kingston.

M. BRITTON : Je prétends qu'il ne m'a pas aidé.

M. SPROULE : L'honorable député prétendra-t-il que dans un centre mort comme Kingston, l'annonce au moment des élections que l'on a réussi, grâce au gouvernement, à donner de l'emploi à 300 ouvriers——

M. BRITTON : Cela n'a pas eu d'influence sur l'élection de Kingston, parce que les amis de l'honorable député sont venus dire que c'était un truc.

M. SPROULE : Mais l'honorable député avait un télégramme disant que le gouvernement avait signé une commande pour vingt locomotives, et de plus qu'il y en aurait douze autres, ce qui représentait une dépense de $1,200,000.

M. BRITTON : Vos journaux ont prétendu qu'il n'y avait pas un mot de vrai dans tout cela.

M. SPROULE : Les électeurs ont eu plus de foi dans la parole de l'honorable député que dans celle des journaux. Qui oserait sérieusement prétendre que le fait d'annoncer aux électeurs de Kingston, où les ouvriers n'ont généralement que peu d'emploi, que le gouvernement avait décidé de donner des travaux qui emploieront 200, 400 ou 500 hommes, n'aura aucun effet sur l'électorat ? Nous avons eu un exemple de ce qu'une nouvelle de ce genre a accompli à Owen-Sound, qui a changé de drapeau politique pour une entreprise du gouvernement.

M. HORSEY : L'honorable député prétend-il que Grey-nord a été acheté ?

M. SPROULE : Je puis en dire plus long que cela à l'honorable député s'il le désire, et plus long que le peuple n'en connaît encore. J'ai ici des affidavit intéressants, et le moins l'honorable député parlera de son élection, le mieux ce sera pour lui et pour sa réputation. Je n'ai aucun doute que la commande de vingt locomotives a eu le même effet à Kingston, que l'autre entreprise a eu à Grey-nord. Le gouvernement a gagné les deux élections, et la corruption a été aussi évidente que s'il était allé acheter les électeurs un à un, avec l'argent dans la main. La conduite du gouvernement a été la même au sujet de l'affaire Clergue. Il y avait un an que les négociations se poursuivaient, lorsque, fait étrange, elles aboutissent juste au moment des élections. Ces transactions, pour le commun des gens qui voient clair, ne sont pas de simples transactions commerciales. A-t-on demandé à la compagnie de Kingston de faire un dépôt? On ne lui a pas demandé un dollar. De sorte que si elle voulait ne pas s'en tenir à ses engagements, le gouvernement n'aurait aucun moyen de l'y forcer. A-t-on demandé un dépôt au syndicat Clergue? Pas un sou, et on a signé le contrat juste au moment des élections.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous dites que nous avons caché la transaction.

M. SPROULE : Je dis qu'elle a été faite secrètement, parce que le monde extérieur n'en a rien su.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député peut difficilement mettre d'accord ces deux propositions : que nous avons tenu le contrat secret et que de l'autre côté il nous a servi à gagner l'élection dans ce comté particulier.

M. SPROULE : Le gouvernement a tenu la transaction secrète tant qu'il n'a pas jugé opportun de la divulguer. Les journaux du Canada ne l'ont connue qu'après l'émission des brefs.

L'honorable M. SUTHERLAND : Des mois auparavant.

M. SPROULE : Quels journaux?

L'honorable M. SUTHERLAND : Le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) a annoncé la chose dans un discours prononcé au Sault Sainte-Marie, quelque temps avant les élections, et les journaux ont publié la nouvelle qui a fait le sujet de commentaires et de discussions dans la presse et dans les assemblées électorales.

M. SPROULE : L'honorable député ne peut nous montrer un seul journal de Toronto qui ait publié ce discours.

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est chose facile à affirmer.

M. SPROULE : On a dit d'abord que ce discours avait été prononcé dans le fond du Muskoka, et voici maintenant que c'est au Sault. Il est étrange que nous, qui vivons dans ce pays, n'en ayons rien su.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je l'ai déjà dit et je le répète. Des milliers de personnes ont entendu ce discours et des centaines de milliers l'ont lu.

M. SPROULE : Je n'ai jamais entendu d'autres que l'honorable député dire qu'ils connaissaient ce discours, et pourtant il n'est pas seul à lire les journaux. Cette transaction était trop importante pour que la presse n'en eût pas parlé si elle avait été annoncée à un endroit où les journaux auraient pu en avoir connaissance. Personne n'en a rien su qu'au moment des élections.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et pourtant l'honorable député dit que nous avons tenu la chose secrète jusqu'à ce jour.

M. SPROULE : Je me suis peut-être mal exprimé, car je n'ai évidemment pas réussi à me faire comprendre. J'ai dit que le gouvernement a tenu la transaction secrète tant qu'il n'a pas jugé à propos de la divulguer. La transaction des rails d'acier a eu lieu le 9 octobre, jour de l'émission des brefs, et celle des locomotives le 5 novembre, deux jours avant la votation. Ces deux transactions paraissent encore plus louches lorsqu'on considère combien on a peu respecté les règles ordinaires des transactions commerciales. Je crois que le pays ne manquera pas de désapprouver cette transaction.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le verdict du pays sur ces deux questions n'est pas à craindre.

M. SPROULE : Si ces transactions avaient été connues avant les élections, le gouvernement aurait été encore plus battu dans Ontario qu'il ne l'a été. Nul doute que l'on découvrira d'autre chose que cela plus tard.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a déjà fait nombre de prédictions qui ne se sont pas réalisées.

M. SPROULE : Le gouvernement n'en a pas moins été battu dans Ontario.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais Ontario n'est pas tout le Canada. C'est une grande province, mais elle n'est pas toujours représentée par de grands hommes.

M. SPROULE : Je crois que ses représentants font aussi bonne figure que ceux de la province de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est peut-être vrai pour moi, mais non pour les honorables membres de cette Chambre qui appuient l'administration.

M. INGRAM: Je veux répondre en quelques mots à l'honorable député de Kingston qui nous a accusés de vouloir faire de la politique avec l'affaire des usines à locomotives de Kingston. Je crains que l'honorable député n'ait oublié ce qui s'est passé en cette Chambre. S'il veut consulter le débat qui a eu lieu au mois de février 1898, il trouvera que ce ne sont pas les membres de la gauche, mais ceux de la droite qui ont voulu tirer un avantage politique des usines de Kingston. Le 1er mars 1898 avait lieu une élection pour la législature d'Ontario. Le député de Kingston à la législature provinciale fit une déclaration qui fut reproduite dans le Kingston Whig, l'organe de mes honorables amis de la droite. Cette déclaration se lisait comme suit :

Je crois que les ouvriers savent quel intérêt je leur ai porté depuis nombre d'années. Je n'ai jamais perdu une occasion de leur aider. Le maire Livingston m'a parlé de la fabrication de locomotives pour l'Intercolonial, et proposé de faire quelque requête pour en avoir une commande pour Kingston. J'ai écrit à M. Blair (ministre des Chemins de fer et Canaux) et j'ai reçu de lui un télégramme aujourd'hui. Il dit qu'il a l'intention de donner aux usines de Kingston une commande pour la construction de locomotives dont les plans seront envoyés immédiatement. Mon plus grand désir est de donner la préférence aux fabricants du Canada, et je suis heureux qu'ils aient de l'ouvrage.

M. BRITTON : Rien de plus juste.

M. INGRAM : Attendez un instant. Le 1er février le Globe publiait le discours de M. Harty et ajoutait ce qui suit :

Avant de reprendre son siège, M. Harty a lu un télégramme de l'honorable M. Blair annonçant que les usines de Kingston avaient reçu la commande de trois locomotives pour le chemin de fer Intercolonial, télégramme qui provoqua de nombreux applaudissements.

Voici, maintenant, ce que l'honorable ministre a dit à propos de cette question en réponse à l'interpellation suivante du député de Leeds (M. Taylor) :

A qui a-t-on adressé les lettres ou télégrammes annonçant qu'une commande de locomotives avait été accordée aux usines de Kingston ?

L'honorable ministre a répondu :

Il n'a été envoyé ni lettre ni télégramme de ce genre.

Cela signifie que la nouvelle publiée par le Globe, disant que M. Harty avait reçu un télégramme du ministre des Chemins de fer et Canaux, n'était pas vraie, parce que le ministre nous dit qu'il n'en a pas envoyé. De sorte que ce ne sont pas les conservateurs qui ont voulu faire de la politique avec cette question, mais les libéraux, ainsi que l'honorable député (M. Britton) peut le voir maintenant.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai eu que peu de temps pour parcourir la correspondance relative à cette question, et l'honorable ministre me permettra de lui poser quelques questions. D'abord, au sujet de la connaissance que le public devait avoir de l'arrêté du conseil du 16 octobre, je vois que rien n'a été rendu public que le jour même où l'option accordée à M. King expirait, c'est-à-dire, le 5 novembre. La commande de locomotives fut rendue publique le lendemain. Je ne vois nulle part dans la correspondance que MM. Haney, Harty et Birmingham aient demandé qu'on leur fît une avance de 80 pour 100 en proportion du progrès des travaux. Mais je trouve dans l'arrêté du conseil du 28 novembre sanctionnant le contrat——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là la date du rapport. Si l'honorable député regarde à la page suivante des documents, il verra que l'arrêté du conseil a été passé le 12 décembre.

L'honorable M. HAGGART : Il y a un memorandum recommandant l'achat de quatorze locomotives, nombre qui pouvait être porté à vingt, au prix de $19,000 chacune, livrées sur le chemin de fer Intercolonial à Montréal, les dites locomotives devant être des locomotives à détente simple, combinées pour convois de marchandises. Un contrat devait être fait avec M. Harty, le nouveau propriétaire des usines de Kingston. Le memorandum donnait aussi la description du type des locomotives, mais ne faisait aucune mention des avances sur les travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette convention a été faite plus tard.

L'honorable M. HAGGART : Nous avons ensuite un memorandum daté du 28 novembre et approuvé par Son Excellence le 12 décembre :

Sur un memorandum du ministre des Chemins de fer et Canaux, en date du 28 novembre 1900, recommandant que l'arrêté du conseil passé le 16 octobre 1900, qui autorise l'achat, de la Compagnie des Usines de locomotives de Kingston, de quatorze locomotives pour le chemin de fer Intercolonial soit changé et que le nombre soit porté à vingt et le prix fixé à $19,000 pour chacune, les paiements devant être faits dans la proportion de 80 pour cent de la valeur des matériaux employés et du progrès des travaux exécutés suivant les conditions prescrites par le ministre.

Puis le ministère des Chemins de fer autorisa la signature d'un contrat avec M. Wm. Harty, Michael Haney et Cornelius Birmingham. Aucune correspondance ne paraît avoir eu lieu au sujet de cette recommandation du ministre que l'entreprise fût accordée à ces trois personnes au lieu de M. Harty.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suppose que tout cela a été réglé verbalement. L'honorable gentleman remarquera que le rapport du conseil, daté du 28 novembre, a été fait par le ministre du Commerce qui me remplaçait. Il est probable qu'à ce sujet aussi les négociations ont été faites oralement parce que nous n'avons aucun document dans les bureaux du ministère des Chemins de fer. Nous avons remis à la Chambre tous les documents que nous avions. C'était un amendement à l'arrêté du 12 novembre.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement ne devrait pas procéder oralement lorsqu'il s'agit de contrats de cette importance. La méthode régulière est de faire les négociations par écrit. De plus, je vois qu'il y a une lettre de M. Pottinger au sous-ministre, en date du 6 février 1901 :

J'ai votre lettre datée du 29 janvier contenant une copie du contrat avec MM. Harty et autres pour la construction à Kingston de vingt locomotives pour le fret. Il y a une clause nouvelle, numéro 12, en vertu de laquelle on doit payer 20 pour cent du coût des locomotives tous les mois.

Je suppose que cela veut dire 80 pour 100.

Jusqu'à présent nous avons toujours payé nos locomotives sur livraison et nous retenions une certaine partie du prix pour nous indemniser des avaries qui pourraient se produire, plus tard pendant un temps déterminé et qui résulteraient de défauts de construction. Mais comme nous allons payer les locomotives avant livraison, ne serait-il pas bon d'obliger les entrepreneurs à faire assurer à leurs frais les matériaux pendant la construction, de façon à protéger le chemin de fer contre toute perte? La clause 8 pourvoit au remplacement par les entrepreneurs de toute partie avariée ou détruite, mais reste à savoir si la protection est suffisante.

Voici la réponse que le ministre a fait faire par son sécrétaire :

J'accuse réception de votre lettre du 6 courant au sujet du contrat récemment intervenu entre le gouvernement et MM. Wm. Harty et autres pour la construction de vingt locomotives pour le chemin de fer Intercolonial. Dans cette lettre vous proposez, vu que le chemin de fer doit payer les locomotives avant livraison, de demander aux entrepreneurs de les tenir assurées à leurs frais afin de protéger le chemin de fer contre toute perte. En retour je dois vous dire qu'il est trop tard maintenant pour donner effet à votre proposition, et la clause 12 dont vous parlez a été insérée dans le contrat par le ministre lui-même, alors qu'il connaissait parfaitement toutes les circonstances, et il considérait sans doute que la clause 8 dont vous parlez dans votre lettre était une protection suffisante.

L'honorable ministre ne manque jamais l'occasion d'administrer des rebuffades à M. Pottinger. Je vois aussi que le contrat n'est pas pour vingt locomotives, mais pour vingt-deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons donné plus tard une commande pour deux autres locomotives. C'est un contrat séparé.

L'honorable M. HAGGART : Je trouve un arrêté ministériel transférant le contrat ou permettant de le transférer de MM. Harty, Haney et Bermingham à la " Compagnie canadienne de locomotives ". Je trouve extrêmement blâmable que dans une affaire aussi importante il n'y ait ni correspondance ni écrit relatif aux changements dans les conditions du contrat, etc. Les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer n'ont fait aucun rapport donnant une estimation de la valeur des locomotives ; on trouve seulement une déclaration du ministre disant qu'il avait acheté des locomotives à un certain prix, et qu'après déduction des droits de douane, il se trouvait à les payer $400 ou $500 de moins que le prix qu'il payait ailleurs. Je condamne aussi le secret qui a entouré toute la transaction, qui me paraît être louche.

Le PRESIDENT (M. Flint) : Adopté.

L'honorable M. HAGGART : Non. Il y a en outre un million de dollars pour des wagons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne veux pas forcer la Chambre à siéger plus longtemps ce soir. Je suppose que l'été sera assez long pour nous permettre de voter ces crédits. Je propose que le comité lève sa séance. Nous n'avons pas de résolutions à rapporter, car nous n'avons rien voté.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre voudra-t-il faire déposer sur le bureau de la Chambre ce soir, ou de bonne heure demain matin, la correspondance relative à la construction des wagons ? J'ai demandé ces documents il y a longtemps déjà, et il y a longtemps qu'ils auraient dû être déposés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable gentleman ait rien demandé de ce genre.

L'honorable M. HAGGART : Je vais lire la demande si l'honorable ministre doute de mes paroles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire fournir tous les renseignements possibles. Si l'honorable gentleman peut trouver un ordre de la Chambre c'est avec plaisir que j'avouerai m'être trompé, mais je ne sache pas que mon honorable ami ait jamais fait de motion demandant tels documents.

L'honorable M. HAGGART: Je vais la lire.

Combien le ministère des Chemins de fer et Canaux a-t-il acheté de locomotives ? Combien de wagons à passagers ? Combien de wagons à marchandises ? Le nombre total des locomotives achetées ? Combien en a-t-on acheté au Canada et combien aux Etats-Unis ? Le nom des corporations ou personnes de qui on les a achetées, et le prix qui a été payé ou est payable aux dites personnes ou corporations ? Aussi le nombre total des wagons à voyageur et à marchandises ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est une interpellation, et j'ai répondu que si l'honorable gentleman voulait avoir les documents, et s'il faisait une motion pour les demander, je serais heureux de les produire. Mais mon honorable ami n'a jamais fait de motion.

M. INGRAM : L'honorable ministre a promis de déposer les documents sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, j'ai dit que si on le voulait, je déposerais les documents, mais je ne me suis pas engagé à donner tous ces renseignements sur une simple interpellation.

L'honorable M. HAGGART: J'ai donné avis d'une interpellation demandant quel nombre de locomotives le gouvernement avait acheté depuis le 1er janvier 1897, le nombre de locomotives et wagons que l'on avait fait construire à l'entreprise après avoir demandé des soumissions, ainsi que copie des contrats, et l'honorable ministre nous a dit qu'il pouvait faire préparer une liste de ces achats et qu'il la donnerait à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a jamais fait de motion pour l'avoir. S'il veut avoir celle liste je la lui remettrai, mais je n'entreprendrai pas, en réponse à une interpellation, de donner tous les renseignements, qui seraient nécessairement très volumineux.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre peut mettre fin à cette controverse s'il veut s'engager à déposer sur le bureau de la Chambre au moins trois ou quatre heures avant la séance, tous les renseignements qu'il a, afin que nous ayons le temps de les étudier. L'honorable ministre veut-il consentir à cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'admettrai pas que j'étais en faute lorsque je ne l'étais pas. Je produirai avec plaisir tous les renseignements que mon honorable ami veut avoir, et, s'il me les demande maintenant, je les ferai préparer et produire le plus tôt possible.

M. MONK : Je vois dans ces crédits un item de $450,000 pour l'embranchement du havre de Murray, et le pont de Hillsboro. S'il y a, au sujet de ces travaux, des documents dont l'honorable ministre croit que nous pourrions avoir besoin, peut-être pourrait-il les faire déposer sur le bureau de la Chambre ; ces documents nous aideront à discuter la question beaucoup plus rapidement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député m'exprime le désir d'avoir les documents, je les produirai.

Le comité rapporte des résolutions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) propose que la séance soit levée.

M. MONK : Quelle sera la besogne demain?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quelques bills et ensuite les subsides.

M. MONK : Le ministre pourrait-il dire quels bills?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La loi des élections, et probablement l'Acte concernant la sûreté des navires, et peut-être plusieurs autres bills de moindre importance.

M. MONK : Et nous nous occuperons du budget de quel ministère.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Du ministère des Chemins de fer.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.30 a.m., mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 1er mai 1901.

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

CHEMIN DE FER DU MANITOBA.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je propose que les honoraires et frais versés pour le bill (n° 102) concernant l'affermage de certains chemins de fer au Manitoba, soient remboursés moins le coût de l'impression et de la traduction, conformément à la recommandation faite dans le onzième rapport du comité permanent des chemins de fer et télégraphes.

M. SPROULE : Comment le comité a-t-il pu faire un rapport à cet effet? Je crois qu'il y a eu deux bills, présentés à la Chambre, puis un troisième.

Le PREMIER MINISTRE : Le comité a réuni tous ces bills en un seul, et a fait un rapport en conséquence.

M. SPROULE : Il arrive souvent, qu'il faut réimprimer un bill, qui ne ressemble plus du tout à ce qu'il était.

L'honorable M. SUTHERLAND : Les frais d'impression seront déduits.

M. SPROULE : Ce n'est pas une raison pour que nous remboursions les frais d'impression de ces bills.

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est l'habitude, je dirai même la règle de faire réimprimer le bill, quand il y a des amendements importants. Dans le cas actuel, les avocats ont rédigé le bill autrement et l'ont soumis au comité. Il a été adopté sous sa nouvelle forme, et non tel que rédigé la première fois et amendé. Mon honorable ami doit se rappeler que c'était virtuellement un nouveau bill. C'est la coutume de faire réimprimer ces bills pour que tous les députés aient un exemplaire des amendements. Tous les frais d'impression seront déduits.

M. SPROULE : J'avais compris que le gouvernement provincial avait besoin de deux bills ; ils ont été présentés, ont été renvoyés devant le comité des ordres permanents ; après avoir été adoptés en deuxième délibération, ils ont été soumis au comité des chemins de fer et c'est après cela qu'ils ont été réunis en un seul. Dans ces circonstances, puisque cela a été fait à la demande des intéressés, je ne vois pas pourquoi nous rembourserions l'argent. Il y a autre chose ; je n'ai pas eu connaissance qu'il ait été question de cela devant le comité, car j'aurais eu quelque chose à dire.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il est possible que l'honorable député n'ait pas entendu, car il y avait beaucoup de bruit, mais j'ai fait la proposition à haute voix et personne ne s'y est opposé.

La motion est adoptée.

INTERPELLATIONS.

J. A. COUTURE—VETERINAIRE.

M. GAUVREAU, par M. Fraser :

1. Monsieur J. A. Couture, médecin-vétérinaire, de la ville de Québec, est-il à l'emploi du gouvernement ?
2. Dans l'affirmative, en quelle qualité, quelles sont ses fonctions, quel est son salaire ?
3. S'il a plus d'un emploi, quelles sont les dates de nomination à chacun de ces emplois et de quels départements de l'administration relève-t-il ?
4. Sur quelles recommandations a-t-il été nommé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE :

1. Oui.
2. Surintendant de la quarantaine des bestiaux à la Pointe-Lévis. Son salaire est de $1,000 par année.
3. Il a été nommé surintendant de la quarantaine, et vétérinaire du ministère de l'Agriculture le 21 mai 1879.
4. Il n'y a rien à ce sujet dans les archives.

DR. LALONDE, M.P.P., DE VAUDREUIL.

M. MONK :

1. Le docteur Lalonde, M.P.P., pour le comté de Vaudreuil, a-t-il été employé au cours des deux dernières années, par le gouvernement, dans les affaires d'expropriation sur le canal de Soulanges ?
2. En quelle qualité a-t-il été ainsi employé ?
3. Quelle somme lui a été payée à titre de rémunération ou pour ses dépenses ?
4. L'a-t-on remercié de ses services, et pour quel motif ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le Dr Lalonde n'a pas été employé par le gouvernement durant les deux dernières années. Je crois que cela m'exempte de répondre aux autres questions.

SERVICE POSTAL—ASHCROFT ET CARIBOU.

M. PRIOR :

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu quelque soumission de la part de quelques personne ou personnes offrant de transporter les malles entre Ashcroft et Caribou, y compris les localités intermédiaires à un prix moindre que celui payé à l'entrepreneur actuel ?
2. Dans l'affirmative, de qui, quand et à quel prix ?
3. Le ministre des Postes a-t-il l'intention d'accepter leurs soumissions ?
4. Si non, pourquoi ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je vois qu'une offre a été faite et qu'on est à prendre des renseignements, mais je ne suis pas en état de donner plus de détails avant d'avoir étudié la question.

EMPLOYES SUR LE CHEMIN DE FER DE L'I.P.-E.

M. HACKETT :

1. Combien d'ouvriers nouveaux ont été employés sur les trains du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis le 1er juillet 1896 ?
2. Quels sont leurs noms et quels étaient leurs domiciles avant leur nomination ?
3. Quelle est la nature de leur service, soit à titre de chefs de trains, préposés aux bagages, serre-freins, chauffeurs ou mécaniciens ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député devra demander un rapport. La réponse sera probablement très longue et d'ailleurs je n'ai pas ces renseignements ici.

M. HACKETT : Le rapport serait-il fait, cette année ?

JETEE A HIGGIN'S SHORE.

M. HACKETT :

1. Le gouvernement a-t-il reçu, cette année, une requête des habitants de Victoria-ouest et des établissements environnants, dans le comté de Prince, I.P.-E., demandant la construction d'une jetée à Higgin's Shore, dans le dit comté ?
2. Dans l'affirmative, le gouvernement se propose-t-il d'accéder à leur demande, et d'ouvrir dans le budget supplémentaire, pendant cette session, un crédit applicable à la dite construction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS :

1. Oui.
2. L'ingénieur du ministère m'informe qu'il n'a pas de données suffisantes pour faire une estimation du coût des travaux. Des études seront faites après la session.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. BORDEN (Halifax): Il y a quelques semaines l'honorable premier ministre nous a promis de produire certains documents relativement aux réclamations de MM. Mann et Mackenzie. Je désirerais les avoir au plus tôt, afin de ne pas retarder inutilement les travaux de la Chambre. Je profiterai aussi de la circonstance pour dire que si des subventions aux chemins de fer doivent être demandées, il serait bon d'avoir ces résolutions le plus tôt possible, afin de pouvoir les discuter et les étudier.

Par le passé—je parle en général—ces résolutions étaient toujours amenées à la dernière minute. Il vaudrait mieux changer de tactique et les communiquer à la Chambre plus à bonne heure.

Le PREMIER MINISTRE : Les documents concernant les réclamations Mackenzie et Mann seront bientôt produits. Quelques renseignements qui manquent encore seront fournis sous peu.

Quant aux résolutions des chemins de fer la demande de l'honorable chef de l'opposition est légitime et il peut être certain que tout ce que le gouvernement a à soumettre sera prêt cette semaine ou au commencement de la semaine prochaine.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. LaRIVIERE : Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, M. l'Orateur, je désire attirer l'attention du premier ministre sur un certain rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. Je veux parler du rapport partiel de M. le juge Prendergast concernant la vente des terrains scolaires au Manitoba. Je constate que ce rapport est très incomplet et qu'il est loin de contenir tous les renseignements que l'on était en droit d'attendre de la part du juge chargé de faire cette enquête. Sur un des derniers feuillets de ce rapport, le juge déclare lui-même qu'il s'agit là d'un rapport partiel qu'il devra compléter plus tard au moyen de certaines considérations générales sur des dispositions particulières de la vente prise dans son ensemble.

Le 15 avril, il a annoncé qu'il croyait pouvoir communiquer le rapport le lendemain ; cependant, il n'est pas parmi les documents que j'ai ici. Le rapport devrait contenir aussi les témoignages entendus devant le juge. J'espère que le gouvernement produira le rapport et les témoignages.

LOCATION D'EDIFICES PRIVES.

M. TAYLOR : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire faire savoir à l'honorable premier ministre et au ministre des Travaux publics que je vois à son siège, que j'aurai une question importante à soumettre à la Chambre demain et je demande au ministre des Travaux publics de produire, avant demain, le bail

passé entre le gouvernement et les propriétaires de l'édifice Seybold, que le gouvernement a loué pour trois ans, ainsi que le bail de l'édifice que l'on est à construire sur la rue Metcalfe. Quand la Chambre se formera en comité des subsides, j'aurai quelque chose à dire sur cette question et je terminerai par une motion d'ajournement.

EMLOYES SUR LES CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HACKETT : Avant de passer à l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Chemins de fer et Canaux s'il ne pourrait pas laisser l'interpellation n° 6 sur l'ordre du jour et y répondre demain. Le nombre des employés ne peut pas être considérable et la réponse sera facile à donner. Je désirerais que l'interpellation restât sur l'ordre du jour afin que l'honorable ministre y réponde demain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut donner un avis de motion, le gouvernement lui donnera toutes les facilités nécessaires pour la présenter et dans l'intervalle je me procurerai des renseignements de l'Ile du Prince-Edouard. On ne peut pas exiger que je lise des listes interminables de noms, quand le renseignement peut être obtenu d'une manière beaucoup plus facile.

M. LEFURGEY : M. l'Orateur, je crois qu'il n'y aura plus d'occasion pour présenter une motion et il serait à propos——

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. l'ORATEUR : A l'ordre

NAVIGATION DANS LE BAS DU FLEUVE.

M. MONK : J'avais une interpellation à faire, mais je crains d'être en retard. Il y a cependant urgence, car je vois que les expéditeurs de Montréal, qui avaient fait une enquête dont le résultat a été discuté ici même, ont décidé de reprendre cette enquête. Je crois que l'on commencera à entendre les témoignages demain et je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention de se faire représenter.

M. l'ORATEUR : Passons à l'ordre du jour.

M. MONK : Est-ce que le gouvernement n'est pas en état de répondre à cette question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement désire prendre part à cette enquête. J'espérais que le colonel Anderson, l'ingénieur en chef de mon ministère, pourrait y assister demain, mais, malheureusement, il est obligé de se rendre au lac Erié, à propos d'un fort qu'on est à installer à Middle Ground, et il ne pourra se rendre à Montréal qu'après son retour. Le ministère de la Marine ne sera pas représenté à l'enquête demain.

M. TAYLOR.

LOI ELECTORALE—AMENDEMENT.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 64) pour modifier la loi électorale de 1900.—(M. Fitzpatrick.)

Article 1.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le premier article a été adopté à la dernière séance du comité, mais je demande de le reprendre en considération pour faire disparaître autant que possible la difficulté signalée par l'honorable député de Marquette (M. Roche), relativement aux Territoires du Nord-Ouest. Je propose que les articles 19 et 20 de la loi électorale du Canada s'appliquent aussi aux Territoires du Nord-Ouest. Ces deux articles imposent des punitions contre ceux qui ne font pas leur devoir dans une élection. Je propose d'ajouter avant l'article 41, à la dixième ligne, les mots " articles 19 et 20."

La motion est adoptée.

Article 3.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je demande de rayer cet article complètement ; c'est cet article qui décrétait l'abolition du timbre et j'ai l'intention de le conserver.

La motion est adoptée.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'arrive maintenant à la recommandation de l'honorable député de Jacques-Cartier. Si cet amendement est adopté il devra être ajouté à l'article 78. Je demanderai à mon honorable ami d'étudier un amendement que nous pourrons discuter lorsque le bill sera soumis en troisième délibération. Il devra se borner au protêt préparé par les scrutateurs, dans le bureau de votation, sur ce qui aura lieu dans le bureau de votation même, afin d'empêcher les gens du dehors d'en préparer par centaines pour embarrasser le président du scrutin.

M. MONK : La troisième délibération n'aura pas lieu aujourd'hui.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'avais promis un facsimilé du bulletin et le voici. Nous nous servirons du même papier qu'aux dernières élections ; il sera fourni par l'imprimeur du roi et voici la forme qui a été adoptée.

Le bill est rapporté avec certains amendements.

M. HACKETT : Le Solliciteur général a-t-il inclus dans le bill l'amendement que j'ai proposé.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne vois pas comment nous pourrions modifier la loi pour atteindre le cas signalé par l'honorable député. Je crois que la loi telle qu'elle est suffit pour prévenir le vol des boîtes de scrutin.

M. HENDERSON : Je croyais que le Solliciteur général proposerait un amendement pour modifier la formule du serment.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cet amendement a été soumis à la dernière réunion du comité et il sera introduit dans la loi du cens électoral.

M. MACLEAN : Dans quel bill décrète-t-on qu'un chèque accepté pourra servir pour le dépôt.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Dans ce bill-ci.

Les amendements sont adoptés en deuxième délibération.

Le SOLLICITEUR GENERAL : La troisième délibération est remise à la prochaine séance.

LOI DU CENS ELECTORAL—1898.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 63) modifiant la loi du cens électoral de 1898.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je propose de biffer le paragraphe (c) de l'article 1, concernant les listes qui devront servir à l'élection et de laisser la loi telle qu'elle est.

Quelques VOIX : Ecoutez, écoutez.

M. FOWLER : Est-il question dans ce bill des listes qui pourraient être annulées après avoir été envoyées au greffier de la cour en chancellerie ? Le ou vers le 24 décembre de chaque année, au Nouveau-Brunswick, la liste est remise à qui de droit et envoyée par ce dernier au greffier de la cour en chancellerie. Si cette liste était annulée dans l'intervalle, y a-t-il quelque chose dans le bill ordonnant d'en envoyer une autre au greffier ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : La loi actuelle oblige celui qui a la garde des listes d'en adresser un exemplaire au greffier de la Couronne en chancellerie, après son adoption finale dans chaque province. Il est impossible qu'une liste puisse être annulée, après avoir été envoyée au greffier de la Couronne en chancellerie, puisqu'elle ne lui est envoyée qu'après l'expiration du délai d'appel ou après la décision de la cour d'appel.

M. FOWLER : Les circonstances sont un peu différentes dans le comté de King, N.-B. Les listes ont été complétées et adressées au greffier de la Couronne en chancellerie par le secrétaire-trésorier le 24 décembre. Après cette date, aux assises de février la cour Suprême du Nouveau-Brunswick, la liste de la paroisse de Rothesay a été annulée.. En réponse à une interpellation, le premier ministre a déclaré que l'annulation de cette liste n'avait pas été notifiée au gouvernement.

Quatre cents électeurs ont été ajoutés à la liste ainsi annulée. D'après la réponse du premier ministre, cette dernière serait encore dans les archives de la chancellerie. On a attaqué la validité de mon élection. Si la requête était accordée, une nouvelle élection aurait probablement lieu dans le cours de l'été et avant que le greffier de la Couronne en chancellerie ait reçu la nouvelle liste de sorte que l'élection se ferait sur une liste rejetée par le tribunaux.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non.

M. FOWLER : Pourquoi ? Le greffier de la Couronne en chancellerie transmet la liste au président de l'élection ; mais s'il ne reçoit pas d'avis officiel de l'annulation de cette liste et si le préposé à la préparation de cette liste, dans le collège électoral de King a fait son devoir, rien dans la loi ne l'oblige à transmettre la liste corrigée.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui.

M. FOWLER : Je ne vois rien à cet effet dans la loi, et je vous demande de la modifier pour parer à cet inconvénient. Voici quels sont les faits. Cette liste a été préparée, mais ce n'est pas celle qui est déposée ici. Vous adoptez la liste provinciale, mais vous la transmettez comme étant une liste fédérale, et la liste est la même qui a été déposée le 24 décembre dernier.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'attirerai l'attention de l'honorable député sur l'article 10 de l'Acte du cens électoral qui stipule :

> Dans les dix jours après la revision finale de chaque liste d'électeurs pour les fins d'élections provinciales, le dépositaire de ces listes devra transmettre au greffier de la Couronne en chancellerie, sous pli enregistré, une copie de cette liste certifiée conforme sous sa signature.

S'il a transmis une liste qui a été plus tard rejetée par les tribunaux et, si ces derniers ont déclaré qu'une nouvelle liste est applicable à ce district, celle-ci est la liste en vigueur et celle qu'il doit transmettre au greffier de la Couronne en chancellerie. La première liste qui a été rejetée n'est plus qu'un papier sans valeur.

M. FOWLER : Mais à l'époque où la liste a été rejetée, le délai accordé pour déposer la liste de l'année courante était expiré.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Pas du tout. Il n'y a pas de délai fixe, seulement la liste doit être déposée dans les dix jours qui suivent la revision finale.

M. FOWLER : Tout de même, la liste déposée le 24 décembre est celle qui est présentement en vigueur.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Celle-là n'est pas une liste.

M. FOWLER : Il n'y en a pas d'autre.

M. BORDEN : La nouvelle liste est-elle préparée sous l'empire des dispositions générales de la loi ou en vertu d'un statut particulier de la province ?

M. FOWLER : En vertu d'un statut particulier. La liste des électeurs a été grossie

illégalement par le reviseur. Une canaillerie a été commise qu'aucun libéral honnête ne songerait un seul instant à exercer. La liste après avoir été soumise au bureau de revision et avant d'être remise au secrétaire trésorier fut, grâce à la complicité du reviseur, portée dans un bureau de Saint-Jean et modifiée. On y ajouta les noms d'environ 400 personnes qui n'avaient pas droit de suffrage dans le collège électoral de King. Le certificat assermenté qui était inscrit sur un feuillet séparé, avait été enlevé. Après la confection de la nouvelle liste, on l'annexa de nouveau, et la liste fut transmise au secrétaire trésorier. Elle fut soumise à la cour Suprême qui, immédiatement après avoir pris connaissance des faits relatés dans des affidavit, la rejeta.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Par conséquent, elle était annulée.

M. FOWLER : En vertu d'un statut spécial de la législature, il fut ordonnée aux reviseurs de la paroisse de préparer une nouvelle liste, mais celle-ci n'a pas été déposée dans le bureau du greffier de la Couronne en chancellerie.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est la liste en vigueur.

M. FOWLER : Ce serait la liste en vigueur lors d'une élection provinciale, mais ce n'est pas la liste en vigueur pour une élection fédérale, tant que le greffier de la Couronne en chancellerie n'en a pas été informé officiellement. J'ai demandé des renseignements et le premier ministre m'a appris que la seule liste qui ait été déposée ici l'a été le 24 décembre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si je comprends bien, la liste a été revisée comme elle devait l'être par le bureau des reviseurs. Elle est tombée entre les mains de personnes mal intentionnées qui l'ont altérée. On s'est adressé au tribunal qui a ordonné de la rejeter. Par conséquent, cette liste n'existe plus, en ce qui a trait à la province. Subséquemment la législature a adopté un bill relatif à la liste des électeurs de cet arrondissement de votation en particulier. De sorte que, en ce qui concerne la province, la liste en vigueur est celle qui a été reconnue par la législature. En ce cas-là, le président de l'élection, en recevant le bref, ne s'occupe pas de la copie de la liste transmise par le greffier de la Couronne en chancellerie, mais, sous l'empire de l'article 22 de la loi électorale, il s'adresse au gardien légal de la dernière liste en vigueur, qui est celle qui a été préparée conformément aux dispositions de la loi provinciale, et c'est de cette dernière qu'il se sert pour les fins de l'élection.

M. FOWLER : Le président de l'élection est un fonctionnaire fédéral ; par conséquent, c'est aux autorités fédérales qu'il demande la liste des électeurs. Il n'est pas censé s'enquérir des changements que la liste a subis, ni si elle en a subi. Il est censé prendre la liste qu'il reçoit des autorités dont il tient ses pouvoirs, par conséquent, la liste que lui transmet le greffier de la Couronne en chancellerie. Il serait facile de remédier à cet inconvénient, et je proposerai d'adopter un amendement dans le genre de celui-ci.

Si, pour une raison quelconque, la liste des électeurs d'un district électoral, ou d'un arrondissement de votation d'un district électoral, après avoir été remise au greffier de la Couronne en chancellerie, est annulée ou modifiée et remplacée par une nouvelle liste, le fonctionnaire de la province, ayant la garde de la liste des électeurs de cette division électorale, sera tenu, dans les dix jours qui suivront la réception de la dite nouvelle liste, ou liste modifiée, d'en transmettre au dit greffier une copie certifiée, et cette dernière liste sera la liste légale des électeurs en vertu du paragraphe 2 de l'article 10 du présent acte (61 Vict., chapitre 4).

Il me semble que cet amendement aplanirait toute difficulté.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il est entièrement inutile. Le président de l'élection obtient la liste de quiconque en est le gardien légal.

M. FOWLER : Le greffier de la Couronne en chancellerie n'est-il pas le gardien légal de la liste ? A vrai dire, vous adoptez la liste provinciale, mais uniquement dans le but d'en simplifier la confection. Alors, ce n'est plus une liste provinciale, mais une liste fédérale, confiée à la garde d'un fonctionnaire fédéral, et le président de l'élection, étant également un employé des autorités fédérales, demande à celles-ci la liste qu'il reçoit du greffier de la Couronne en chancellerie. L'amendement que je propose aplanirait toute difficulté et la liste modifiée serait remise au dit greffier.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Elle doit lui être remise dans les dix jours de sa mise en vigueur. Telle est aujourd'hui la loi.

M. FOWLER : Il faut prendre les choses comme elles sont. En réalité, cette liste n'a pas été remise.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Est-elle en vigueur depuis plus de dix jours ?

M. FOWLER : Oui.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Alors, celui qui était tenu de la remettre au greffier de la Couronne en chancellerie devrait être poursuivie suivant la loi.

M. FOWLER : Une nouvelle liste a été préparée il y a plusieurs semaines et cependant le greffier de la Couronne en chancellerie ne l'a pas encore reçue. Voilà la raison qui me porte à proposer le présent amendement.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Que l'honorable député propose son amendement, je l'étudierai et, si je constate qu'il rendrait

la loi plus efficace, je le ferai adopter. J'aimerais que le chef de l'opposition examinât la question avec le député de King, et je me ferai un plaisir d'accepter tout conseil tendant à aplanir la difficulté, si le besoin s'en fait sentir. Il faut rajuster le grief dont se plaint l'honorable député, s'il existe véritablement.

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit uniquement de savoir si la revision en vertu de la loi particulière que mentionne mon honorable ami de King, est une revision finale, dans le sens de l'article 10. Dans l'affirmative, je me range à l'avis du Solliciteur général, tout en reconnaissant le bien-fondé des observations de mon honorable ami.

La motion demandant de biffer l'article 1er est adoptée.

Article 2.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'ai un amendement à proposer à cet article, se rattachant à la formule du serment que devra prêter un électeur dont le nom a été omis de la liste par suite de quelque incapacité résultant des lois de la province. C'est une modification de la formule I de la loi des élections fédérales.

M. HENDERSON : Je comprends que c'est l'acte du cens électoral qui fait présentement le sujet de nos délibérations, mais l'amendement préparé par le Solliciteur général et dont il m'a complaisamment transmis une copie, est une modification de la loi électorale.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'acte du cens électoral renvoie à la loi des élections, en ce qui a trait au serment. Je désire savoir si cet amendement est suffisant et s'il remédie à l'inconvénient signalé par l'honorable député. Quand la loi électorale nous sera soumise de nouveau, je proposerai que la Chambre se forme en comité pour délibérer cet amendement.

M. HENDERSON : Tout en reconnaissant combien l'honorable gentleman a qualité pour rédiger l'article nécessaire, il me semble que l'amendement que j'ai proposé dans mon bill présenté pendant les premiers jours de la session serait préférable. J'aimerais beaucoup que le Solliciteur général comparât l'amendement qu'il propose aujourd'hui à la proposition de la loi dont je suis l'auteur.

La principale différence consiste en ceci : toutes les raisons qu'un homme doit donner pour pouvoir voter, quand son nom n'est pas sur la liste, sont contenues dans mon amendement, tandis que dans votre amendement ces raisons ne sont pas données dans le même ordre que dans l'ancienne formule.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois qu'elles le sont.

M. HENDERSON : Elles sont données avec tant de détails qu'un électeur ordinaire aura plus de difficulté à comprendre. L'honorable Solliciteur général saisira peut-être mieux ce que je veux dire à la lecture de mon amendement. Voici comment il se lit :

Le paragraphe 5 de l'article 64 de la loi électorale du Canada de 1900, est abrogé et remplacé par le suivant :

Si son nom a été omis de la liste des électeurs, par suite de quelques-unes des dispositions de la loi provinciale mentionnées dans la loi électorale de 1898, il aura droit de voter en prêtant le serment donné dans la formile " T."

Voici en quoi les deux amendements diffèrent.

Il suffira, toutefois, qu'un ou plus des quatre, paragraphes A, B, C, D de la dite formule soient compris dans ce serment, les autres paragraphes en étant éliminés.

Mon intention était celle-ci : Quand un électeur, dont le nom aura été omis, se présentera pour voter et offrira de prêter le serment, on lui demandera à laquelle des quatre raisons il assigne l'omission de son nom sur la liste. Il devra en choisir une ou plus parmi les quatre mentionnées dans la loi. Mais au lieu d'écrire dans la formule la raison assignée, le président du scrutin n'aura qu'à biffer les paragraphes que l'électeur ne veut pas attester sous serment, et laisser les autres. Cela serait beaucoup plus simple et beaucoup plus expéditif que s'il fallait choisir une ou plusieurs raisons et les écrire dans la formule du serment.

Un autre but de l'amendement, c'est de ne pas laisser d'espace en blanc dans l'affidavit, afin que personne ne puisse y intercaler des raisons insuffisantes comme cela a déjà eu lieu.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je conseillerais à l'honorable député d'aller s'entendre avec M. Fraser, du ministère de la Justice, et de rédiger, avec son concours, un amendement de nature à faire disparaître toutes les objections. Je suis bien disposé à sacrifier la formule que j'ai suggérée, si on en trouve une meilleure.

M. INGRAM : L'article qui est maintenant soumis au comité est-il semblable à celui du bill ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui.

M. INGRAM : Le paragraphe " C." de l'article 6, de la loi du cens électoral devrait être biffé entièrement, car il ne fait que produire de la confusion. Ce paragraphe dit :

Les personnes appartenant à quelque profession ou état, ou exerçant quelque profession, état, emploi ou occupation.

Le but de cet article était de permettre de voter aux personnes occupant un emploi sous le gouvernement provincial et privé de leur droit de suffrage dans les élections provinciales.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Certains cas qui ne seraient pas compris dans le paragraphe " B " le sont dans le paragraphe " c." Il y a par exemple les membres du clergé et les instituteurs qui pourraient être privés

de leur droit d'électeur uniquement parce qu'ils appartiennent à ces professions.

M. INGRAM : Dans quelle province ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'ignore si cela existe actuellement, mais je sais que le cas s'est déjà présenté et pourrait se renouveler.

M. INGRAM : Je ne connais aucune province où ces citoyens soient privés de leur droit d'électeur. Ils ne le sont certainement pas dans Ontario.

L'article est adopté.

Article 3.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'amendement proposé dans cet article se trouve dans le proviso.

M. BORDEN (Halifax) : C'est ce que je vois. Je me proposais de faire remarquer que cet article est un peu vague. Le gouvernement ne paraît pas avoir été très heureux dans l'application de cette partie de la loi. Le Solliciteur général ne pourrait-il pas modifier cet article de manière à rendre un membre du cabinet responsable de l'exécution de cette disposition ? On n'a pas oublié, j'espère, ce qui a eu lieu dans l'élection de Nipissingue.

Je n'ai pas l'intention de discuter de nouveau cette question. Je la mentionne en passant pour citer un exemple. Dans cette élection les listes n'étaient pas prêtes. Il était évident qu'elles ne pouvaient pas être prêtes pour la dernière élection générale, si le gouvernement n'y apportait pas toute son attention. Mais autant que je puis m'en rendre compte, aucun ministère n'est plus spécialement chargé qu'un autre de faire observer cette disposition de la loi. A cette exception près, l'article est probablement aussi bien rédigé que possible. Nous laissons toutes ces questions aux fonctionnaires nommés par les autorités provinciales, mais s'il n'y a pas un ministre fédéral directement chargé de surveiller l'exécution de ces dispositions, il se produira infailliblement de la confusion, comme cela est arrivé dans l'élection de Nipissingue, et nous devons éviter cela.

Si nous devons confier aux autorités provinciales le soin de déterminer le cens électoral fédéral et la préparation des listes, il faut absolument qu'un ministère fédéral soit responsable de l'application de cette loi, même si cela doit occasionner un surcroît d'ouvrage et nécessiter des recherches. Cet article ne pourrait-il pas être rédigé de manière à ce que, lorsque viendra une élection générale, le gouvernement soit tenu de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que ces dispositions de la loi ont été fidèlement observées ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'honorable député a-t-il une idée de la manière dont cet amendement devrait être rédigé ? Je comprends l'importance d'avoir une personne responsable de l'élection et surtout de la distribution des listes, mais je ne vois pas au juste comment cela pourrait être fait. J'admets que je n'ai peut-être pas suffisamment étudié la question.

M. BORDEN (Halifax) : Dans presque toutes les questions de ce genre, qui doivent être décidées par le Gouverneur général en conseil, il y a un ministre plus particulièrement responsable.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est le secrétaire d'Etat.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce bien ce ministre qui est responsable dans le cas actuel ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je n'oserais l'affirmer, mais c'est lui qui s'est chargé de l'application de la loi.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, mais je ne vois rien dans la loi qui le rende directement responsable. Il s'est occupé de l'affaire, mais trop tard. En toute chose il y a un ministre responsable, dont la conduite peut être critiquée ici ou au Senat, si des erreurs se produisent. Ne vaudrait-il pas mieux faire la même chose dans ce cas-ci ? Si la Chambre est de cette opinion il suffirait d'ajouter quelques mots à l'article. Pour ma part, je considère qu'il sera plus conforme à la constitution de rendre un ministre directement responsable de l'exécution de cette loi.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami admettra que la question est nouvelle et toute intéressante qu'elle soit, il ne peut pas s'attendre que j'entreprenne de déclarer *ex abrupto* quelle sera la politique du gouvernement sur cette question d'étendre ainsi les attributions d'un ministère. Toutefois, c'est une question qui mérite d'être étudiée.

M. BORDEN (Halifax) : Ainsi le Solliciteur général n'a pas l'intention de procéder immédiatement à l'adoption du bill ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : La troisième délibération aura lieu plus tard.

M. SPROULE : Cet article parle d'employer les listes si elles n'ont pas été préparées plus d'un an avant la date du bref, et plus loin, le même article dit: " Néanmoins, si dans chacun de ces cas des listes d'électeurs ont été dressées en vertu du présent article, pas plus d'un an avant la date fixée pour la présentation des candidats." Pourquoi met-on un an avant la date du bref dans un cas et un an avant la date de la présentation des candidats dans l'autre cas ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette disparité se trouve das le proviso, parce que ce dernier ne s'applique qu'aux listes préparées sous la direction du gouvernement fédéral et dressées en vue d'une élection prochaine, et qui ne pourraient devenir en vigueur que le jour de l'émission du bref. Je consens à ce que la date indiquée dans le proviso soit modifiée de manière à ce qu'elle concorde avec

l'autre. Je propose que les mots "la date fixée pour la présentation des candidats," aux lignes 12 et 13, page 2 du bill, soient biffés et remplacés par les mots "la date du bref pour cette élection."

L'amendement est adopté et l'article tel qu'amendé est adopté.

M. MONK : Je propose de modifier comme suit l'amendement préparé par le Solliciteur général :

Il sera du devoir du président de scrutin, durant les heures de votation, d'accepter tout protêt écrit concernant un acte accompli dans le bureau de votation, qui lui sera remis par le candidat ou quelqu'un autorisé à le représenter dans ce bureau ; il devra donner un reçu de ce protêt et le conserver avec les autres documents du bureau.

Je soumets cet amendement au Solliciteur général pour qu'il l'étudie d'ici à la troisième lecture du bill.

SURETE DES NAVIRES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que certains amendements faits par le Sénat au bill n° 92, modifiant de nouveau l'acte concernant la sûreté des navires, soient ratifiés. J'ai eu des entrevues avec ceux des sénateurs qui s'intéressent à ces questions et ils sont d'avis que la loi donne plus de protection aux expéditeurs. Cette loi est déjà ancienne et il existe un sentiment prononcé contre les chargements de pont sur les navires à destination de l'Angleterre et du nord de l'Europe. Mais de temps à autre, des amendements ont été adoptés pour exempter de cette dépense certaines parties du monde, tel que Terreneuve, les Etats-Unis d'Amérique, les îles Saint-Pierre et Miquelon, les Antilles et l'Amérique du Sud.

On a signalé à mon attention le fait qu'un certain nombre de nos navires se rendraient en Australie, pour y transporter des cargaisons de poids mort, alors que d'autres iraient jusqu'au Cap de Bonne-Espérance, avec des chargements sur le pont et feraient, en concurrence avec des steamers américains, le commerce de bois, aux ports de la Méditerrannée. Plusieurs sénateurs ont exprimé l'opinion, que je partage, du reste, qu'il vaudrait mieux limiter cette stipulation aux navires qui fréquentent les ports des Iles Britanniques et du nord de l'Europe, cela permettrait à nos vaisseaux de prendre des chargements sur le pont pour tous les autres ports du globe, afin de faire concurrence aux navires qui quittent Boston, Portland, ou tout autre port de la république voisine. Réflexion faite, il me semble injuste d'empêcher un navire de transporter une charge sur le pont, de six pieds de hauteur, au Cap de Bonne-Espérance, ou à un port de la Méditerrannée ; ces voyages ne sont pas dangereux, tandis qu'on permet à d'autres navires de se rendre dans tous les ports de l'Amérique du Sud, des Antilles et de Terre-Neuve. L'amendement suggéré limiterait cette stipulation aux steamers se rendant à un port des îles Britanniques ou d'Europe, depuis le Cap Finistère jusqu'au nord, pourvu que ce port ne soit pas sur la Méditerranée. Le résultat de cet amendement serait donc de limiter le droit de transporter ici des cargaisons sur le pont aux navires qui font voile pour les îles Britanniques, les ports d'Europe, au nord du Cap Finistère, mais non pas à un endroit quelconque de la Méditerranée.

M. ROSS : Alors, un navire se rendant à la Jamaïque——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ne serait pas compris dans cette stipulation.

M. ROSS : Tandis qu'un vaisseau faisant voile vers Cuba——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES :—se trouverait dans le même cas. Si on acceptait l'amendement, cette stipulation ne s'appliquerait pas aux cargaisons sur le pont des navires qui se rendent dans tous autres ports que ceux des îles Britanniques, ou du nord de l'Europe.

M. KAULBACH : Je ferai remarquer au ministre que les mots : "Iles Britanniques," peuvent donner lieu à une fausse interprétation. Sans doute, nous comprenons parfaitement qu'il s'agit ici de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, toutefois, certaines gens pourraient comprendre par là les Antilles. Ne serait-il pas à propos de mettre entre paranthèses (c'est-à-dire la Grande-Bretagne) ? L'Ile de Man se trouverait comprise dans cette stipulation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami vient de soulever un point très important. La phrase dans sa rédaction actuelle, se comprend parfaitement pour nous, cependant, au point de vue technique, peut-on lui donner la même interprétation ? Voilà une question qui mérite considération. Les mots : "Iles Britanniques" signifient la Grande-Bretagne et l'Irlande, en langage familier, et c'est là ce qu'a compris, sans doute, le Sénat. Je n'avais pas remarqué cette anomalie avant que l'honorable député de Lunenburg me la signalât. Je vais étudier cette difficulté. Mais je crois, dès maintenant, que nous devrions modifier cette stipulation, suivant l'idée exprimée par mon honorable ami ; c'est pourquoi, je propose qu'elle se lise comme suit : "du Royaume-Uni ou de l'Europe."

M. MONK : Cela comprend-il Guernesey et Jersey ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble qu'on devrait dire "du Royanme-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Suivant le désir de l'honorable représentant de Lunenburg, je propose que les mots : "Iles Britanniques" soient rayés et remplacés par les suivants : "Du Royaume-Uni."

M. BORDEN (Halifax) : Les Iles de la Manche sont-elles comprises dans cette stipulation ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le crois.

M. KAULBACH : L'amendement s'applique-t-il aux îles Guernesey, Jersey, Alderney et Sark ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, ce sont les îles de la Manche. A tout événement, je ne crois pas qu'aucun de nos navires s'y rende avec une cargaison sur le pont ; cependant, il vaut mieux faire disparaître toute ambiguité. Les mots : "Royaume-Uni" sont toujours employés dans notre législation et nous n'avons jamais fait une stipulation spéciale pour les îles de la Manche. Je propose :

Que le premier amendement adopté par le Sénat soit modifié, en y retanchant les mots : "des Iles Britanniques," pour les remplacer par les suivants : "du Royaume-Uni," et que l'amendement tel que modifié soit adopté.

La motion est adoptée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le second amendement du Sénat se rapporte plutôt à la forme qu'à la substance même du bill. Je doute fort que ce projet de loi ait gagné au changement. Depuis plusieurs années la loi actuelle a toujours été en vigueur. Les expéditeurs, les capitaines de navires, les fonctionnaires de la douane et tous ceux qui ont eu à l'interpréter, ont toujours compris parfaitement la loi telle que rédigée maintenant. Le Sénat, sans vouloir toucher à la substance même du bill en question, en a rédigé la forme. Après avoir lu et relu attentivement l'amendement adopté par le Sénat, j'ai constaté que la forme nouvelle qu'on donne aux stipulations de cette loi n'indique pas l'intention de celle-ci aussi clairement que le faisait l'ancienne loi. C'est après avoir consulté les fonctionnaires du ministère et ceux qui ont l'habitude de l'interprétation des lois, que j'ai décidé de demander à la Chambre de ne pas accepter cet amendement, parce que, à mon sens, et dans les circonstances, l'ancien statut est parfaitement clair sur ce point. La rédaction nouvelle, je crois, rend la loi incompréhensible. Je propose donc que l'amendement soit rejeté.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre, pour permettre à la Chambre de bien saisir toute la question, voudrait-il lire cet article ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, le voici :

Nul capitaine de navire..... lorsqu'il partira d'aucun port ou lieu du Canada pour un port ou lieu des Iles Britanniques ou de l'Europe, au nord du Cap Finistère, en Espagne, mais non pas de la Méditerranée, et au cours du voyage, tant qu'il sera dans les limites du Canada, ne devra placer, faire placer, ni permettre qu'on place ou qu'on laisse sur——

Voici maintenant l'amendement du Sénat :

—quelque partie non entourée du pont supérieur du navire aucune cargaison élevant à plus de trois pieds au-dessus du pont ; ou sur un endroit découvert du pont supérieur ou sur une partie couverte et non comprise dans l'espace cubique formant le tonnage enregistré de ce navire,—

(a) aucun bois de service équarri, en grume, flacheux ou autre ;

(b) plus de cinq espars de rechange ou espars de réserve, faits, façonnés et tout prêts à servir, ou non ainsi façonnés et prêts ;

(c) de charge d'aucune autre espèce s'élevant en hauteur à plus de trois pieds au-dessus du pont en aucun endroit, où le pont de ce navire n'est pas entouré ;

(d) de planches, de voliges ou autres articles en bois légers d'aucune espèce, s'élevant en hauteur à plus de trois pieds au-dessus du pont, dans tout endroit où le pont de ce navire est entouré.

C'est là l'amendement du Sénat. Si j'en comprends bien l'objet, on a voulu exprimer l'idée même du bill ; à mon sens, on n'a pas réussi. En effet, dans sa forme actuelle, le projet de loi se lit comme suit :

—ne devra placer, faire placer, ni laisser, ni permettre qu'on place sur une partie non couverte du pont supérieur d'un navire, ou dans un endroit découvert, non compris dans l'espace cubique formant le tonnage enregistré de ce navire——

(a) aucun bois de service équarri, flacheux, en grume, ou autre ;

(b) plus de cinq espars de rechange ou espars de réserve, faits, façonnés et tous prêts à servir, ou non ainsi façonnés et prêts ;

La stipulation est précise, "dans aucun espace couvert ou découvert." Le paragraphe (c) se lit comme suit :

(c) de charge d'aucune autre espèce s'élevant en hauteur de plus de trois pieds au-dessus du pont en aucun endroit, où le pont de ce navire n'est pas entouré.

(d) de planches, de voliges ou autres articles en bois légers d'aucune espèce, s'élevant en hauteur à plus de trois pieds au-dessus du pont, dans tout endroit où le pont de ce navire en est entouré.

Quant aux espaces entourés, la stipulation prohibitive se rapporte aux planches, aux voliges ou autres articles en bois légers, pourvu que la cargaison ne dépasse pas en hauteur trois pieds ; dans les endroits où le pont n'est pas entouré, cette stipulation s'applique aux charges de toutes descriptions, s'élevant en hauteur à plus de trois pieds au-dessus du pont. J'ai consulté les fonctionnaires de mon ministère qui ont rédigé ce projet de loi ; j'ai discuté sérieusement cette question avec eux, et je suis porté à croire qu'il vaut mieux laisser cet article tel qu'il est rédigé dans la loi en vigueur, depuis tant d'années, et que l'on comprend si bien.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi le Sénat a-t-il amendé cet article ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le but du Sénat ne diffère pas de celui que nous avions lorsque nous avons adopté ce projet de loi. Les sénateurs ont voulu seulement donner une autre rédaction à cet article.

M. BORDEN (Halifax) : A première vue, il me semble que la rédaction préparée par le Sénat est plus logique que celle que nous avons donnée au bill.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce que je croyais, d'abord ; cependant, après avoir lu et relu cet amendement je suis convaincu que, dans sa forme actuelle, il sera mieux compris. Si quelqu'un veut savoir jusqu'où s'étend cette stipulation prohibitive, il n'a qu'à lire les paragraphes (a) et (b) qui mentionnent les articles qu'on ne peut charger dans aucune partie du navire ; le paragraphe (c) lui indiquera les articles qu'on ne peut déposer dans les endroits non entourés, et il trouvera dans le paragraphe (d) les articles qu'on ne peut déposer dans les espaces entourés.

M. BORDEN (Halifax) : Voici, à mon sens, où repose toute la difficulté. Nous avons un article qui stipule qu'au cours de certains voyages, on ne peut placer certaines marchandises, dans certaines parties du navire. Puis, viennent ces différents paragraphes qui devraient être en rapport avec l'intention de l'article même. Cependant, lorsqu'on lit ces différents alinéas, on constate que les parties du navire dont ils parlent se trouvent désignées dans ces alinéas mêmes. Il me semble que c'est pour éviter cette ambiguïté, que le Sénat a modifié ce projet de loi. Il a pris le paragraphe (c) et l'a appliqué à l'article principal même ; il a voulu ensuite rédiger le dernier de façon à ce qu'on puisse l'appliquer dans toute son intégrité aux trois paragraphes qui le suivent.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'avais compris cela d'abord, mais mon honorable ami comprendra qu'on ne peut appliquer cette stipulation, si l'on conserve dans l'article le paragraphe (d).

M. BORDEN (Halifax) : C'est ce que je remarque.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il n'y a réussi qu'à demi et les dispositions du bill sont moins heureuses qu'auparavant.

M. BORDEN (Halifax) : Si le paragraphe (d) était compris dans l'amendement, je crois que le bill y gagnerait.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je l'accepterais volontiers avec cette modification, mais je ne vois pas comment on pourrait y arriver.

M. KAULBACH : Fixe-t-on à cinq le nombre d'espars qu'on pourra placer sur le pont ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est ce qui s'est toujours fait.

M. KAULBACH : Le nombre d'espars doit dépendre des dimensions du navire. Si l'on considère comme espars les vergues de cacatois et de hunier, il faudra, dans certains cas, en placer plus de cinq sur le pont.

M. ROCHE (Halifax) : Cette loi ne paraît pas s'appliquer aux navires dont le pont n'est pas de niveau égal. Lorsque le pont est à ouverture, on peut y placer sans danger une charge de neuf pieds, tandis qu'en d'autres parties du même vaisseau, il ne serait pas prudent de placer sur le pont une charge de plus de trois ou quatre pieds. Il semblerait, d'après les dispositions de ce bill, que la charge placée sur la partie non couverte ne devra pas s'élever à plus de trois pieds de hauteur et qu'il en sera de même pour la partie couverte, tandis que pour certains vaisseaux, une charge de neuf pieds de hauteur correspond à une charge de trois pieds sur le pont de certains autres vaisseaux. Tout cela dépend de la construction du navire. Certains vaisseaux ne sauraient porter sans danger un chargement de trois pieds sur le pont, tandis que d'autres en peuvent transporter de neuf pieds en toute sécurité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce que dit mon honorable ami (M. Roche) est exact en tous points, mais nous ne pouvons pas légiférer à notre gré. Nous sommes sous l'empire de la loi marchande anglaise et sommes tenus de suivre les grandes lignes de la législation de la Grande-Bretagne. Il ne nous est pas permis de stipuler que le chargement sur le pont sera de trois pieds et demi ou quatre pieds, parce que si un navire faisant voile d'un port canadien portait sur le pont un chargement plus considérable que ne le permet la loi anglaise, on le saisirait au moment où il entrerait dans un port anglais. En ce qui concerne la grande-Bretagne et l'Irlande, il faut que la loi soit conforme au statut anglais ; par rapport aux autres nations, nous sommes plus libres, et le chargement sur le pont est déterminé d'après les dimensions du navire.

L'amendement est rejeté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis disposé à accepter le troisième amendement qui retranche le mot " bois ".

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'amendement qui suit est fort important. Au Sénat, les exportateurs ont unanimement exprimé l'opinion qu'il

convient de supprimer les restrictions que, depuis un certain nombre d'années, on a appliquées aux Antilles, et je n'entends pas m'opposer à une modification dans ce sens, car, Dieu sait, notre commerce maritime a assez de lutter contre la concurrence et autres difficultés. Dans le cas présent, il n'y a pas de législation anglaise dans notre chemin et nous entendons faire disparaître toute restriction.

M. BORDEN (Halifax) : Les Antilles n'ont-elles pas adopté de législation qui puisse nous gêner ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

L'amendement est adopté.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'amendement suivant se trouve page 2, ligne 39. On propose de modifier la loi actuelle de façon à mettre l'article pénal d'accord avec les conditions nouvelles. L'amendement ne s'appliquera pas aux Antilles. Il n'y a pas d'autre modification. Les restrictions qui s'appliquaient autrefois à la Méditerrannée, à l'Afrique australe et à l'Australie n'existent plus, et l'article pénal est modifié de façon à s'adapter aux conditions nouvelles créées par le bill. La phraséologie de cet amendement est changée de la même manière que celle de l'article premier. Je propose que les mots " les Iles Britanniques " soient biffés et remplacés par les mots " le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande."

L'amendement est adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Chemins de fer—Imputable sur le capital—Matériel roulant de l'Intercolonial, $2,000,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Outre les articles dont il a été question hier, ce crédit comprend 350 wagons fermés et à plate-forme, dont l'entreprise est adjugée à la Crossen Car Company ; 17 wagons frigorifiques, dont l'entreprise est adjugée à MM. Rhodes, Curry et Cie ; 1,099 wagons fermés et 20 voitures pour chefs de train, dont l'entreprise n'est pas encore adjugée. Le crédit comprend les freins à cuir, les coussinets et le reste. En chiffres ronds, tous ces divers travaux absorberont $1,780,000 du crédit de $2,000,000 ; le reste sera affecté à un certain nombre de voitures de première classe, de wagons-buffets, de wagons-lits, ainsi qu'à la voiture spéciale que l'Intercolonial mettra à la disposition des visiteurs royaux.

L'honorable M. HAGGART : Ce crédit comprend-il le coût de l'entreprise adjugée à la Kingston Locomotive Company ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les wagons à marchandises absorberont $1,400,000 et les locomotives coûteront $380,000. Le reste du crédit est destiné aux voitures à voyageurs et autres wagons qu'on ajoute aux trains de voyageurs.

M. BORDEN (Halifax) : Combien de wagons frigorifiques l'honorable ministre fait-il construire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dix-sept.

M. BORDEN (Halifax) : Pourront-ils servir à un commerce qui se développe rapidement entre les provinces maritimes et la partie occidentale du pays—celui du poisson frais ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est tout particulièrement dans ce but-là que nous les faisons construire.

M. BORDEN (Halifax): On a dû sans doute appeler l'attention de l'honorable gentleman sur un rapport préparé par le comité de la législature provinciale au sujet de ce commerce. Il est dit dans ce rapport que les expéditeurs trouvent les wagons frigorifique de l'Intercolonial fort défectueux et que le gérant du trafic a promis qu'on remédierait à l'inconvénient, attendu que le gouvernement avait commandé un grand nombre de ces wagons que l'on était à construire d'après les données les plus récentes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont ces wagons-là que nous sommes à faire construire et qui, nous l'espérons, nous seront bientôt livrés.

M. BORDEN (Halifax) : Le comité à également représenté qu'il importait au plus haut degré d'accélérer la vitesse des trains de marchandises qui vont directement de Mulgrave à Montréal, et d'opérer des raccordements rapides avec les lignes qui s'étendent à l'ouest de cette dernière ville. Le ministère s'occupe-t-il de cette question ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un mois ou six semaines que nous l'avons mise à l'étude. Nous avons affecté un train rapide (express) au transport des marchandises entre Mulgrave et Montréal, avec raccordements avec Halifax et Saint-Jean, et je pense que nous avons atteint la plus grande vitesse qu'il soit possible d'obtenir dans les conditions actuelles.

L'honorable M. HAGGART : Je vois que c'est le 5 novembre 1900 que l'on a commandé à Rhodes, Curry et Cie, 1,000 wagons fermés à raison de $718.75 chacun. Avait-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore si l'on a demandé des soumissions, mais je sais que des circulaires ont été adressées aux Rathbun, aux Crossens et autres grands constructeurs. Nous avons reçu de nombreuses soumissions et partagé l'entreprise entre les Rathbun, les

Crossen et Rhodes, Curry et Cie, mais tout le travail se fait au prix de la plus basse soumission.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous une copie de la circulaire et des soumissions?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas ici.

L'honorable M. HAGGART : Cette entreprise me paraît suspecte ; on l'a adjugée presque au moment même où l'on passait contrat avec la Compagnie Clergue et l'autre compagnie de Kingston. 1,000 wagons, mais cest une énorme quantité !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'en avons pas encore assez.

L'honorable M. HAGGART : Je remarque que l'Intercolonial a fourni une forte partie des articles qui entrent dans la construction des wagons—les coussinets et le reste. Plairait-il au ministre de nous dire quels sont les articles que l'Intercolonial a ainsi fournis et quelle en est la valeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La soumission de la Compagnie Crossen pour la construction des wagons était de $810, et celle de Rhodes, Curry et Cie, de $825. Indépendamment des soumissions, le ministère se réserve le droit d'indiquer certains appareils particuliers qu'il faudra poser. Ces appareils, les diverses compagnies de chemins de fer s'en servent : ils sont généralement protégés par des brevets. Ce sont des articles perfectionnés dont chacun ne s'achète qu'en un seul et même endroit. Tout ce que l'Intercolonial a à faire c'est d'indiquer quels coussinets, par exemple, il faudra employer, et quel que soit le prix marchand de ces articles, on l'ajoute au montant de la soumission. Je n'ai pas ici de copie de la lettre circulaire. Nous employons les coussinets Simplex et les trucks Fox, de sorte que nous ajoutons le prix de ces articles au montant des soumissions.

L'honorable M. HAGGART : Je pourrai peut-être faire connaître au ministre quels sont les articles supplémentaires que le gouvernement fournit. D'après les conditions du contrat, chaque wagon revient à pas moins de $718.75. L'honorable gentleman n'a-t-il pas dit que le chiffre des soumissions était d'environ $800 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La Compagnie Crossen a soumissionné à $810 par wagon.

L'honorable M. HAGGART : Et Rhodes, Curry et Cie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A $825.

L'honorable M. HAGGART : Et M. Rathbun, de Deseronto ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a pas soumissionné.

Nous lui avons accordé une partie de la commande aux conditions stipulées pour les autres.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement a dû, sans doute, ajouter quelque chose sous forme de matériel à cet item de $718.75, puisqu'il atteint le chiffre de $810 ? Il aura peut-être fourni aux entrepreneurs des coussinets système simplex. Quel est le prix de cet article ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $21.

L'honorable M. HAGGART : Puis il y a, en outre, le coussinet à truck system : quel est le prix ? Le ministre devrait nous fournir une liste de la quantité des prix du matériel qu'il a fourni aux entrepreneurs, en sus de cet item de $718.75.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le ferai plus tard.

L'honorable M. HAGGART : Reste-il encore un article du budget qui nous permette de discuter la chose ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : D'après les informations que j'ai reçues, le gouvernement aurait fourni cinq articles : les coussinets système Simplex ; les coussinets à truck ; les barres d'attelage du tender à la locomotive, importées du Détroit et dont le prix, au dire du ministre, hier, est de $25 par wagon ; les freins à air comprimé de Westinghouse, environ $40 : et les ressorts des barres d'attelage du tender, $2. Je tiens à savoir pourquoi on paie à la compagnie $30 à $40 de plus par wagon qu'à Rhodes, Curry & Co ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sache pas que le ministère ait payé pareil prix à cette compagnie.

L'honorable M. HAGGART : Je vois par les documents qu'il a été payé $747.50 pour des wagons fermés dans un cas et $718.75 dans l'autre. Je vais passer ce compte au ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le ministre a reçu instructions de partager la commande entre les fabricants de wagons au Canada ; mais de ne payer qu'un prix uniforme. Il se peut qu'on ait payé davantage un prix plus élevé à la Compagnie Crossen, parce qu'il lui a fallu délivrer ces articles à Montréal, tandis que Rhodes, Curry et Compagnie les ont délivrés sur la ligne du chemin de fer Intercolonial, à leurs usines.

M. MACLEAN : L'écart des prix est indiqué au dos des contrats. Je tiendrais à savoir du ministre pourquoi il paie à cette compagnie un prix plus élevé qu'aux autres ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est là un simple détail, dont la raison d'être m'échappe pour le moment.

L'honorable M. ROSS : Peut-être le gouvernement a-t-il fourni plus de matériel à l'une de ces compagnies qu'à l'autre.

M. MACLEAN : C'est possible ; du reste, le ministre pourra nous renseigner à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'irai aux informations et je ferai savoir à l'honorable député ce qui en est.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre nous a dit qu'il a demandé des soumissions par voie de circulaires et non pas par voie d'annonces dans les journaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est l'impression qui m'en est restée.

L'honorable M. HAGGART : Nous tiendrions à voir ces circulaires ainsi que les réponses des soumissionnaires. Quant au crédit que le ministre nous demande cette année pour l'achat de nouveau matériel d'exploitation, crédit d'un chiffre vraiment énorme, nous voudrions qu'il nous donnât comme il l'a fait l'année dernière, la promesse explicite de ne demander de soumissions que par voie de concurrence publique et non pas au moyen de circulaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Haggart) pourrait-il me dire à quoi bon dépenser trois, quatre ou cinq mille dollars en annonces dans les journaux, lorsqu'il n'y a qu'un petit nombre de compagnies qui exploitent une industrie comme celle-là ? Je ne sache point qu'il y ait plus de trois fabriques de wagons de ce genre au Canada ?

M. MACLEAN : Je vais dire au ministre pourquoi il devrait faire quelques frais d'annonces relativement à ces soumissions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au point de vue des journaux, sans doute.

M. MACLEAN : Non, pas au point de vue des journaux. Que le ministre insère son annonce dans un seul journal, et ce sera parfait. Il se peut qu'il y ait des industriels qui, n'ayant que fort peu de commandes et de besogne dans leur genre d'exploitation, entreprendraient la fabrication des wagons, s'ils apprenaient par la voie des journaux qu'il y a des demandes à cet égard. Or, jamais la chose n'est parvenue à leurs oreilles. Le ministre devrait publier au moins une annonce, quand il s'agit d'entreprises de telle importance, au lieu de les adjuger, comme il vient de l'avouer, tout simplement après avoir demandé des soumissions par voie de circulaires. A mon avis, il y va de l'intérêt public de ne pas se contenter de simples circulaires, quand il s'agit d'entreprises aussi importantes. Quand bien même il en coûterait trois ou quatre mille dollars, mieux vaudrait faire pareils frais. Mais cela n'est pas nécessaire. Une seule annonce dans chaque province serait suffisante. Ou bien encore pourquoi ne pas insérer une annonce dans ce but dans la Gazette du Canada ?

Une VOIX : Personne ne lit cette gazette.

M. MACLEAN : A coup sûr, personne ne voit les circulaires du ministre, sauf ses amis intimes, et je veux que le public soit en mesure de prendre connaissance de l'annonce en question. Force nous sera de saisir la Chambre d'une résolution portant qu'à notre avis, il importe de ne pas adjuger d'entreprises de pareille importance sans les soumettre à la concurrence publique par la voie des journaux. Je suis vraiment stupéfait d'entendre un ministre, faisant partie d'un cabinet libéral justifier pareil système, lorsqu'il s'agit d'entreprises de si haute importance, et cela après tout ce que nous avons entendu par le passé au sujet de l'adjudication d'entreprises publiques par voie de circulaires, au lieu de les soumettre à la concurrence publique. Non pas, toutefois que je tienne à ce qu'on fasse des frais inutiles en annonces ; il suffira que le ministre publie une annonce relativement à la demande de soumissions dans un journal important.

Etablissement de râteliers et d'abreuvoirs pour les bestiaux, $5,500.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons choisir un endroit convenable sur la ligne de l'Intercolonial où les wagons à bestiaux puissent stopper et où les bestiaux pourront manger et s'abreuver. C'est un besoin qui se fait vivement sentir aujourd'hui, et il serait presque inhumain de se passer plus longtemps de pareille commodité, qui est vraiment d'urgence. Nous n'avons encore rien décidé sur l'endroit précis à choisir, et c'est un point sur lequel les branches du trafic et de la mécanique devront se consulter.

L'honorable M. HAGGART : Nous sommes sans doute arrivés au dernier article du chapitre des Chemins de fer et Canaux, du budget principal, imputable sur le capital ; et je désire revenir plus tard sur toutes les questions discutées. Le ministre se propose-t-il de faire un exposé au sujet de l'Intercolonial ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsque le crédit général viendra sur le tapis, je ne m'oppose point à ce que toute la question soit discutée dans son ensemble.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre voudrait-il bien nous fixer la date ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est

aussi bien renseigné que moi à ce sujet. Au commencement de la semaine prochaine, je l'espère, nous serons en mesure d'aborder l'étude des item généraux. Lorsque l'item relatif à l'entretien et à l'exploitation du chemin de fer viendra plus tard sur le tapis, dans le budget supplémentaire, nous pourrions en profiter pour soulever un débat.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la totalité du crédit demandé pour locomotives et wagons de marchandises et de voyageurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai porté au budget supplémentaire un crédit dans ce but.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre doit sans doute savoir en bloc le chiffre des frais qu'il lui faudra faire, soit cette année, soit l'année prochaine. Quelle est la totalité de la dépense nécessaire pour mettre le chemin de fer Intercolonial sur le pied voulu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait une rapide estimation de ces frais ; et il est possible que cette somme soit suffisante, ou qu'il me faille demander davantage. Je ne tiens pas à me cantonner dans une évaluation qui gênerait plus tard mon initiative ou dont l'on pourrait se faire une arme contre moi. Je ne sache pas que le besoin de fortes dépenses pour l'achat de wagons de marchandises se fasse sentir à l'avenir ; quoique la chose soit possible. Les crédits portés au budget principal et au budget supplémentaire répondent probablement à tous les besoins apparents de l'année. Je ne sache point qu'il me faille faire de nouvelles demandes dans ce sens l'année prochaine, bien que je ne puisse rien affirmer de positif à ce sujet. Bien entendu, il ne s'agit en ce moment que de wagons à marchandises.

L'honorable M. HAGGART : Le crédit de $3,505,802 pour l'exercice 1900-1901, est tout dépensé sans doute ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est soit dépensé soit engagé dans des des entreprises en cours d'exécution.

Ile du Prince-Edouard—Prolongement des voies de garage, $5,000.

M. HACKETT : Le ministre pourrait-il me dire où se trouvent ces voies de garage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas par devers moi de mémoire au sujet de la situation précise de ces voies d'évitement ; la chose sera décidée plus tard, selon l'urgence des besoins du service. Il nous sera impossible cette année, de pourvoir au prolongement de toutes les voies de garage.

M. HACKETT : Il existe déjà quelques voies d'évitement sur la ligne de l'Intercolonial. Je sais que sur la partie ouest de l'Ile du Prince-Edouard, entre Summerside et Tignish, le besoin de nouvelles voies d'évitement se fait grandement sentir. Il y passe beaucoup de trafic et l'on demande de nouvelles voies de garages. Ces jours derniers, j'ai demandé au ministre quand il se propose de faire circuler un second train entre Summerside et Tignish, au bénéfice des gens qui demeurent à l'ouest de Summerside. Le ministre ne l'ignore pas, c'est la section du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard qui donne le plus de recettes. A l'ouverture de la navigation, quand le transport de la malle se fait par steamers de la Pointe du Chêne à Summerside, il devrait y avoir un second train pour le transport de la malle dans la direction de l'ouest ; et en outre, il faudrait qu'il y eût sur le vapeur un commis de la poste chargé de faire le triage des matières postales, de façon à ce que la malle destinée aux localités à l'ouest de Summerside fussent prêtes pour le départ du train. Actuellement, ces localités sont privées de l'avantage de recevoir leur malle, le même soir.

S'il y avait un second train, la malle serait transportée à l'ouest de Summerside et distribuée le lendemain matin, tandis que dans l'état de choses actuel, elle n'arrive à destination que vingt-quatre heures après le départ de Summerside. A l'aurore de ce vingtième siècle, il ne sera pas dit, j'espère, que la population demeurant à une soixantaine de milles de Summerside sera privée de son courrier pendant vingt-quatre heures ; ce serait un état de choses intolérable. Nous vivons à une époque de transport rapide et de grande expédition dans les affaires ; or, la population en question éprouve de graves inconvénients du fait que leur courrier, au lieu d'être expédié avec la rapidité voulue, est transporté à Charlottetown où il reste toute la nuit et n'arrive par le train que le lendemain soir. Je le sais, c'est là une question qui est plutôt du ressort du ministère des Postes ; mais, si ce ministère demandait au ministre (l'honorable M. Blair) de faire circuler un second train sur cette voie ferrée, je suppose que celui-ci se rendrait à cette prière. C'est donc dans l'intérêt, non seulement de la population et du commerce à l'ouest de Summerside, mais encore du chemin de fer lui-même que je prie le ministre de placer un second train sur ce chemin de fer, à dater du moment même où les bateaux traversent le détroit de Northumberland, de la Pointe du Chêne à Summerside. L'industrie de la pêche est très florissante dans cette partie du pays ; et le ministre de la Marine et des Pêcheries est bien au fait de la situation, à l'ouest de Summerside : M. Tidmarsh, libéral très influent, représentant une compagnie de paquage et ayant de grands intérêts dans ces localités, veut l'établissement de cette communication. M. R. T. Holman, autre libéral très influent, est aussi partisan de ce projet. Ainsi en est-il de M. Myrick, de Tignish. Le bureau

de commerce, composé d'hommes d'affaires fort éveillés, fort actifs, tant de Charlottetown que de Summerside, a demandé au ministre de placer un second train sur ce chemin de fer cette année, à dater de l'ouverture de la navigation. Nous voici au 1er mai. Le ministre m'a dit l'autre jour que le 20 mai, un nouveau train circulerait sur le chemin de fer. Il ne reste plus que vingt jours, pour voir à ce que cela se fasse. Il est de la plus haute importance pour la population de la partie ouest de l'Ile du Prince-Edouard d'établir ce second train et je demande au ministre s'il voit jour à pouvoir apporter cette amélioration au service. Il nous a dit que le trafic n'autorise pas la chose. J'ai prouvé le contraire, et je lui demande de nouveau s'il est en mesure de se rendre à notre prière.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je confèrerai de la chose avec mes fonctionnaires et m'assurerai de ce qu'il est possible de faire pour satisfaire aux vœux de l'honorable député. Je vais m'occuper de la chose sans retard. Je n'irai pas jusqu'à promettre de faire cette réforme sur le champ ; car j'ai pour habitude invariable, en pareille matière, de ne pas prendre d'initiative, avant de m'être consulté avec les fonctionnaires qui sont en lieu de m'éclairer de leurs avis. Si désireux que je sois d'apporter toutes les réformes que réclament les besoins publics, je ne saurais assumer la responsabilité de donner une décision à ce sujet, sans au préalable m'être éclairé de l'avis des fonctionnaires préposés à ce service. L'honorable député comprend, sans doute, que cette conduite m'est dictée par le bon sens.

M. HACKETT : Le ministre a-t-il reçu une pétition des bureaux de commerce demandant ce second train ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas si j'ai reçu ces pétitions. Je ne saurais rien dire de positif à ce sujet. A quelle date cela remonte-t-il ?

M. HACKETT : A une dizaine de jours environ.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien reçu à ce sujet depuis dix jours.

M. HACKETT : Je vois par les journaux que le bureau de commerce de Charlottetown a adressé un mémoire au gouvernement, lui demandant de faire circuler ce second train entre Summerside et Tignish. Les membres de cette Chambre de commerce sont tous des marchands. Le ministre de la Marine le sait, M. Sayard est l'un des principaux hommes d'affaires de Charlottetown, tout comme M. Tidmarsh et M. Longworth, qui tous sont intéressés à la chose, surtout en raison du fait que la florissante industrie de la pêche à l'ouest de Summerside réclame l'établissement de ce service.

Le ministre se propose de faire circuler ce second train le 20 mai. La chose ne doit pas souffrir de difficulté, puisque le ministre a tout le matériel d'exploitation et le personnel voulus pour ce service. Les industriels si progressifs de Prince-ouest, qui développent les industries de cette partie du pays, et tous ceux qui travaillent jour et nuit pour gagner leur pain quotidien et celui de leurs familles, ont besoin, dès le 1er mai, de ce service qu'on veut établir le 20 du mois. Voici l'heure où ceux qui vont travailler dans les homarderies et aux pêcheries le long de la côte, ont besoin du service dont nous demandons l'établissement. Le ministre, je l'espère, sera en mesure d'établir ce service, sans attendre pour cela qu'il ait consulté le surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, puisque l'ingénieur en chef est ici même. J'espère qu'il va nous promettre dès aujourd'hui de faire circuler immédiatement ce nouveau train sur la voie ferrée, et cela dans l'intérêt même du commerce et de la prompte expédition des affaires à Summerside et à Charlottetown.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai tout mon possible pour donner satisfaction à mon honorable ami, mais il faut aussi tenir compte des intérêts du chemin de fer et de ceux du public. L'expérience nous a prouvé que les changements à propos de la circulation des trains se faisaient avec plus d'avantages en certaines saisons qu'en d'autres. C'est pourquoi je ne voudrais pas me prononcer à la légère sur l'opportunité de la demande de mon honorable ami. Je dis cependant que je vais m'occuper sérieusement de la question, et cela devra être satisfaisant.

M. HACKETT : Naturellement, il faut bien que je me contente de ce que voudra faire l'honorable ministre, mais ainsi que je l'ai déjà dit, le commencement d'un siècle nouveau est un bon temps pour aller de l'avant. La population de la partie ouest de l'Ile du prince Edouard a été la première à s'occuper de la construction du chemin de fer et c'est elle qui est aujourd'hui la plus négligée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un instant vous disiez que c'étaient les marchands de Charlottetown.

M. HACKETT : Oui, les commerçants de Charlottetown et de la partie est de la province ont des intérêts à l'ouest de Summerside. De leur succès en affaires dépend beaucoup la prospérité de Prince-ouest. Ceux qui consacrent leurs capitaux à developper les ressources de cette partie de l'île ont droit de recevoir un peu d'aide de la part du gouvernement. Si l'honorable ministre de la Marine veut m'écouter quelques instants je vais lui signaler quelques-uns des besoins des gens d'affaires de Charlottetown. Prenons d'abord le cas de M. Wallace Longworth qui a des fabriques à West

Point et qui fait un grand commerce. Il est à douze milles du chemin de fer. Les lettres au lieu de lui arriver directement, ont d'abord une distance de 50 milles à parcourir avant d'atteindre Charlottetown où on les assortit. Elles en repartent le lendemain matin et ne lui arrivent que le soir suivant ; un système aussi lent est peu en rapport avec la rapidité caractéristique de notre époque. Le service des trains dans cette partie de l'île a été très mauvais cet hiver. J'ai déjà appelé l'attention de la Chambre sur le fait que Tignish a été sans trains pendant douze jours. On a prétendu que c'était la faute des tempêtes de neige, mais j'ai lu le contraire dans les journaux, car on aurait pu faire déblayer la voie en y mettant le nombre suffisant de travailleurs. Et il ne manquait pas de gens dans cette partie du pays qui auraient été heureux de pouvoir avoir une journée de travail et gagner un dollar avec le gouvernement. Afin de mieux prouver que nous vivons dans un pays de neiges le surintendant du chemin de fer est allé avec un photographe et son kodak prendre des vues des bancs de neige qui bordaient le chemin de fer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député nierait-il que les tempêtes de neige de cet hiver ont été les plus fortes qu'on ait jamais vues dans l'ouest de l'île ? A quoi sert de nier les faits ?

M. HACKETT : Ce furent de grosses tempêtes, mais nous en avons eu aussi de très fortes les années précédentes. Il y a vingt ans que le chemin de fer est construit, et jamais l'ouest de l'île n'a été privé du transport des malles et des marchandises pendant douze jours.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : N'a-t-on pas employé connuellement des centaines d'hommes à l'enlèvement de la neigne ? L'honorable député ne voudrait sûrement pas tromper délibérément la Chambre, et j'en appelle à son esprit de justice. Comment peut-on croire que le surintendant n'ait pas fait tout son possible pour déblayer la voie, et qu'il n'ait pas employé tout le monde nécessaire.

M. HACKETT : D'après mes renseignements le surintendant aurait dit qu'il n'avait pas d'argent pour payer des hommes à enlever la neige. Je ne sais pas jusqu'à quel point cela est vrai. Il se peut que le surintendant se soit trouvé à court de fonds à cette époque, mais il avait beaucoup d'argent avant les élections pour payer des gens à arracher des chardons et les mauvaises herbes du bord du chemin. On pouvait voir des centaines d'hommes employés le long du chemin depuis Tignish jusqu'à Souris. Ces herbes et chardons n'avaient jamais embarrassé personne, mais juste avant les élections on mit à les arracher des gens que l'on voulait faire voter pour les candidats du gouvernement. Dans ma tournée électorale au mois d'octobre, je vis autour de la station du chemin de fer trente ou quarante hommes qui mangeaient leur lunch. Je demandai à un ami quel travail ils faisaient. Il me dit qu'ils arrachaient les mauvaises herbes et que je devrais voir s'il n'y avait pas de mes amis parmi eux, et aussi m'informer comment ils allaient voter, et presque tous étaient des libéraux, mais des libéraux chancelants et qui auraient pu voter contre le gouvernement si on ne les avait pas fait travailler.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous n'auriez pas voulu, j'en suis sûr, leur faire commettre une faute pareille.

M. HACKETT : Nous avons vu de plus grandes calamités que celle-là et il vous en surviendra prochainement. Mais il y avait des conservateurs parmi ces gens, et je leur demandai pour qui ils allaient voter. Ils me répondirent que M. un tel leur voisin était venu un soir leur dire qu'ils pourraient avoir de l'ouvrage sur le chemin de fer. Je leur demandai si on leur avait parlé de leur vote et ils me répondirent : Oui ; on nous a dit que si nous voulions voter pour le candidat du gouvernement nous aurions de l'ouvrage sur le chemin de fer. A ma connaissance deux au moins de ces travailleurs étaient conservateurs, et il est possible qu'ils aient voté contre moi. C'étaient de pauvres gens qui avaient besoin de gagner quelque chose, et ils acceptèrent l'offre des agents du gouvernement. C'est ainsi que l'argent qui aurait dû servir à enlever la neige de la voie pendant l'hiver a été dépensé pendant l'automne à amener des suffrages aux candidats du gouvernement, non seulement dans prince-ouest mais aussi dans Prince-est. Si le ministre veut rendre justice à la population de Prince-ouest, et afin que nous puissions expédier rapidement la besogne, j'espère qu'il trouvera moyen de nous donner deux trains par jour.

M. FOWLER : Je veux poser au ministre des Chemins de fer une question au sujet d'un crédit qui a été voté. Quel est le nom du propriétaire du terrain près de la ville de Saint-Jean que le gouvernement veut acheter pour le chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en ai pas la moindre idée.

M. FOWLER : J'ai déposé une interpellation pour demander son nom. Ne le connaissez-vous pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Pour redresser la voie près de Blue Shank, $10,000.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez dépensé $3,000 l'année dernière, et vous

demandez $10,000 cette année. De combien allez-vous raccourcir la ligne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La disparition des trois plus fortes courbes raccourcira la voie d'environ mille pieds. Il y a six courbes en tout sur cette partie du chemin, et ceux qui savent ce que représentent six courbes sur une distance de 1,000 pieds approuveront la proposition de redresser la ligne à cet endroit.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la longueur de la partie que vous redressez.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous gagnons 1,000 pieds.

L'honorable M. HAGGART : Oui, mais sur quelle distance ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Moins de 10,000 pieds.

M. HACKETT : N'est-ce pas l'endroit où un accident a eu lieu l'année dernière, et où le mécanicien de la locomotive a été tué ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas.

M. HACKETT : Je crois pourtant que c'est là. J'ai visité l'endroit quelque temps après l'accident, et j'ai vu le désastre. Le chef d'équipe qui avait charge de cette partie du chemin lorsque l'accident est arrivé, était-il le même que celui qui était là avant 1896?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami voudra bien me demander quelque chose de facile.

M. HACKETT : Le ministre aime tout ce qui est facile. Les renseignements que j'ai me permettent de dire qu'on avait renvoyé l'ancien chef d'équipe, que le nouveau était incapable, et que cet accident a eu lieu parce que le chemin était en mauvais état. Ce n'est peut-être pas une question bien agréable pour l'honorable ministre mais je puis lui dire que cette courbe existait depuis 1874, et que nous n'avions jamais eu d'accident.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un commencement partout, comme vous savez.

M. HACKETT : Oui, il y a un commencement partout, et c'est l'excuse de ceux qui ne veulent pas agir avec justice, et qui renvoient des ouvriers compétents et capables pour les remplacer par des incapables. Dans Prince-ouest tous les bons employés du chemin de fer ont été renvoyés sans merci, non dans l'intérêt de la bonne administration du chemin de fer ou du public, mais afin de donner de l'emploi aux meneurs et aux partisans qui font la besogne du parti libéral en temps d'élection. L'honorable ministre n'a aucun souci de la vie des citoyens et de la propriété publique. Ce système d'employer sur le chemin de fer des amis et partisans qui mettent en danger la vie et la propriété des gens, devrait être sévèrement condamné. Et cependant l'honorable ministre dit : Posez-moi des questions faciles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois pouvoir parler avec connaissance de cause des nominations qui ont été faites sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard depuis 1896, et je dis sans hésiter que pas un seul chef d'équipe n'a été changé pour raisons politiques depuis 1896. Je ne sais pas ce qui a eu lieu avant cette époque. Tous les chefs d'équipe ont été maintenus dans leurs fonctions, et si quelques-uns ont été renvoyés ce ne peut être que pour des raisons dans l'intérêt du chemin de fer et non de la politique. L'honorable député sait que les chefs de gare et de fait tous les principaux employés du chemin de fer sur l'Ile du Prince-Edouard y sont depuis 1874. Le plus grand sujet de plainte contre le gouvernement est que nous avons maintenu dans leurs fonctions presque tous les anciens employés.

M. HACKETT : Je sais ce dont je parle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Donnez-nous le nom d'un seul chef d'équipe qui ait été renvoyé pour raisons politiques.

M. HACKETT : Je vais vous donner le nom de deux employés dont le renvoi n'a pas eu d'autre raison que le fait qu'ils étaient conservateurs : Peter L. Chesson, employé entre Tignish et Alberton, et Robert McLean, entre Alberton et Bloomfield. Prenez leurs noms par écrit. Mais ce n'est pas tout. Sur presque tout le parcours du chemin entre Summerside et Tignish on a renvoyé non seulement des chefs d'équipe, mais plusieurs ouvriers, des cantonniers et des journaliers, pour en mettre d'autres à leur place. Et cependant, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous demande de lui poser des questions faciles.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre ne m'a pas donné le renseignement que j'ai demandé. Quelle est la distance entre les deux points ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'elle était d'environ 8,000 à 10,000.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez raccourci la ligne de quelques pieds et adouci quelques rampes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les rampes restent les mêmes, mais nous avons diminué les courbes.

Pour acheter et poser rails et attaches d'acier, $6,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces chiffres sont une faute typographique. Ce devrait être $36,000. J'inscrirai les autres $30,000 au budget

supplémentaire. Nous voulons poser sur le chemin de fer de l'île les rails de 56 livres que nous enlevons du chemin de fer du comté de Drummond, qui sont des rails de première qualité et en très bon état. Nous portons ces rails au crédit de l'Intercolonial au prix ordinaire.

L'honorable M. HAGGART : $15 la tonne, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; $26. Il y en aura 2,750 tonnes, lesquelles à $26 la tonne feront un total de $76,200, et nous créditons les vieux rails que nous enlevons du chemin de l'Ile du Prince-Edouard à $12 de sorte que la différence sera $14 la tonne.

L'honorable M. HAGGART : Si je me rappelle bien, les rails du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard doivent avoir coûté environ $90 la tonne ; c'étaient les plus beaux rails de tout l'Intercolonial. Je découvre pour la première fois aujourd'hui que les rails que l'on enlève du chemin de fer du comté de Drummond sont portés au crédit de l'Intercolonial à $26 la tonne. Je calculais à $15 la tonne tous les rails enlevés ou renouvelés sur l'Intercolonial, et je voudrais que l'honorable ministre nous fournisse les quantités exactes et les montants crédités au compte des fournitures.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Achat d'outillage, $5,000.

L'honorable M. HAGGART : De quel outillage a-t-on besoin?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous faisons des réparations aux usines de Charlottetown, et il faut augmenter l'outillage ; il faut des machines à raboter, et à mortaiser, des machines à tailler et percer les boulons, d'autres pour couper les rails, un mécanisme à air comprimé ; etc.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque j'ai visité ces usines j'ai trouvé qu'elles avaient un outillage suffisant. Toutes les réparations considérables devraient être faites à Moncton, à mon avis. C'est une perte d'argent que d'avoir de grandes usines pour un petit chemin de fer comme celui-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se trompe. Il y a deux ans j'ai fait visiter les usines de Charlottetown par deux ou trois experts qui m'ont fait rapport que l'on y faisait de très bon ouvrage ; que les ouvriers étaient habiles, et les wagons que l'on y construisait de qualité supérieure. Nous pouvons faire faire nos wagons et réparations aussi économiquement, sinon plus, à Charlottetown qu'à Moncton. Avec quelques outils de plus ces usines seront en très bon état de fonctionnement. Nous y employons des résidents de l'île, et je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas fabriquer et réparer le matériel roulant du chemin de fer à Charlottetown si l'on y trouve des ouvriers capables.

M. HACKETT : Je désire donner mon approbation à ce crédit. Nous aurons une aussi bonne valeur pour notre argent à Charlottetown qu'en toute autre ville du Canada. Nous avons des ouvriers habiles qui sont capables de construire d'aussi bons wagons que ceux qui nous viendront d'ailleurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a construit des wagons de première classe l'année dernière aux usines de Charlottetown.

M. HACKETT : Oui; j'ai été émerveillé de la qualité des travaux exécutés à ces usines.

M. FOWLER : Le 1er mars j'ai donné avis de la motion suivante :

Copie de tous arrêtés ministériels, correspondance, preuve, verdict du jury d'enquête, rapports, papiers et documents de toute nature, au sujet de la mort de Bridget et Margaret Graham, épouse et fille de Bartholomew Graham, de Norton, comté de King, N.-B., qui ont été tuées au passage à niveau de l'Intercolonial à la station de Norton, le 3 juin 1900.

Malheureusement nous n'avons pas encore atteint cette motion et je demanderai à l'honorable ministre s'il veut bien me fournir ces renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

Embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsboro, I.P.-E., $450,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On évalue à $375,000 le coût de l'infrastructure. Le coût total des travaux sera de $450,000. Onze milles et demi de chemin sont presque construits, et il en reste encore trente-deux milles à construire. La construction des onze mille et demi a coûté près de $43,000 et l'on calcule qu'il faudra $170,000 pour construire le reste. Cette somme, ajoutée à celle de $450,000 fera $660,000. Ces $450,000 suffiront pour la dépense de l'année prochaine.

M. HACKETT : Quelle proportion de ces travaux paiera le gouvernement de l'île ? Est-ce le gouvernement fédéral qui fait construire la route pour les voitures, chaque côté de la voie ferrée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On construira une bonne route pour les voitures sur ce pont, et des trottoirs pour les piétons. Le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard s'engage à payer pour cela une redevance annuelle de $10,000. Les voitures et piétons auront tout l'espace nécessaire.

M. HACKETT : L'entretien des approches du pont est-il à la charge du gouvernement de l'île ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement de l'île ne fournira que des madriers pour le pavage

de la route des voitures. Les approches ne seront pas foncées en bois, mais couvertes avec du gravier et du macadam.

M. HACKETT : Ce sera un pont très long et il s'y fera un trafic considérable. Qui en paiera l'éclairage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Autant que je me rappelle, le gouvernement de l'île s'est engagé à fournir l'éclairage, et comme c'est lui qui fera la perception des péages de voitures et piétons, le préposé à cette besogne verra aussi à la protection du public au passage des trains.

M. HACKETT : J'ai cru comprendre que l'honorable ministre nous a dit qu'il enlevait le vieux pont sur la rivière Miramichi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous enlevons les travées du pont de Miramichi, et nous les plaçons sur la superstructure du nouveau pont. L'honorable député parle du pont de Miramichi comme si c'était un vieux pont, mais ce pont est loin d'être de qualité inférieure. Il est aussi bon qu'un pont neuf. Je suis certain qu'il donnera pleine satisfaction.

M. HACKETT : Le pont que l'on enlève de sur la rivière Miramichi a vingt-cinq ou trente ans d'existence. Il ne suffisait pas au trafic. C'était un pont ancien, un pont suranné.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. HACKETT : Il n'était plus d'utilité au Nouveau-Brunswick.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne doit pas ignorer que le pont de Miramichi est un bon pont. Il me serait difficile de dire quelle durée peut avoir un pont de ce genre, mais je crois qu'il existera longtemps encore après que l'honorable député et ses petits enfants seront partis, du moins tant que le trafic de l'île du Prince-Edouard n'exigera pas que l'on y fasse passer des trains plus pesants que les trains actuels ; et je ne crois pas que mon honorable ami songe à cela dans ses remarques. Le pont n'est en aucune façon un pont inférieur.

M. HACKETT : Ce pont a été construit pour une simple voie de chemin de fer, mais dans l'Ile du Prince-Edouard, on va ajouter une route pour voitures de chaque côté. Comment allez-vous faire pour rendre ce vieux pont—on me pardonnera de l'appeler vieux—

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'en parlez pas avec mépris.

M. BLAIR.

M. HACKETT : Très bien. Où allez-vous trouver l'espace nécessaire pour cette route de voitures ? Allez-vous laminer la charpente de nouveau pour l'élargir, ou allez-vous la rafistoler ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sûrement, l'honorable député ne pense pas qu'il y ait aucune difficulté à faire le pont plus large. Il n'y aura qu'à poser des solives transversales plus longues et reposant sur des supports. Le tablier—les travées—toute cette partie de la structure est bonne et restera intacte. L'honorable député n'a pas saisi ce que j'ai dit l'autre jour. Il y a deux méthodes d'après lesquelles nous pouvons faire cette route pour les voitures et les piétons. La première serait d'ajouter des supports en fer aux deux côtés du pont, afin de faire deux routes, une pour aller, l'autre pour revenir ; la deuxième serait d'élargir le tablier de façon à pouvoir faire une route de chaque côté du pont, ou d'un côté seulement. Je ne vois aucune difficulté dans ces deux projets, mais nous n'avons pas décidé encore lequel nous adopterons. Nous avons fait préparer plusieurs plans, l'année dernière, et avons discuté la question avec le représentant du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard. Le gouvernement de l'île a critiqué beaucoup les plans que nous proposions et je dois dire qu'il était difficile à satisfaire, mais nous avons enfin réussi, je crois, à satisfaire toutes les demandes et espérances.

M. HACKETT : Je suppose que tout est parfait alors. Mais je voudrais savoir s'il y aura une clôture entre la voie ferrée et la route des voitures et piétons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas.

Quelques résolutions sont rapportées.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'apprends, M. l'Orateur, que nos honorables amis de la gauche ont une réunion intime ce soir, et alors, si nous siégeons, nous n'aurons pas l'avantage de leurs critiques. Conséquemment, je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Les membres de l'opposition remercient le très honorable premier ministre et ses amis de leur attention délicate. Nus n'aurions pas voulu demander cette faveur ; mais, puisque l'honorable premier ministre est assez aimable pour nous faire cette offre, nous lui en avons beaucoup d'obligation.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 6 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 2 mai 1901.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

QUESTIONS.

CONTRAT POUR TRANSPORT DES MALLES—WOODSTOCK, N.B.

M. GANONG, par M. Reid (Grenville) :

Qui a eu le contrat pour le transport des malles entre le bureau de poste et la gare du chemin de fer à Woodstock, N.B., pour l'année expirée le 31 décembre 1900 ?

2. Ce service comprenait-il la collection des matières postales déposées dans les boîtes aux lettres de la ville ?

3. Qui a actuellement le contrat pour ces services ?

4. Quel en est le coût ?

5. Ces services ont-ils été donnés par voie de soumissions ?

M. SUTHERLAND :

1. M. F. W. Gliddon.

2. Non.

3. M. Thomas Baker est actuellement chargé du service des malles à la gare du chemin de fer, et M. C. D. Johnston est l'entrepreneur chargé de la collection des matières postales.

4. Le gouvernement paie $165 par année pour le service mentionné en premier lieu, et $104 pour le dernier service.

5. Ces prix furent déterminés par soumissions en 1896.

NAVIGATION DANS LE BAS DU SAINT-LAURENT.

M. MONK, par M. Prior :

1. Le gouvernement sait-il que l'on reprendra le 2 mai prochain l'enquête sur la navigation du Saint-Laurent, instituée par les expéditeurs maritimes de Montréal ?

2. A-t-on demandé au gouvernement de prendre part à cette enquête ?

3. Est-ce l'intention du gouvernement d'accéder à cette demande ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable sir Louis Davies) : J'ai virtuellement répondu hier à ces trois questions dans l'affirmative. J'ai réussi à empêcher le colonel Anderson de se rendre dans l'ouest, et il sera à Montréal aujourd'hui pour prendre part à cette enquête.

PENSIONS AUX MEMBRES DES CORPS PERMANENTS.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) :

Que la Chambre se forme en comité général, pour considérer la résolution suivante :—

Qu'il est expédient de décréter que des pensions ou gratifications pourront être accordées aux officiers d'état-major et aux officiers et soldats de la force de milice permanente, et aux veuves et enfants des dits officiers, comme suit :

A un officier forcé de se retirer pour toute cause autre que mauvaise conduite ou incompétence, après 20 ans de service, ou se retirant volontairement après 35 ans de service, une pension n'excédant pas un cinquième de la solde et allocation attachée à son grade ou nomination à l'époque de sa mise à la retraite pour chaque année de service ; le service dépassant 35 ans ne devant pas être compté.

A un officier qui se retire volontairement après 25 ans mais moins de 35 ans de service, une pension n'excédant pas un quarantième de la dite solde et allocation pour chaque année de service ; le service dépassant 35 ans ne devant pas être compté.

Pour faire face aux dites pensions, il sera fait une déduction de cinq pour cent de la solde des officiers.

A un officier se retirant pour cause d'infirmité, ou qui s'est retiré pour permettre l'efficacité ou l'économie dans le service, une gratuité n'excédant pas un mois de solde pour chaque année de service ; s'il se retire pour blessures reçues en s'acquittant de ses devoirs, une gratification n'excédant pas trois mois de solde pour chaque deux années de service.

A un sous-officier ou milicien, s'il a servi 15 ans mais moins de 21, une pension égale à un cinquantième de sa solde annuelle pour chaque année de service ; pour 21 ans de service mais moins de 25, vingt cinquantièmes, et, en sus, deux cinquantièmes pour chaque année au-dessus de 20 ans ; pour 25 ans, trente cinquantièmes, et, en sus, un cinquantième pour chaque année au-dessus de 25 ans, n'excédant pas, toutefois, deux tiers de sa solde annuelle moyenne, à l'exclusion de solde ou allocations supplémentaires pendant les trois ans précédant sa retraite.

Aux veuves et enfants d'un officier ayant servi 20 ans et recevant à l'époque de son décès sa solde entière ou une pension, la pension ou allocation suivante :—

Pour un colonel, $500 à la veuve et $80 à chaque enfant ; pour un lieut.-colonel, $450 à la veuve et une allocation annuelle de $80 à chaque enfant ; pour un major, $350 à la veuve et $70 à chaque enfant ; pour un capitaine, $250 à la veuve et $65 à chaque enfant ; pour un premier ou deuxième lieutenant, $200 à la veuve et $50 à chaque enfant ; pour un sous-officier, $100 à la veuve et $25 à chaque enfant ; le montant alloué aux enfants devant être double s'ils sont sans mère et dans le besoin ; aucune allocation ne devant être donnée à un fils âgé de 18 ans ou à une fille âgée de 21 ans ; et le montant total accordé à la famille d'un officier pendant la durée d'un an ne devra pas excéder le montant de la pension attaché à son grade.

M. l'Orateur, comme il est peut-être préférable que je donne à la Chambre les explications nécessaires au sujet de cette résolution, avant qu'elle se forme en comité, je vais être aussi bref que possible. C'est là première fois que des résolutions de cette nature sont soumises au parlement canadien dans le but de faire adopter le principe des pensions pour les membres des corps permanents de ce pays. Je ferai d'abord remarquer que la résolution ou le projet de loi qui doit être basé sur cette résolution, ne s'applique qu'aux officiers d'état-major et aux officiers et soldats des corps permanents, et non à ce que l'on est généralement con-

venu d'appeler la milice active. Je fais cette remarque parce que je crois qu'il a existé certains malentendus à l'étranger à ce sujet.

Il y a à peine quelques jours, l'honorable député de Victoria (M. Prior) a soulevé cette question des pensions, et l'unanimité de sentiments dont les honorables membres de cette Chambre semblent avoir fait preuve en cette circonstance, me dispense de démontrer l'à-propos, la nécessité et la justice qu'il y a d'adopter un mode de pension pour les membres des corps permanents au Canada. Cependant, je ferai remarquer en passant, que dans tous les pays où il y a des corps permanents d'employés à la défense du territoire national, il existe un système de pension, et bien que le Canada soit un peu en retard sous ce rapport, je considère que cette mesure est sage, et qu'elle recevra l'approbation générale du pays.

M. PRIOR : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il existe aussi certaines raisons particulières qui militent en faveur de l'adoption d'un mode de pension pour les membres de nos corps permanents, et ces raisons sont encore plus fortes que lorsqu'il s'agit des soldats ordinaires. Comme je l'ai fait remarquer plus d'une fois dans cette Chambre, notre milice permanente est non seulement un corps organisé dans le but de contribuer à la défense du Canada, mais c'est aussi un corps enseignant, ce sont les collèges militaires qui fournissent des instructeurs à la milice active de ce pays, et de même qu'il est important que ces corps permanents soient composés d'hommes supérieurs, il est également important, après les avoir trouvés, de les conserver.

Nous avons toujours éprouvé beaucoup de difficulté sous ce rapport ; comme les sous-officiers et soldats reçoivent une solde insuffisante, personne ne s'occupe d'eux sur leurs vieux jours, et ce sont là les raisons pour lesquelles ces hommes ne font qu'un séjour temporaire dans les cadres de notre armée permanente. Si l'on veut que ce corps permanent soit à la hauteur de la mission que l'on entend lui faire remplir, il est de la plus haute importance que la permanence en soit la qualité distinctive.

Je passe maintenant aux dispositions contenues dans cette résolution. Elle est divisée, je puis dire, en deux parties. Je m'occuperai d'abord de cette partie du bill que je suis sur le point de soumettre à la Chambre et qui établit une pension pour les sous-officiers et soldats. Nous nous sommes contentés d'adopter ici la loi des pensions de la gendarmerie à cheval des Territoires du Nord-Ouest, en vigueur depuis 1889. Afin d'indiquer sommairement ce que le pays peut être appelé à payer pour la mise en vigueur de ce projet de loi, je dirai que l'acte des pensions de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, qui est devenu loi en 1889, mais qui existait pratiquement depuis 28 ans, c'est-à-dire depuis la formation de ce corps, ne coûte actuellement au pays qu'une somme annuelle de $1,800. Les cadres de la police à cheval renferment à peu près le même nombre d'hommes que ceux de l'armée permanente ; environ 1,000 soldats,—ce nombre est quelquefois un peu plus élevé et quelquefois un peu moindre—et en fait de pension à ses membres elle ne coûte actuellement au pays que $1,800 par année.

M. SPROULE : Le gouvernement retient-il un certain percentage sur leur solde ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je dois dire qu'en vertu du bill actuel, il n'est retenu aucun percentage sur la solde des sous-officiers et soldats. Cette retenue n'existe pas non plus pour les membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, et la solde qu'ils reçoivent est si peu élevée qu'il ne serait certainement pas juste de demander à ces sous-officiers et soldats d'en sacrifier une partie sous forme de contribution.

Je ne vois pas pourquoi les raisons qui ont amené le parlement à accorder une pension aux membres de la police à cheval du Nord-Ouest, ne s'appliqueraient pas avec une égale force aux membres des corps permanents de ce pays. Ainsi donc, quand bien même il n'existerait pas de raisons plus sérieuses que celles-là, il me semble qu'en justice les soldats de l'armée permanente devraient être sur le même pied que les soldats de la police à cheval du Nord-Ouest. Je viens de dire que la mise en vigueur de cette loi ne fera encourir au pays qu'une dépense très modérée. Il est d'une importance vitale pour le succès de ce corps, que sa permanence soit absolue. Pour en arriver à ce résultat, il faut augmenter la solde de ceux qui en font partie ou renoncer à les conserver. Or, je crois qu'il est préférable d'accorder cette pension plutôt que d'augmenter la solde. Ceux qui ont fait du service durant un certain nombre d'années deviennent vieux, et comme ils ne peuvent réaliser d'économies avec la faible solde qu'ils reçoivent ils se trouvent à un moment donné obligé de commencer une nouvelle carrière et de gagner leur vie à un âge avancé, sans avoir la moindre économie.

Chaque année, le ministère de la Milice est appelé à donner de l'ouvrage à quelques-uns de ces hommes ; cela serait bien différent, s'il existait un mode de pension, grâce auquel chacun de ces soldats, après avoir fait son temps de service, serait assuré de recevoir sur ses vieux jours une certaine somme qui lui permettrait de vivre convenablement. Règle générale, pour avoir droit à une pension, ces soldats doivent avoir fait 20 ans de service, et si, par suite d'incapacités, ils se trouvent dans l'impossibilité de remplir cette période de service, la limite en est réduite à quinze ans. Cette pension

représente le cinquantième de leur solde pour chaque année de service jusqu'à concurrence de 35 années ; c'est là le maximum du montant qu'ils peuvent recevoir, d'après le bill actuel.

Voici, maintenant, les explications que je désire donner à la Chambre, quant à la deuxième partie de cette résolution, qui s'applique aux officiers. On a prétendu que ces dispositions étaient de nature à entraîner des dépenses considérables pour le trésor public. Je ne crains pas de dire que cette prétention est erronée, et je vais le prouver.

En vertu de la loi actuelle ou de l'arrêté en conseil permettant la mise à la retraite des officiers, tout officier qui a atteint la limite d'âge ou qui est obligé d'abandonner le service pour une autre cause, reçoit, à titre de gratification, un dixième de sa solde pour chaque année de service qu'il a fait. Ainsi, pour donner un exemple, si un officier a 20 ans de service, avec une solde de $2,000 par année, au moment de sa mise à la retraite, il aura droit à une gratification égale à deux années de solde, soit $4,000. Sans vouloir mettre en doute la prudence des officiers, je suis obligé de déclarer que l'expérience acquise par le ministère sous ce rapport démontre que cette pratique a eu jusqu'ici les résultats les plus désastreux. Il s'est présenté des cas dans lesquels des officiers mis à la retraite ont retiré des sommes d'argent considérables—quelquefois jusqu'à $7,000 et $8,000—mais, comme ces hommes ne possédaient aucune expérience dans les affaires, ils n'ont pas toujours réussi à faire un emploi judicieux de la gratification qui leur avait été payée. Nous les voyons, au bout de quelques années et même au bout de quelques mois, venir demander au ministère de la Milice et au gouvernement de leur donner de l'ouvrage, parce qu'ils sont absolument sans ressources. Sans vouloir citer aucun nom, je dirai qu'il se présente des cas de cette nature vraiment lamentables. On voit des officiers qui ont été un jour à la tête de districts militaires nous demander de l'ouvrage et ils sont heureux de recevoir $1.25 par jour afin de ne pas crever de faim, et d'agir en qualité de gardiens de salle d'exercice ou d'exécuter d'autres travaux du même genre. Un tel état de choses ne fait guère honneur à notre pays.

Je veux donc que cette gratification que l'on a payée jusqu'ici, en vertu de l'arrêté en conseil, continue d'être payée, mais cela sous forme d'une pension annuelle. En d'autres termes, avec cette somme de 10 pour 100 pour chaque année de service, le gouvernement préparera à cet officier une pension annuelle devant lui tenir lieu de l'indemnité. Mais j'ai considéré, M. l'Orateur, que cela ne sera pas suffisant, et j'ai décidé de demander aux officiers de fournir une somme additionnelle, sous forme de contribution, afin de nous permettre de leur accorder une pension convenable.

Le montant que l'on a l'habitude de payer depuis un certain nombre d'années, sous forme de gratification, est suffisant pour acheter la moitié d'une pension annuelle convenable. Après avoir discuté la question avec le surintendant des assurances, j'en suis arrivé à la conclusion qu'une contribution de 5 pour 100 sur la solde des officiers, ajoutée à ce qu'ils ont actuellement le droit de recevoir, et placée dans le fonds consolidé, au taux de 3½ pour 100—et je dois dire que l'intérêt a été calculé au taux le plus bas possible—procurerait à ces officiers la pension mentionnée dans la résolution et que j'ai l'intention d'intercaler dans le bill.

Je crois avoir démontré que la proposition soumise à la Chambre, quant à ce qui concerne les officiers, n'entraîne pas une dépense d'un seul dollar de plus pour le pays et n'aura pas pour résultat d'augmenter les taxes ; tout en étant disposé personnellement à aller plus loin que cela, je ne crois pas, que dans les circonstances, quelqu'un dans cette Chambre puisse s'opposer à cette résolution.

Le bill que je me propose de baser sur ces résolutions a été tiré de diverses sources. Cette partie du bill qui concerne les officiers n'est rien autre chose qu'une reproduction de l'ancien acte des pensions du service. La partie qui se rapporte aux sous-officiers et soldats, est une copie littérale de l'acte des pensions de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, qui est en vigueur depuis 1889. Les dispositions au sujet des épouses et des enfants des officiers, ont été prises dans la loi concernant les paiements faits en vertu du mandat royal.

La contribution que nous demandons aux officiers, soit 5 pour cent, est un taux élevé, beaucoup plus élevé que le montant exigé des fonctionnaires du service civil sous l'empire de l'ancienne loi des pensions. Nous voulions que non seulement les officiers, mais aussi les femmes et les enfants de ces derniers bénéficient des avantages de cette loi, et c'est à cause de cela que nous avons supposé que les officiers seraient prêts à fournir cette contribution de 5 pour cent que nous leur demandons.

Je crois ne pouvoir terminer plus convenablement ces remarques qu'en déclarant de nouveau que nous faisons là un acte de justice qui aurait dû être exécuté bien avant aujourd'hui. C'est également le meilleur moyen d'apporter une amélioration considérable dans la milice permanente de ce pays ; et l'argent que nous pourrons dépenser à cette fin, sera peu de chose, comparé aux immenses avantages que nous en retirerons, non seulement au point de vue des corps permanents mais aussi au point de vue de l'efficacité de la milice canadienne. C'est donc avec plaisir que je propose que la Chambre se forme en comité sur cette résolution.

M. WALLACE: Je suis bien convaincu, M. l'Orateur, que cette proposition va recevoir l'approbation unanime des membres de cette Chambre. Toutefois, je désire attirer l'at-

tention de l'honorable ministre sur le fait que ces résolutions, telles qu'elles se lisent, ne font pas mention des officiers mis à la retraite, de ces hommes qui ont agi comme majors de brigades, ou qui ont occupé d'autres charges élevées dans le service, et que le gouvernement a mis à la retraite, parce qu'ils avaient atteint la limite d'âge, c'est-à-dire 60 ans, ou pour toute autre cause. J'aimerais à savoir ce que l'honorable ministre se propose de faire pour eux.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces officiers tombent dans la classe de ceux qui je viens de mentionner comme ayant déjà reçu la gratification ; et à moins d'adopter une disposition spéciale à leur égard, il est assez difficile qu'il en soit question dans le bill actuel, parce qu'ils ne font plus partie des classes d'officiers mentionnés dans la résolution, et ils ont déjà reçu l'indemnité à laquelle ils avaient droit sous l'empire du système en vigueur depuis un grand nombre d'années.

M. WALLACE : Même dans ce cas, l'honorable ministre sait parfaitement—parce qu'il vient de nous le dire—que cette gratification qu'ils ont reçue est dépensée depuis longtemps et que ces hommes se trouvent aujourd'hui dans la misère ; je crois qu'il ne serait guère à l'honneur du Canada de laisser ces soldats, qui ont consacré la meilleure partie de leur vie au service du pays, et qui n'ont reçu qu'une maigre indemnité, dans une semblable position. On me dit que ces officiers sont au nombre d'une douzaine. Leur cause est aussi bonne que celle des autres officiers dont l'honorable ministre veut assurer l'avenir, et je lui demande d'étudier sérieusement leur cas. Je ne propose pas que cette pension ait un effet rétroactif, car la gratification, qu'ils ont reçue est censée avoir dû leur suffire jusqu'à présent, mais je demande qu'elle commence à courir à partir de ce moment. Le gouvernement ne peut accomplir un acte plus méritoire qu'en faisant bénéficier ces anciens soldats des avantages de ce bill.

M. PRIOR : M. l'Orateur, j'espère que l'on me permettra de dire quelques mots en réponse à l'honorable ministre de la Milice, afin de le féliciter sur la résolution qu'il vient de soumettre à la Chambre. Je suppose que lorsque le bill sera présenté au parlement nous pourrons alors en discuter plus facilement les dispositions ; mais il y a un ou deux points sur lesquels je désire attirer l'attention de l'honorable ministre. Il nous a dit que l'on n'avait l'intention d'exiger aucune contribution au fonds de pension de la part des sous-officiers et soldats des corps permanents. Je voudrais savoir si les officiers de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest paient quelque chose au fonds de pension ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ces officiers sont soumis aux dispositions de l'acte des pensions du service civil.

M. PRIOR : Quel percentage paient-ils ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'était autrefois 3½ pour 100 ; mais l'honorable député doit se rappeler que cette loi des pensions a été rappelée. Actuellement ils paient 5 pour 100, comme les autres fonctionnaires publics, et ce montant, y compris les intérêts, leur est remis sous forme de gratification.

M. PRIOR : Je crois que c'est partir d'un principe faux que de demander à ces officiers de payer un certain percentage sur leur solde. Comme l'a fait remarquer l'honorable ministre, le montant payé par le gouvernement pour le fonds de pension des sous-officiers et soldats de la police à cheval du Nord-Ouest, s'élève à la somme insignifiante de $1,800 par année. Il me semble que le Canada est parfaitement en état de supporter les légères dépenses que ce bill des pensions pourra faire encourir au trésor. Le nombre de ces hommes est très limité, et le montant qu'ils seront appelés à payer sera par conséquent peu considérable. C'est faire preuve de beaucoup de sévérité à l'adresse des officiers canadiens que d'exiger d'eux qu'ils contribuent à un fonds de pension de cette nature, lorsque les officiers du même grade, dans les armées étrangères, ne sont pas tenus de le faire. Toutefois, il faut savoir se contenter de ce que l'on a. Mais j'espère qu'avant que ce bill soit adopté, les honorables membres de cette Chambre, sans distinction de parti, s'apercevront qu'il serait plus à l'honneur du Canada de faire rayer cet article et d'accorder une pension aux officiers ou aux soldats sans exiger d'eux la moindre contribution.

M. CLARKE : Je voudrais obtenir de l'honorable ministre un certain renseignement. J'ignore si l'honorable député de York-ouest a posé la question, et s'il l'a posée, je n'ai pas entendu la réponse. J'ai reçu une lettre d'un ancien officier en retraite dans laquelle il s'exprime comme suit :

> Il y a actuellement environ une douzaine d'officiers de l'état-major en retraite qui gagnent misérablement leur vie et réussissent tout juste à ne pas aller terminer leurs jours à la maison des pauvres.

Et il désire savoir si l'on a l'intention de s'occuper de la position dans laquelle se trouvent placés ces vieux soldats et de les faire bénéficier des avantages mentionnés dans cette résolution.

J'ai aussi reçu une autre lettre de la part d'un vieil ami, qui a fait partie de la milice durant près de 30 ans, et qui a été depuis renvoyé du service. Il a pris part à la première et à la deuxième expédition de la rivière Rouge, avec la "Queen's Own," à l'expédition du Nord-Ouest en 1885, et il a servi à part cela dans l'armée permanente. Il veut savoir si les soldats qui ont rendu

de tels services à leur pays, durant une période de près de 25 ou 30 ans, mais qui ne font plus partie de la milice, peuvent bénéficier des avantages de cette loi.

J'ai aussi une autre question à poser à l'honorable ministre de la Milice. Il y a un paragraphe de la résolution qui se lit comme suit :

A un officier qui se retire volontairement après 25 ans mais moins de 35 ans de service, une pension de 20 pour 100 moindre que prescrit ci-dessus.

Est-ce que les officiers à l'égard de qui les dispositions de cette résolution s'appliqueront dans cinq ou six ans d'ici devront subir une certaine réduction dans leur pension parce qu'ils n'auront payé ce percentage de 5 pour 100 que durant un court espace de temps.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) m'a demandé certains renseignements relativement à la première question posée par l'honorable député, et je lui ai répondu que ces officiers avaient reçu ce à quoi ils avaient droit sous l'empire des règlements actuellement en vigueur. C'est-à-dire, qu'ils ont reçu leur indemnité de retraite, soit 10 pour 100 du montant de leur solde pour chaque année de service. J'admets avec l'honorable député (M. Wallace) qu'il existe des cas de misère noire qui méritent d'être secourus, mais je ne vois pas comment le bill actuel pourrait remédier à cet état de choses. J'ai certains doutes sur ce point ; je crois, cependant, que l'on pourrait soulager ces cas particuliers, au moyen d'une proposition spéciale soumise au parlement. Je vais étudier la question et je préparerai une mesure à cet effet, si je le crois nécessaire.

Quant à la dernière question posée par l'honorable député de Toronto, au sujet des officiers qui ont contribué au fonds de retraite durant un an ou deux, ou qui n'ont rien payé du tout, je puis dire que cette loi s'appliquera à tous les officiers, du jour de sa sanction, et elle contient une disposition en vertu de laquelle, lors du paiement d'une pension, une déduction de 5 pour 100 sera faite sur le montant payé, pour couvrir le nombre d'années durant lequel ces officiers n'ont pas payé.

M. KAULBACH : L'honorable ministre de la Milice mérite des félicitations pour l'intérêt qu'il semble porter à cette branche particulière du service. Cette résolution est digne de recevoir notre approbation. Bien qu'étant opposé au système des pensions et des mises à la retraite et autres mesures de cette nature, je crois que l'on peut faire une exception pour la proposition actuelle. Ceux qui doivent en bénéficier ne sont pas payés en proportion des services qu'ils rendent, et ils ont droit aux avantages qui leur sont accordés par cette résolution. Les frais qu'entraînera la mise en vigueur de cette loi ne sont pas considérables, parce que les officiers seront appelés chaque année à payer une certaine contribution de 5 pour 100 sur leur solde, et cette somme suffira peut-être à couvrir les paiements que le gouvernement devra faire pour ces pensions. Je n'éprouve donc pas la moindre hésitation à appuyer la résolution de tout cœur, étant persuadé qu'elle est dans l'intérêt du pays.

L'honorable M. PRIOR : Les corps permanents sont-ils mentionnés en cette qualité dans l'acte de la milice, ou bien sont-ils compris dans la milice active ordinaire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ils ne figurent pas sous ce nom dans l'acte de la milice. Cette loi contient une disposition permettant l'enrôlement de 1,000 hommes pour service spécial, mais ils ne portent pas le nom de force permanente. La chose est suffisamment expliquée dans le bill pour faire disparaître toute difficulté. L'article premier définit clairement ces différents noms.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Les pensions ou gratifications doivent être accordées aux veuves et aux enfants. J'aimerais à obtenir une définition du mot " enfants ".

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le bill pourvoit à tous ces détails. L'âge est fixé à 18 ans pour un garçon et 21 ans pour une fille.

M. CLARKE : Avant que la Chambre se forme en comité, j'ai posé deux ou trois questions à l'honorable ministre. Il a répondu à deux de ces questions, laissant de côté celle qui concerne les sous-officiers et soldats qui ont fait partie du service durant un grand nombre d'années, mais qui en sont sortis. Les dispositions de ce bill pourraient-elles s'appliquer à ces soldats ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Lorsque le bill sera soumis à la Chambre, il y aura peut-être moyen de faire quelque chose dans ce sens, cependant, je répète que pour les officiers de l'état-major actuellement à la retraite, il est préférable, je crois, de s'occuper de chaque cas d'une manière particulière. Les dispositions de ce bill ne s'appliqueront qu'à ceux qui font actuellement partie de l'armée permanente, soit comme employé dans les magasins militaires ou dans d'autres branches du service actif des corps permanents.

M. CLARKE : Le bill contiendra-t-il une disposition permettant au ministre de s'occuper de ces cas particuliers ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. CLARKE : Dans ce cas, de quel droit pourra-t-il s'en occuper ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai voulu dire que lorsque le bill sera discuté devant la Chambre, il y

aura peut-être moyen de proposer un amendement.

M. FOWLER : Ces pensions sont-elles proportionnées à la solde des officiers ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. SCOTT : Si je comprends bien, ce mode de pension est basé sur le système de pension en vigueur pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, quant à ce qui concerne les sous-officiers et soldats.

M. SCOTT : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur ce que je considère comme étant une lacune sérieuse dans l'acte des pensions de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Je ne citerai qu'un cas particulier, celui du major Belcher, le deuxième commandant des " Strathcona Horse ". Il a servi dans la police à cheval——

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je demande pardon à l'honorable député de l'interrompre, mais je lui ferai remarquer que les dispositions du bill concernant les officiers, sont celles de l'ancienne loi des pensions et non les dispositions de l'acte concernant la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest que j'ai copiées. Ainsi, les remarques au sujet des officiers de la police à cheval ne peuvent trouver leur application dans le cas actuel.

M. SCOTT : Je ne sais pas si nous nous comprenons bien. Supposons qu'un sous-officier reçoive une commission d'officier, il n'a droit à une pension que de la date de sa commission. Quant au major Belcher, il a servi en qualité de simple soldat et de sous-officier durant vingt ans, et cette partie du service qu'il a ainsi faite est laissée de côté lorsqu'il s'agit de calculer sa pension.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il me fait plaisir de pouvoir dire à l'honorable député que le bill est supérieur sous ce rapport à la loi de la police à cheval du Nord-Ouest. Nous permettons aux simples soldats et aux sous-officiers qui deviennent officiers de faire compter leur temps de service comme soldats ou sous-officiers.

M. FOWLER : Supposons qu'un homme fasse dix ans de service en qualité de sous-officier et dix autres années en qualité d'officier, est-ce que cela sera considéré comme s'il avait servi durant tout cet espace de temps dans le même grade qu'il possède au moment de sa mise à la retraite ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

La résolution est rapportée.

M. BORDEN (King).

AMENDEMENT A L'ACTE DES POSTES.

Bill (n° 121) modifiant de nouveau l'acte des postes (M. Sutherland), subit sa deuxième lecture, et la Chambre se forme en comité sur ce bill.

Article 1.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le changement apporté par cet amendement ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Le seul changement apporté à cet article se trouve dans la quatrième ligne du paragraphe venant après les mots " directeur général des Postes ", où l'on a ajouté les mots " que cette lettre soit adressée à une personne réelle ou fictive ou non ". Le bill a été rédigé au ministère de la Justice, et en le comparant avec l'acte, je remarque qu'il semble exister un léger changement dans la phraséologie, mais les modifications n'affectent la loi que dans les mots que je viens de citer.

Dans un grand nombre de cas les fonctionnaires du ministère rendent de réels services dans les poursuites prises pour vol de lettres chargées et autres infractions ; or, on a soulevé la question de savoir si une lettre adressée à une personne fictive pouvait être considérée comme un cas prévu par la loi. Dans une cause récente, à Québec, où un accusé a été condamné à cinq ans de pénitencier pour vol d'une lettre, cette question a été soulevée, et je crois que la cour d'Appel a décidé que l'interprétation donnée à ces mots s'appliquait également à une personne fictive. Nous avons cru qu'il était préférable de faire disparaître tout doute à ce sujet, parce qu'il arrive très souvent que cette objection est soulevée par les avocats qui défendent les accusés.

M. BORDEN (Halifax) : C'est-à-dire que cela s'est produit dans des cas où des lettres avaient été confiées à la poste dans le but de se procurer une preuve contre certaine personne supposée avoir détourné une lettre ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Ce n'est pas tant dans le but d'obtenir une preuve, que pour découvrir les voleurs, et retracer la marche suivie par la lettre chargée.

Article 2.

L'honorable M. SUTHERLAND : Cet article a pour but de permettre d'établir de nouveaux bureaux des lettres mortes à part ceux qui existent actuellement dans les villes de Montréal, Toronto, Victoria, Winnipeg, Halifax et Ottawa. Ces nouveaux bureaux devront être établis à Saint-Jean, Kingston, Hamilton, London, Vancouver et Dawson. Les fonctionnaires du ministère me disent que ce système donne entière satisfaction. Il est actuellement en vigueur à quelques-uns de ces endroits pour les journaux, et l'on croit qu'il est désirable de l'adopter aux endroits que je viens d'indiquer.

M. BRITTON : Est-ce que ces nouveaux bureaux des lettres-mortes seront sous la direction des fonctionnaires ordinaires, ou bien sera-t-il nécessaire de nommer de nouveaux employés à ces différents endroits ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'augmenter le personnel.

Article 3.

L'honorable M. SUTHERLAND : Cet article permet au ministre de passer un contrat de huit ans au lieu de quatre pour le transport des malles. On a constaté que bien souvent on peut faire des économies en passant des contrats à long terme.

M. CLARKE : La même règle pourrait s'appliquer en sens inverse. Au bout de quatre ans on pourrait peut-être s'apercevoir qu'on pourrait faire des arrangements plus avantageux.

L'honorable M. SUTHERLAND : La durée du contrat est laissée à la discrétion du directeur général des Postes. Il peut y avoir plus davantage, quelquefois, à faire un contrat pour un terme limité, mais actuellement il serait préférable de pouvoir le faire pour un plus long terme. Quand un homme est obligé de se procurer des chevaux et des voitures, plus la durée du contrat est longue, plus il est disposé à diminuer ses prix. Si le contrat n'est fait que pour quelques années, il est exposé à être supplanté à l'expiration et à perdre l'argent qu'il a engagé dans l'entreprise. Cet article demande que la durée du contrat soit laissée à la discrétion du directeur génral des Postes.

M. CLARKE : Ce changement est-il recommandé par les fonctionnaires du ministère.

L'honorable M. SUTHERLAND : Exclusivement par eux. Tout le bill a été préparé par eux, et je suis informé qu'il est fait dans l'intérêt de l'économie.

L'honorable M. HAGGART : Il me semble qu'il vaudrait mieux s'en tenir à la loi actuelle. Ce bill permettrait au gouvernement de renouveler les contrats, sans demander de soumissions, pour un terme de huit ans, au lieu de quatre. Un renouvellement pour quatre ans est suffisant.

L'honorable M. SUTHERLAND : Quelque soit le prix du contrat?

L'honorable M. HAGGART : Oui. Par exemple nous payons actuellement $30,000 pour le transport des malles à Kamloops, et il y a d'autres services postaux très coûteux, dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces entrepreneurs pourraient faire renouveler leur contrat pour huit autres années, sans qu'il fût demandé de soumissions. Je considère que la latitude actuelle de quatre ans, est suffisante.

M. SPROULE : Sous l'ancien gouvernement, je crois que les contrats pour moins de $200 pouvaient être renouvelés pour quatre ans, si le service était bien fait. C'est ce qui se fait actuellement dans tout le pays.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai compris que l'honorable député (l'honorable M. Haggart) prétend qu'un contrat peut être renouvelé pour quatre ans, quelque soit la somme en jeu.

L'honorable M. HAGGART : Je le crois.

M. SPROULE : J'ai souvent entendu le directeur général des Postes déclarer que si le contrat n'était pas pour plus de $200, il pouvait être renouvelé, mais qu'au dela, il fallait de nouvelles soumissions. Mais il est arrivé que plusieurs contrats, pour des sommes supérieures à $200 ont été renouvelés, contrairement à la loi. Le directeur général des Postes a résilié un grand nombre de ces contrats et prétend avoir réalisé de grandes économies. Il y a quelques années il condamnait, sans réserve, ces renouvellements de contrats sans soumission, et aujourd'hui il fait justement le contraire de ce qu'il prêchait alors.

Qu'on comprenne bien que je ne blâme pas le système, car j'ai toujours été d'opinion que si un service est fait économiquement et bien, il est juste de renouveler le contrat, mais je fais remarquer que le directeur général des Postes est revenu au système qu'il condamnait chez ses prédécesseurs.

Il veut même aller plus loin, et se faire autoriser à signer un contrat pour huit ans, sans savoir si le service sera bien fait. Je ne dis pas que le système est bon ou mauvais, mais il pourra quelquefois avoir de mauvais résultats, quand, par exemple, il y aura entente entre les soumissionnaires. Je suppose que dans ce cas, le gouvernement se réserve toujours le droit de résilier le contrat, pour cause d'intérêt public, mais je considère que le directeur général des Postes intérimaire ne nous a pas donné de raisons suffisantes pour motiver un changement aussi radical. Il serait préférable de demander de prolonger le délai de quatre ans à six ans, au lieu de huit.

M. WALLACE : Je ne vois aucune raison de remplacer le mot "quatre" par "huit." La seule raison que donne le ministre c'est que les fonctionnaires du département demandent ce changement.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai donné d'autres raisons.

M. WALLACE : Ces fonctionnaires pourraient être disposés à faire des contrats pour vingt ans, pour s'éviter la peine de les renouveler.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai donné d'autres raisons que celle-là.

M. WALLACE : Le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) s'est vanté

dans tout le pays d'avoir résilié les contrats renouvelés sans soumissions et prétendait avoir ainsi sauvé des sommes considérables au trésor. Et maintenant qu'il a fait de nouveaux contrats, il veut les renouveler non seulement pour quatre ans, mais pour huit ans. L'honorable député de Grey-est a demandé si ce terme de huit ans s'applique au premier contrat ou au renouvellement.

L'honorable M. SUTHERLAND : Au premier contrat seulement.

M. WALLACE : Et comment se feront les renouvellements ? Les contrats expirés pourront-ils être renouvelés pour huit autres années ?

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est un détail dont je m'informerai.

M. WALLACE : C'est ce qu'il y a de plus important dans le bill.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je l'étudierai pour savoir ce qui en est. C'est la première fois que cette question est soulevée devant moi, mais je ne crois pas que le bill aurait pour effet d'autoriser le renouvellement pour huit autres années.

M. WALLACE : Mais vous n'en êtes pas certain ?

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est une question d'interprétation sur laquelle je ne voudrais pas me prononcer catégoriquement.

M. WALLACE : Je crois qu'un contrat de huit ans pourra être renouvelé pour la même période. Je suis opposé au principe du bill, et je n'en vois pas la nécessité. Cela équivaudrait à signer un contrat pour seize ans, ou au moins pour douze ans. Il ne peut y avoir de doute sur ce point. Voyons ce qui aurait lieu, dans les cas importants. Il y a, par exemple, un service postal coûteux entre Caribou et Ashcroft, Colombie Anglaise, qui a été enlevé aux anciens concessionnaires et confié à de nouveaux, et ces derniers pourront continuer ce service pendant douze ans sans soumissions nouvelles.

L'honorable M. SUTHERLAND : Huit ans.

M. WALLACE : La loi concernant le service postal dit :

Aucun contrat ne sera fait pour plus de quatre années ; mais dans des cas spéciaux, où le maître général des Postes trouverait que le service stipulé a été exécuté d'une manière satisfaisante et à des conditions avantageuses, au point de vue de l'intérêt public, il pourra renouveler la convention expirante avec le même entrepreneur et pour un nouveau terme qui n'excédera pas quatre ans.

Il n'est pas question du prix du service. Le présent bill dit :

Le paragraphe 2 de l'article 61 de l'acte des postes est modifié en substituant le mot " huit " au mot " quatre " dans les première et dernière lignes du dit paragraphe.

L'honorable ministre n'est pas certain, mais d'après ce que je viens de lire, il est évident que le contrat pourra être renouvelé pour huit autres années. A la première ligne, la loi dit " quatre ans," mais après cet amendement, la loi se lira comme suit :

Aucun contrat ne sera fait pour plus de huit années.

A la dernière ligne, la loi dit que le directeur général des Postes pourra renouveler la convention pour quatre ans, mais ce " quatre " est changé en " huit " par le bill, de sorte que le même contrat pourra durer seize ans.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je vois qu'il y a deux versions de cette question. Les fonctionnaires du ministère ont dû constater par expérience que, dans beaucoup de cas, il serait plus avantageux de faire des contrats à longs termes, mais je ne désire pas insister sur l'adoption de cet article, et je demande qu'il soit biffé.

La motion est adoptée.

M. HACKETT : Avec le gouvernement actuel, peu importe que la durée des contrats soit de quatre ou huit ans. Dans l'Ile du Prince-Edouard il en a annulés qui avaient été faits de bonne foi, pour les donner à d'autres. Par le bill actuel, on demande de nommer des employés virtuellement permanents, puiqu'ils occuperont leur emploi pendant huit ans.

M. le PRESIDENT (M. Flint) : Cet article est biffé.

M. HACKETT : L'autre jour, j'ai posé au directeur général des Postes intérimaire une question relative au service postal dans l'Ile du Prince-Edouard. La question, en elle-même, est peu importante, mais c'est au principe en jeu que je m'oppose. L'ancien entrepreneur, M. Kehoe, était conservateur; il faisait le service depuis quatre ans avec diligence et exactitude. A l'expiration du contrat, l'inspecteur à Charlottetown lui demanda de renouveler la convention, et il signa un engagement à cet effet, auquel j'ai été témoin. Après avoir rempli fidèlement son service pendant quatre ans et avoir signé ce nouvel engagement, il croyait ses droits assurés, mais, un mois plus tard, le gouvernement résilia cet engagement et concéda le service à un ami sans demander de soumissions, et en lui donnant $15 de plus par année.

L'honorable ministre secoue la tête, mais j'ai ici sa réponse et la preuve que l'entrepreneur actuel reçoit $15 de plus, par année, que son prédécesseur, M. Kehoe. Comment entend-on dédommager ce dernier des frais qu'il a fait, étant sous l'impression que ses services étaient retenus pour un terme de quatre autres années ? Pour des considérations purement politiques on le dépouille violemment et on donne $15 de plus à un partisan, pour le même service. C'est ainsi

que le gouvernement traite le public. La somme en elle-même est peu importante, mais, si on augmente de $15 tous les services postaux du Canada, on arrivera bientôt à des centaines de milliers de piastres. Je répète que le gouvernement s'est conduit d'une manière indigne à l'égard de M. Kehoe.

L'article est biffé.

Article 4.

M. HAGGART : Un grand nombre de ces contrats ont été résiliés sans donner de raison et le ministre de la Justice a refusé aux intéressés la permission de s'adresser aux tribunaux. J'avais toujours cru que cette permission n'était jamais refusée, et cependant je connais des douzaines de cas dans lesquels on n'a pas permis aux personnes lésées de réclamer des dommages-intérêts. Pourquoi ces demandes ont-elles été refusées ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne connais aucun cas de cette nature, depuis que je suis chargé de l'administration des Postes, et je crois que mon honorable ami a été mal renseigné. En réponse aux remarques de l'honorable député de l'Ile du Prince-Edouard (M. Hackett) et de l'ex-directeur général des Postes (l'honorable M. Haggart), je répète qu'il vaut mieux s'en rapporter au jugement et à l'expérience des fonctionnaires que de discuter ces questions ici. Ce qui vient d'être dit prouve qu'il est préférable de laisser au ministère le soin de fixer la durée d'un contrat. De cette manière, les griefs dont on se plaint ne se seraient probablement pas produits. Je demanderai des renseignements sur les cas signalés par l'ex-directeur général des Postes.

M. WALLACE : L'honorable ministre peut-il dire combien de contrats ont été résiliés, chaque année, depuis quatre ou cinq ans ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Cette question n'est pas la même que celle de l'ex-directeur général des Postes, mais je m'en informerai aussi.

M. BORDEN (Halifax) : Ces refus d'autorisation dont parle l'honorable député (M. Haggart) ont été discutés ici l'an dernier. J'avais demandé la production de tous les documents et un long débat a eu lieu. Ces demandes de fiat ont été en la possession du directeur général des Postes, pendant deux ans, pour lui donner le temps de faire un rapport et de le transmettre à qui de droit. Elles étaient au nombre de vingt, si je me rappelle bien, et il s'agissait de savoir si la Couronne avait le droit de résilier ces contrats. Je les ai examinés à la hâte et il m'a paru évident que c'était une question à soumettre à la cour de l'Echiquier. C'est un déni de justice de la part du directeur général des Postes de garder par devers lui, pendant dix-huit mois ou deux ans, des pétitions de droit, sans faire de rapport, et sans donner de réponse. Si le directeur général des Postes n'avait pas le droit de résilier ces contrats, la Couronne devrait en prendre la responsabilité et ne pas laisser les intéressés dans cette incertitude. La question mérite d'engager toute l'attention du directeur général des Postes intérimaire, et si les faits sont tels que je viens de les rapporter, j'espère que le gouvernement accordera sans retard les *fiat* qu'on lui demande d'accorder.

M. ROBINSON : L'accusation portée par l'honorable député de Prince (M. Hackett) mérite une enquête, car si elle est fondée, une grave injustice a été commise. Je ne conçois pas qu'un gouvernement agisse ainsi.

M. BOYD : Vous n'avez pas encore vos dents de sagesse.

M. ROBINSON : Si le gouvernement est coupable, il devra réparer le tort commis. C'est une honte de voir le directeur général des Postes résilier un contrat, quand l'entrepreneur a donné satisfaction pendant plusieurs années, uniquement parce que ce n'est pas un partisan politique. Je n'accuse pas le directeur général actuel, qui n'est à la tête de ce département que depuis très peu de temps, mais j'espère qu'il s'enquerra des faits et que cela ne se répétera plus.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. ROSS : A en juger par le nombre de plaintes qui nous viennent de l'Ile du Prince-Edouard, on serait porté à croire que cette province est bien mal gouvernée. Un jour on s'en prend au ministre de la Marine et le lendemain au ministre des Chemins de fer et Canaux. Aujourd'hui c'est le tour du directeur général des Postes. On a certainement consacré cinq ou six jours à discuter des questions concernant l'Ile du Prince-Edouard. Je suis heureux de dire que j'habite une île qui a autant de représentants ici que l'Ile du Prince-Edouard, mais qui n'a aucun grief à formuler.

Quand il s'agit de services importants impliquant de fortes sommes, la concurrence est très vive et il arrive souvent que l'entrepreneur offre de faire le service à très bas prix. Il lui faut se pourvoir de voitures, de chevaux, de conducteurs et de postes, à différents endroits ; si le terme du contrat était prolongé de quatre années, il aurait probablement l'occasion de se rembourser des frais occasionnés par ces préparatifs. C'est tout ce que j'ai à dire sur la question, mais je doute fort que le gouvernement ait le temps de s'occuper de tous les griefs de l'Ile du Prince-Edouard.

M. HACKETT : J'accepte de bonne grâce l'admonestation que vient de m'adresser l'honorable député de Victoria, C.A., vu son grand âge et son titre d'ancien ministre. Mais je représente une population intelligente et j'ai le droit de me faire l'interprète de ce que je crois être ses intérêts. Il ne sied pas à l'honorable député qui vit

tranquille sur les bords du lac du Bras-d'Or. de me jeter la pierre quand j'explique l'emploi que fait le gouvernement des deniers publics en les donnant à ses favoris. J'ai démontré, et le directeur général des Postes n'a pu le réfuter, que ce service payé $35 par année, a été enlevé à un entrepreneur qui avait signé un engagement pour quatre autres années, et a été donné à un ami du gouvernement à $15 de plus par année. Convient-il à l'honorable député de Victoria de vouloir m'imposer silence quand je dénonce de pareilles injustices.

J'ai beaucoup de respect pour mon honorable ami et la haute position qu'il a autre fois occupée, mais mes droits sont égaux aux siens et je ne puis lui permettre de me dicter une ligne de conduite.

M. Kehoe a transporté les malles pendant quatre ans à la satisfaction générale et l'inspecteur des postes de l'Ile du Prince-Edouard lui a demandé s'il voulait renouveler sa convention pour quatre autres années. Il répondit affirmativement et, en ma présence, comme juge de paix, un cautionnement que le gouvernement lui avait envoyé, fut signé par deux cautions. Un mois plus tard, le directeur général des Postes résilia ce contrat et accorda l'entreprise à un de ses amis pour $50 par année. La somme n'est pas importante, mais elle implique une question de bonne foi qui mérite qu'on s'y arrête. Qu'arriverait-il si cette manière d'agir se généralisait ?

Où s'arrêtera-t-on dans cette voie de gaspillage et de favoritisme ? Nous voulons un gouvernement honnête et juste et je suis ici, de même que l'honorable député de Victoria, pour surveiller l'intérêt public. Nous sommes deux vétérans, nous luttons depuis longtemps pour le bien du pays, mais je n'ai pas de leçon à recevoir de lui. Je suis son égal sous tous les rapports, du moins je me l'imagine, et je ne puis accepter ses remarques sans protester.

M. ROSS : Je n'entreprendrai pas de répondre à l'honorable député. Je dirai simplement qu'il fait erreur en fixant ma résidence sur les bords du lac du Bras-d'Or, vu que j'habite Halifax depuis 27 ans. J'ajouterai qu'il a occupé à lui seul le double du temps occupé par tout autre député dans cette Chambre. Il ne se passe pas une semaine sans qu'il arrive avec un nouveau grief. Je commence à croire que le bon droit pourrait bien être du côté du gouvernement.

M. HACKETT : Ces discussions peuvent ne pas être du goût de mon honorable ami, mais nous sommes ici pour cela. Le peuple nous confie un mandat pour que nous discutions les affaires du pays. Mon honorable ami peut croire que sa seule occupation consiste à retirer sa pension de $800 par année sans s'occuper des intérêts de ses mandataires. L'Ile du Prince-Edouard est une petite province, mais sa population est intelligente et bien que nous ne soyons que deux ici, nous saurons faire respecter nos droits.

M. ROSS : Si l'honorable député est aussi certain de ses électeurs que je le suis des miens, il sera certainement réélu à la prochaine élection.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député prétend que ce contrat a été renouvelé puis résilié, et je ne puis rien affirmer en l'absence de renseignements positfs, mais je m'en informerai. Je doute fort que le directeur général des Postes ait résilié un contrat régulièrement fait. Quand un contrat est signé, l'honneur du pays est engagé et ce n'est que pour de bonnes raisons, pour incompétence ou négligence, que la résiliation peut avoir lieu. Quoi qu'il en soit, je saurai au juste ce qui en est.

M. CLARKE : Quand l'honorable ministre aura obtenu ces renseignements, les fera-t-il connaître à la Chambre ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Certainement. Je ne puis admettre que ce soit la politique du directeur général des Postes ou de son département d'agir ainsi.

M. BELL (Pictou) : Je profiterai de l'occasion pour signaler au directeur général des Postes intérimaire, un cas assez étrange arrivé dans mon comté. Un contrat pour le transport des malles est expiré vers le 1er mars et n'a pas été renouvelé. Il est possible que le travail de publier les annonces et d'examiner les soumissions ait été trop considérable, mais pour une raison ou pour une autre, le contrat n'a pas été renouvelé. L'entrepreneur avait consenti à faire ce service à très bas prix et quand le contrat a été expiré, on n'a pas publié de nouvelles annonces.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député peut-il donner le nom de cet entrepreneur ?

M. BELL (Pictou) : Il s'agissait d'un double contrat pour le transport de la malle depuis la gare jusqu'à la rivière John et de la rivière John jusqu'à Hedgeville. A l'expiration du contrat le service fut concédé à un autre sans soumission, mais les prix étaient tellement bas que celui-ci a refusé de les accepter. Depuis des mois on ne trouve personne pour accepter les conditions faites par le gouvernement. Si le ministre demande de prolonger la durée des contrats, c'est probablement pour s'éviter les ennuis, les tracas, les difficultés qu'entraînent souvent les renouvellements. J'espère que l'honorable ministre verra à faire cesser un pareil état de choses, sur lequel j'ai déjà appelé son attention il y a deux mois.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il arrive souvent que ces détails sont inévitables. Il est possible que le cas cité par l'honorable député soit celui qui m'a été signalé l'autre

jour, dans lequel le plus bas soumissionnaire a été incapable de se procurer des cautions.

M. BELL (Pictou) : Non.

L'honorable M. SUTHERLAND : Les cas de cette nature ne sont pas rares. Quand des annonces sont publiées, certaines personnes font des soumissions très basses et sont ensuite incapables de fournir des cautions. Je commence à croire qu'il aurait mieux valu ne pas biffer l'article deux. On éviterait beaucoup de difficultés et de dépenses si ces services concédés à des personnes responsables leur étaient concédés pour de plus longs termes. Je n'interviens jamais dans les affaires de routine qui sont laissées aux fonctionnaires du département, mais je sais que l'on est souvent obligé de rejeter la plus basse soumission quand le soumissionnaire n'offre pas de garanties suffisantes.

M. BELL (Pictou) : Dans le cas que je cite, le contrat était expiré et on n'a pas demandé de nouvelles soumissions. Le service a été donné à un ami du gouvernement, mais à des prix tellement bas que personne n'a voulu s'en charger. L'honorable ministre comprendra qu'il est important de remédier à cet état de choses. Je considère qu'il serait parfaitement justifiable de renouveler le contrat de l'ancien entrepreneur pour quatre ans, sans demander de soumissions, puisqu'il offre tous les cautionnements nécessaires et qu'il a fait le travail à si bas prix que personne ne veut s'en charger aux mêmes conditions.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si l'honorable député veut m'écrire à ce sujet, je verrai ce que je peux faire.

M. WALLACE : Je signalerai un cas semblable dans York-ouest, et je demanderai à l'honorable ministre d'y accorder la même attention. Il s'agit du transport de la malle à Carrville et Sherwood. Je lui communiquerai le cas par écrit et je compte qu'il voudra bien nous donner des explications satisfaisantes. Je suis informé qu'on a demandé des soumissions, mais qu'on a écarté la plus basse et qu'on en a accepté une plus élevée, bien que le plus bas soumissionnaire fût un homme respectable et ayant offert d'excellentes cautions.

M. KAULBACH : Je signalerai aussi un cas semblable à celui du comté de Pictou. Un contrat passé depuis quelques années prit fin, et de nouvelles soumissions furent demandées et envoyées au ministère des Postes. J'ignore combien il y en avait, mais j'en connais deux. Le plus bas soumissionnaire, qui n'était pas un de mes amis politiques, reçut instruction de commencer le service, sur le champ, ce qu'il fit pendant un certain temps. Il s'agissait du transport de la malle entre la ville que j'habite et la gare du chemin de fer. Quelque temps après, on s'est probablement repenti d'avoir accepté la plus basse soumission, car il fut averti de cesser le service, qui est maintenant fait par l'autre soumissionnaire, pour un prix plus élevé.

J'aimerais à savoir pourquoi le département a agi ainsi. Quelle est la règle suivie dans ces circonstances? Je ferai remarquer que le concessionnaire actuel est un de mes amis politiquement, tandis que le premier qui a été évincé et qui était le plus bas soumissionnaire a toujours été un de mes adversaires. Je mentionne ce cas pour savoir si le gouvernement suit une règle dans la distribution de ces services, et pour demander qu'on l'observe strictement dans le cas où il y en aurait une.

Article 4.

M. SPROULE : Quelles seront les fonctions de ces facteurs ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Actuellement, il arrive souvent, surtout au départ des grandes villes, qu'il y a trop de matières postales pour que le courrier sur le train fasse tout l'ouvrage seul, et on lui donne un aide. La loi actuelle accorde des frais de route à cet aide. Nous avons cru qu'en créant une classe d'employés appelés "facteurs des trains," ils pourraient fort bien faire ce travail, tout en réalisant une économie considérable. C'est le seul but de cet article.

M. CLARKE : Ces facteurs ne recevront pas de frais de route?

L'honorable M. SUTHERLAND : Non ; ils auront un traitement fixe. Vu qu'ils devront être capables et subir un examen, j'ai cru qu'il était juste de leur accorder le droit d'être promus au grade de courriers des chemins de fer," après un certain temps. Il est bon d'encourager les jeunes gens par l'espoir d'un avancement.

M. SPROULE : Les fonctions des facteurrs seront-elles les mêmes que celles des courriers?

L'honorable M. SUTHERLAND : Pas tout à fait. Le courrier est responsable de la distribution des lettres. Quand nous donnons un aide au courrier régulier, son devoir consiste surtout à faire le travail manuel. Il ne fait ni distribution, ni rapport. Il place et déplace les colis et les sacs. Le service postal proprement dit est confié uniquement au courrier qui reçoit un salaire plus élevé et des frais de route.

M. KAULBACH : L'honorable ministre voudra-t-il prendre des renseignements sur le cas que j'ai cité—le transport de la malle entre Lunenburg et la gare?

L'honorable M. SUTHERLAND : Si l'honorable député veut bien me donner cela par écrit, je m'en occuperai. Mon seul désir et celui du département est d'obtenir le meilleur service possible à des prix raisonnables. Il est ridicule de croire que nous voulions faire des distinctions poli-

tiques ou autres entre ces facteurs. En règle générale, ces questions sont laissées aux inspecteurs et leurs recommandations sont généralement suivies. Il est possible qu'un inspecteur se trompe ou manque de discernement, mais je crois que, dans l'ensemble, le service a été bien fait, et que la politique n'a rien eu à y voir.

M. KAULBACH : Le ministre remarquera que je ne blâme personne. La seule question est celle-ci : s'il y a une règle établie, je veux qu'elle soit suivie à la lettre.

M. SPROULE : Combien y aura-t-il de ces "facteurs des trains" ? Et comment les paiera-t-on? Je suppose qu'un crédit sera demandé dans le budget supplémentaire, car je ne vois rien dans le budget ordinaire.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il y en aura probablement quatre ou cinq, peut-être une demi-douzaine. Naturellement, les estimations comprendront un crédit destiné au paiement de ces fonctionnaires.

M. CLARKE : Quel salaire paie-t-on aujourd'hui, à leur entrée en fonctions, aux employés qui transportent la malle à la station et les sacs au bureau de poste?

L'honorable M. SUTHERLAND : $400, je crois.

M. CLARKE : Le paragraphe 2 stipule que les aspirants à cet emploi devront avoir subi l'examen préliminaire. A l'heure actuelle, le ministère des Postes donne-t-il de l'emploi à des personnes qui n'ont pas subi cet examen ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne sache pas qu'on en ait nommé au service des chemins de fer——

M. CLARKE : Mais je parle des facteurs préposés aux trains et des facteurs de la poste aux lettres—exige-t-on qu'ils aient subi l'examen préliminaire?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je le crois ; sans cela, on ne les garderait pas à l'emploi du ministère.

M. SPROULE : On se propose évidemment d'aider ces jeunes gens à devenir courriers sur chemins de fer, car il est stipulé que tout facteur préposé aux trains qui aura fait trois ans de service en cette qualité, qui aura subi l'examen d'aptitudes du service civil et aussi tel examen sur les devoirs du service que le directeur général des Postes prescrira, pourra être promu à la charge de courrier sur chemins de fer. Si je comprends bien, ce travail particulier purement manuel comme, par exemple, le maniement des sacs de la malle, n'est pas le seul qui soit fait par ces facteurs de trains ; ainsi, ils seront mieux en état de remplir les fonctions auxquelles ils seront appelés plus tard.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'idée de cet amendement m'est venue en étudiant l'acte des postes. Aujourd'hui, on fait un

courrier sur chemins de fer de tout jeune homme inexpérimenté qui a passé l'examen d'aptitudes. Les facteurs préposés aux trains ne se recruteront que parmi les jeunes gens de dix-huit à vingt ans, qui acquerront de l'expérience dans cet emploi ; s'ils se montrent rangés et intelligents, il n'est que juste qu'on leur accorde de l'avancement, et j'espère que mon honorable ami (M. Sproule) partagera mon avis sur ce point.

M. SPROULE : Je ne soulève pas d'objection. Je crois que l'emploi de facteurs préposés aux trains constituera la meilleure école où pourront s'apprendre les devoirs de courrier sur chemins de fer ; mais comme le ministre ne nous a parlé que du transport des sacs de la malle, il m'a semblé que ce serait là une piètre manière de préparer ces jeunes gens à devenir courriers.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le jeune homme habille qui sera préposé aux trains, aura naturellement à s'acquitter d'une besogne qui le familiarisera avec le service ; un employé comme celui-là deviendra assurément, après avoir subi l'examen d'aptitudes, un excellent courrier sur chemins de fer.

Le bill est rapporté.

TRAITEMENTS DES JUGES.

La résolution concernant le traitement du doyen des juges de la cour de Circuit du district de Montréal (l'honorable M. Fitzpatrick) est lue la deuxième fois et adoptée.

La résolution concernant les juges des cours provinciales (l'honorable M. Fitzpatrick) est lue la deuxième fois et adoptée.

LA FETE DE VICTORIA.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 33) concernant la fête de Victoria.—(Sir Wilfrid Laurier.)

Article 1.

M. BORDEN (Halifax): Un gentleman m'a envoyé une dépêche où il émet l'opinion que, au lieu de la fixer au 24 mai, la fête devrait se célébrer le quatrième lundi de mai ; de cette façon elle tomberait toujours le même jour. Je soumets cette idée à la considération de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'on veut que l'institution de cette fête ait quelque signification, il vaut mieux s'en tenir au 24.

M. BORDEN (Halifax) : J'en conviens. Cette personne veut bien que la fête soit intitulée fête de Victoria, mais qu'elle soit toujours célébrée le même lundi de mai.

Article 3.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le paragraphe 36 de l'article 7 de l'Acte d'interprétation soit amendé en y insérant

après les mots "Souverain régnant," septième ligne, les mots "La fête de Victoria."

Adopté.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le paragraphe 2 de l'article 14 de la loi relative aux lettres de change, 1900 soit amendé en ajoutant aux jours qui doivent être observés dans les différentes provinces comme fêtes légales ou jours non-juridiques, "Le jour de la fête de Victoria."

M. BORDEN (Halifax) : La seule objection que je trouve à cet amendement, c'est que, loi relative aux lettres de change, 1900, soit de nature à fixer l'attention, il pourrait susciter des embarras par rapport à la loi relative aux lettres de change, en n'énonçant pas assez clairement quels sont les jours de fêtes légales.

Le PREMIER MINISTRE : J'en doute, parce que la loi sera connue partout aussi bien que la fête de Victoria. Au surplus, nous nous proposons de repondre bientôt nos lois.

M. BORDEN (Halifax) : Voilà qui résout l'objection ; lorsqu'on fera la refonte de nos lois, cet amendement trouvera sa place dans cet acte-là.

M. WALLACE : Ne pouvait-on pas désigner la fête sous un titre préférable ? Nous l'avons toujours appelée "Fête de la reine."

Le PREMIER MINISTRE : Le jour anniversaire de la naissance de la reine était la fête reconnue par l'acte d'interprétation. Le souverain actuel est né le 9 novembre.

M. WALLACE : Je demandais si le titre "Fête de Victoria" est bien le meilleur qu'on puisse donner. Que penserait-on d'un titre comme celui-ci : "Fête de la reine Victoria ?"

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que les mots "Fête de Victoria" suffisent, chacun les comprendra.

M. WALLACE : Nous sommes habitués à la fête de la reine.

M. FRASER : On ne fête généralement pas l'anniversaire de la naissance d'une personne décédée.

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne saurait adopter les mots "Fête de la Reine," parce qu'on pourrait comprendre qu'il s'agit de la fête de la reine Alexandra. Cette désignation pourrait induire en erreur.

M. SPROULE : Mon honorable ami proposait le titre de "Fête de la reine Victoria."

M. FRASER : Elle n'est plus reine.

M. ROSAMOND : Se propose-t-on de substituer la fête de Victoria à la célébration du jour anniversaire de la naissance du souverain ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, il s'agit d'une fête nouvelle.

M. ROSAMOND : Si l'on se propose de célébrer le jour anniversaire de la naissance du souverain actuel, cette fête sera très rapprochée du jour d'action de grâces.

M. FRASER : J'espère bien que ce que nous faisons en ce moment ne devra pas servir de précédent, car un temps pourra venir où il ne restera plus de jours ouvrables.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

SUBSIDES—AVIS DE MOTION.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. TAYLOR : M. l'Orateur, je m'étais proposé, avant que vous quittiez le fauteuil, de dire quelques mots à l'appui d'une motion dont j'ai donné avis ; un certain nombre de députés des deux côtés de la Chambre ont manifesté le désir de se trouver ici lorsque nous traiterons ce sujet; leur absence m'engage à remettre à plus tard le débat que je me proposais de soulever. Je ferai donc mardi prochain, lorsqu'on proposera que la Chambre se forme en comité de subsides, les observations que je devais faire aujourd'hui.

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

Canal du Sault-Sainte-Marie—Approfondissement et élargissement des entrées, etc., $100,000.

L'honorable M. HAGGART : Avant que le ministre des Chemins de fer et Canaux nous explique ce crédit, je veux lui faire remarquer qu'il a trouvé moyen de garder par devers lui certains documents qui avaient été déposés sur le bureau de la Chambre. Je voudrais qu'on nous les rendît.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quels documents ?

L'honorable M. HAGGART : La correspondance qui se rapporte aux usines à locomotives de Kingston.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que cette cerrespondance me soit revenue. On ne m'a retourné aucun des documents que j'ai fait remettre hier à l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Il me semble que le ministre a demandé de les avoir et que je les lui ai envoyés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'a passé un ou deux contrats, mais je les lui ai rendus.

Ce crédit est destiné à commencer les travaux d'approfondissement et d'élargissement

des entrées du canal du Sault-Sainte-Marie. Nous voulons avoir une grande profondeur d'eau ; elle n'est actuellement que de 20 pieds 3 pouces au seuil de l'écluse.

L'honorable M. HAGGART : N'est-elle pas de plus de 20 pieds 3 pouces ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas à l'eau basse.

L'honorable M. HAGGART : Il me semble que notre canal est d'un pied plus profond que celui des Etats-Unis, et que la profondeur de ce dernier est de 20 pieds 3 pouces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, la profondeur des deux canaux est absolument la même.

L'honorable M. HAGGART : Il se peut qu'il en soit ainsi pour la nouvelle écluse, mais l'ancienne est d'un pied plus profonde, je crois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pense pas ; au milieu du canal, il y a 22 pieds d'eau. A l'entrée supérieure, cependant, il n'y en a que 18 pieds, ce qui fait que notre canal est inférieur à celui des Américains. A l'entrée inférieure, la profondeur est de 18 pieds 6 pouces, et de 18 pieds à l'entrée supérieure, tandis que celle de l'écluse américaine est de 22 pieds. Nous voulons creuser nos entrées et les rendre aussi profondes que l'écluse américaine. On estime d'une manière générale que ces travaux coûteront $450,000.

L'honorable M. HAGGART : Quel sera le coût de l'entrée supérieure ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les deux entrées occasionneront une dépense de $450,000.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'avez pas d'estimation séparée du coût des travaux qui se feront à chaque extrémité ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'entreprise des travaux à l'entrée inférieure a été adjugée à MM. Bowman et Porter.

M. REID (Grenville) : Quand l'entreprise a-t-elle été adjugée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le contrat a été signé il y a deux ou trois jours seulement ; on l'a envoyé il y a deux ou trois jours et il ne nous a pas encore été rendu. Il y a déjà quelque temps que les soumissions sont faites, et s'il s'est produit quelque retard, c'est que les entrepreneurs n'avaient pas fait les dépôts requis, mais ils les ont faits récemment, c'est-à-dire depuis dix ou quinze jours.

L'honorable M. HAGGART : Etait-ce là la plus basse soumission ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il y en avait une autre plus basse.

L'honorable M. HAGGART : Quel était ce soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais le dire en ce moment ; une fois les soumissions déposées, on s'est aperçu que le plus bas soumissionnaire avait mal compris les devis. L'ingénieur du Sault n'avait pas interprété les devis de la même manière que l'ingénieur en chef, et c'est d'après cette interprétation erronée que cette personne-là avait soumissionné ; c'est ce que l'ingénieur nous a démontré. Il n'y avait entre les soumissions qu'un écart d'environ $20,000. Après avoir soumis le cas aux avocats du ministère, nous sommes venus à la conclusion qu'il eût été injuste de confisquer le dépôt de ce soumissionnaire. Ce n'est donc pas à lui que nous avons adjugé l'entreprise, mais à l'autre plus bas soumissionnaire, c'est-à-dire à M. Bowman.

L'honorable M. HAGGART : Savez-vous quel était le plus bas soumissionnaire ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pourrais pas le dire en ce moment. Je pourrai renseigner mon honorable ami demain.

L'honorable M. HAGGART : Lorsqu'il s'agit de travaux de cette importance, le ministre doit savoir qu'en venant demander le crédit qui s'y rattache, il lui faudrait être en mesure de donner les noms des soumissionnaires et d'exposer les motifs qui lui ont fait mettre de côté la plus basse soumission. Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de prendre note de cette observation et de me fournir ce renseignement après dîner ? Combien de creusage doit-on faire à chacune des entrées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette affaire a été l'objet de la plus grande attention, le conseil a été saisi de tous les détails, et on en est arrivé à la conclusion qu'il n'y avait pas lieu de contraindre le plus bas soumissionnaire à exécuter les travaux ; nous avons donc dû adjuger l'enfreprise à une autre personne.

L'honorable M. HAGGART : Combien de creusage doit-on faire à chacune des deux entrées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faudra extraire environ 70,000 verges cubes à l'entrée inférieure, et environ 80,000 à l'entrée supérieure ; il ne m'est pas possible de préciser davantage.

L'honorable M. HAGGART : Que paie-t-on la verge cube ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Trois dollars.

M. REID : Le même contrat s'applique aux deux entrées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. REID : Dans ce cas, on va demander de nouvelles soumissions pour les travaux de l'entrée supérieure ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas encore demandé de soumissions ; nous avons tout simplement adjugé l'entreprise des travaux de l'entrée inférieure.

L'honorable M. HAGGART : On a voté à cette fin, l'année dernière un crédit de $40,000, et l'entreprise n'a été adjugée que ces jours derniers. De quelle manière a-t-on dépensé ces $40,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne les avons pas appliqués à ces travaux-là.

L'honorable M. HAGGART : D'après les estimations, c'est à cela qu'on aurait dû les faire servir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils n'étaient pas destinés à ces travaux, et s'ils l'étaient, ils n'y ont pas servi du tout.

L'honorable M. HAGGART : Comme il est facile de tromper le public au moyen des estimations ! Ainsi, on lit : " Approfondissement et élargissement des entrées du canal du Sault Sainte-Marie, crédit de 1900-1901, $40,000 ; crédit à voter pour 1901-1902, $100,000 ", et le ministre semble vouloir dire que le crédit de $40,000 a été consacré à d'autres fins.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a dû servir à payer du dragage ; il n'a pas été consacré aux travaux dont il est ici question.

M. SPROULE : Mais les estimations indiquent que c'est à cela qu'il était destiné.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'année dernière, le crédit de $40,000 a été voté sous la même rubrique ; il nous a permis de faire disparaître les haut-fonds qu'il y avait à l'entrée, mais il n'était pas destiné aux travaux d'approfondissement et d'élargissement que nous sommes à faire faire.

L'honorable M. HAGGART : Dans ce cas, dites-nous comment vous l'avez dépensé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons fait faire du dragage.

L'honorable M. HAGGART : A l'entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : A qui a-t-on adjugé l'entreprise, et quel prix a-t-on payé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A peu près trois dollars la verge.

M. REID : Je vois dans le rapport de l'auditeur général que MM. Hickler Bros. ont été chargés de creuser le chenal à l'entrée inférieure et qu'on leur a payé l'enlèvement de 10,598 verges à raison de trois dollars la verge.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En effet.

M. REID : Ces travaux se sont-ils faits au même endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au même endroit.

M. REID : L'argent que ces messieurs ont reçu l'année dernière, l'a-t-on pris à même ce crédit de $40,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Ils ont dû creuser dans le roc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous les avons chargés de faire disparaître certains haut-fonds. Ils ont dû creuser dans le roc ou du moins en grande partie.

L'honorable M. HAGGART : L'enlèvement des cailloux devait-il se faire à raison de $3 la verge.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces messieurs ont eu à creuser dans le roc et les cailloux et nous n'avons pas payé leur travail trop cher. Il ne s'agissait pas alors des travaux pour lesquels nous demandons ce crédit.

M. REID : MM. Hickler Bros. ont-ils terminé leurs travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Si je comprends bien le ministre, il s'agissait là de rétablir l'ancien niveau ; est-ce l'ancien ou le nouveau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La profondeur était de 18 pieds 6 pouces lors du parachèvement des travaux Ryan. Hickler Bros. ont creusé à une profondeur de 22 pieds, je crois, les haut-fonds qui obstruaient le chenal à cet endroit-là.

L'honorable M. HAGGART : Les travaux antérieurs ont servi à donner au chenal, dont la profondeur était de 18 pieds 6 pouces, la profondeur actuelle de 22 pieds, et le crédit que l'on demande aujourd'hui devra servir à donner la même profondeur à l'entrée supérieure et à l'entrée inférieure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Dans les deux occasions les travaux ont été donnés à l'entreprise et, excepté dans ce cas particulier, exécutés par le plus bas soumissionnaire ; de plus le ministre a promis de déposer les deux soumissions et de nous dire pour quels motifs il n'a pas accepté la plus basse soumission.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est bien cela.

Canal de la Trent—Construction, $475,000.

M. PRINGLE : Je prie le ministre de vouloir bien me permettre de soumettre ici une question qui se rattache au canal de Cornwall, attendu que je pourrais bien ne pas être en Chambre lorsqu'on demandera le crédit destiné à ce canal. Un nommé Timothy Shields, qui était depuis vingt-huit ans à l'emploi du gouvernement, reçut du ministère des Chemins de fer et Canaux, le 12 avril 1897, un avis où on lui apprenait que ses services n'étaient plus requis ; comme c'est l'usage en pareil cas, il demanda sa mise à la retraite, le 19 du même mois, et le ministère lui répondit que sa demande serait prise en considération à une date ultérieure. On lui apprit plus tard qu'il ne recevrait aucune allocation de retraite. Comme il avait été vingt-huit ans à l'emploi du ministère des Chemins de fer et Canaux et n'avait jamais manqué de faire ses versements au fonds de retraite, il cherchait en vain les motifs d'un pareil traitement. Après bien des recherches, il finit par découvrir que son malheur provenait de ce qu'il avait voté en faveur de feu le Dr Bergin, à l'élection de 1896. Il s'adressa alors à M. J. T. Snetsinger qui, de 1896 à 1900, fut le représentant des comtés de Cornwall et de Stormont. M. Snetsinger lui assura n'être pour rien dans cette affaire et rejeta toute la responsabilité sur le ministre des Chemins de fer. Le 19 juillet, la question ayant été débattue à diverses reprises, M. Snetsinger adressa à M. Shields une lettre où il lui disait :

Je regrette autant que qui que ce soit que votre affaire n'ait pas encore été réglée de quelque manière. Il n'y a pas que la vôtre qu'on aurait dû régler, il en est bien d'autres.

Puis il termine sa lettre en disant :

M. Scott et moi-même nous sommes occupés activement de votre affaire et n'avons pas la moindre intention d'abandonner la partie.

Après mon élection comme représentant des comtés de Cornwall et de Stormont, M. Shields, que je connais depuis un grand nombre d'années, vint m'exposer ses griefs. Je m'adressai aux fonctionnaires du ministère à Cornwall et j'appris que M. Shields fut un des meilleurs employés qu'on eût jamais eus au canal de Cornwall, qu'il avait toujours donné pleine satisfaction et que son renvoi n'était pas dû à son manque de capacité. J'ai découvert plus tard que, indépendamment de M. Snetsinger, d'autres personnages politiques de Cornwall et de Stormont ont usé de leur influence. A plusieurs reprises M. Shields a soumis son cas à l'attention du gouvernement. J'ai ici un certain nombre de lettres que je ne crois pas devoir lire, attendu que plusieurs sont confidentielles, mais il en est une qui ne l'est pas et où un ministre de la Couronne assure qu'on redressera l'erreur dont M. Shields a été victime. Qu'il me soit permis de dire que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsque je me suis rendu auprès de lui à ce propos, m'a fait le meilleur accueil et m'a prêté l'oreille la plus attentive. Je sais que les ministres ont beaucoup à faire, que tous leurs instants sont pris et qu'il ne leur est guère possible de discuter longuement les questions de ce genre. Je me suis efforcé de soumettre le cas comme il convenait et le ministre me promit de s'en occuper. Cela se passait en février.

J'ai eu depuis de nombreuses occasions de lui reparler de cette malheureuse affaire. Je suis persuadé que si les ministres avaient été bien renseignés ils n'auraient jamais songé un seul instant à conseiller au bureau de la trésorerie de priver cet homme de la pension de retraite à laquelle il a tous les titres. Le médecin de M. Shields, que j'ai consulté récemment au sujet d'un accident dont cet ancien employé a été victime quelques mois avant son renvoi, m'a dit qu'il a délivré un certificat établissant que cet homme n'est plus en état de se livrer à aucun travail manuel quelque peu pénible. Ce certificat doit se trouver aux archives d'un des ministères. Cet accident s'est produit au moment où M. Shields vaquait à ses devoirs qui étaient fort onéreux. Dans les mois d'hiver, il était chargé d'aller prendre le niveau de l'eau, et il lui fallait descendre une pente rapide, toujours couverte de glace. L'hiver qui précéda son renvoi, il fit une chute grave, et depuis qu'on lui a signifié son congé, en 1897, il n'a pu travailler une seule journée.

J'affirme sans crainte d'être contredit que M. Timothy Shields ne s'est jamais immiscé à la politique ; l'eût-il fait que le ministère tout en le congédiant, n'eût pas eu raison, pour cela même, de le priver de sa pension de retraite. Mais je sais de source certaine qu'il n'a jamais pris de part active aux luttes politiques. Il a toujours été l'ami personnel de feu le Dr Bergin dont, j'en conviens, il a favorisé la candidature en 1896, au grand ennui de ceux qui faisaient alors la lutte au Dr Bergin.

Il suffira d'appeler l'attention des honorables ministres sur le cas de cet homme, j'en suis convaincu, pour qu'on répare l'erreur dont il a eu à souffrir. Je termine en demandant à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, s'il entend recommander que l'on verse la pension qui lui est due à M.

qu'il dépense sans considérer quelle décision sera prise plus tard.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non sans tenir compte de l'avenir, mais sans perdre celui-ci de vue.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne nous a pas fait connaître, s'il a un plan, quel est ce plan, quelles nappes d'eau il utilisera et ainsi de suite. Il se borne à nous dire que nous faisons exécuter des travaux entre les deux extrémités du canal et que nous dépensons ces montants.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député (M. Sproule) veut-il laisser entendre que les travaux n'auraient pas dû être entrepris à l'endroit où ils l'ont été.

M. SPROULE : Ce n'est pas ce que je laisse entendre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député est satisfait des premiers travaux, je ne vois pas qu'il ait lieu de se plaindre parce que nous terminons la section qu'à notre avènement au pouvoir nous avons trouvée en cours de construction—construction qui s'exécutait avec beaucoup de lenteur. Il sait que la section s'étendant de Peterborough au lac Simcoe devait, croyait-on, être terminée à temps. Elle ne l'est pas encore, mais nous continuons les travaux. Autant qu'il était possible d'en juger par l'ouvrage accompli, nous avons suivi la ligne de conduite adoptée par l'ancienne administration. Nous nous rendrons jusqu'au lac Simcoe, et nous aurons alors relié par une voie navigable tous les lacs et les rivières qui se trouvent entre Peterborough et le lac Simcoe. Si l'honorable député ne pose pas ses questions pour le simple plaisir de les poser, il sait parfaitement que cette entreprise a pour but de relier le lac Balsam au lac Simcoe. Il y a plusieurs lacs le long de cette route, entre autres les lacs Sturgeon, Lovesick et Stony.

Il est six heures et la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses travaux à huit heures.

Administration du territoire du Yukon—Travaux publics—Imputable sur le capital—Edifices publics, $75,000.

M. SPROULE : A quoi servira ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la construction d'une habitation pour le commissaire à Dawson et d'un édifice où seront installés les bureaux publics. On construit présentement un palais de justice à Dawson. L'étage supérieur du bureau de poste sert aussi de bureau de télégraphie. Ces $75,000 sont nécessaires pour terminer les travaux déjà commencés.

M. SPROULE : Je croyais que la demeure du commissaire des mines qui devait contenir les bureaux publics avait été construite l'an dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, nous louons à un prix élevé l'habitation du commissaire. La construction de l'édifice commencée l'an dernier, a été terminée le 1er janvier. Il renferme les bureaux de la douane, des terres de la Couronne, du régistrateur, et des télégraphistes, aussi bien que le bureau de poste. Néanmoins cette installation n'est que temporaire.

M. SPROULE : Pourquoi ce crédit de $75,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour terminer le palais de justice qui est encore en construction et un édifice public ou sera logée la Chambre d'assemblée, ou le Conseil si vous préférez lui donner ce nom.

M. SPROULE : Quel est le coût estimatif de ces édifices ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'apprend que le bureau de poste qui est terminé a coûté près de $50,000. Nous nous proposons de construire un palais de justice qui coûtera environ $40,000. L'édifice qui servira à la Chambre d'assemblée et à l'administration, dont les plans ont été préparés, coûtera environ $70,000, d'après nos calculs.

M. SPROULE : Je croyais que le commissaire était logé dans un édifice public.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; nous louons l'habitation qu'il occupe.

M. SPROULE : Quelle partie de ce crédit représente le coût de la construction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après nos calculs, il faudra $12,000 pour le palais de justice ; la balance servira aux bureaux publics.

M. SPROULE : Ce n'est que là que $12.000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La balance sera employée à la construction de bureaux publics.

M. SPROULE : C'est donc $180,000 ; mais vous ajoutez, il me semble, le coût des édifices que vous occupez déjà, car vous construisez deux bureaux de poste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il n'y a pas d'erreur. La construction du bureau de poste est terminée le 1er janvier.

M. SPROULE : Quelle partie du crédit vous faudra-t-il pour cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne demandons rien pour cet édifice. Le crédit servira à la construction d'un palais de justice, de bureaux publics et d'une habitation pour le commissaire.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous dire quels édifices il loue actuellement, et quel est le montant du loyer par mois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crains beaucoup de n'avoir pas la liste des édifices que nous louons. Le sous-ministre m'apprend qu'elle a été communiquée à la Chambre, l'an dernier, et qu'elle est reproduite dans les " Débats ". Néanmoins, je serais heureux de la déposer sur le bureau.

M. SPROULE : Mais le grand édifice qui sert de bureau de poste et de bureaux publics est terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que je ne me suis pas fait comprendre. J'ai déclaré que le bureau de poste qui est terminé, est temporairement occupé par d'autres fonctionnaires pour lesquels nous ferons construire un autre édifice. Le présent crédit serait affecté à cette construction.

M. SPROULE : Si le bureau de poste est temporairement occupé par d'autres fonctionnaires pour lesquels nous payions loyer auparavant, nous devons maintenant économiser le montant de ce loyer ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. SPROULE : Je désire savoir quelles branches de l'administration occupent des édifices n'appartenant pas à l'Etat, et le loyer que nous payons ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saurais dire, mais je me ferai un plaisir de communiquer ces renseignements à la Chambre. M. Fuller, qui est notre architecte, là-bas, m'apprend que la construction du bureau de poste nous fait réaliser une économie de $2,025 par mois.

M. SPROULE : Est-ce la seule économie que vous réalisez, en ce qui a trait aux loyers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, cette année ; $24,000 par année est un joli denier.

M. SPROULE : Ceci ne se rapporte qu'au loyer du bureau de poste. Si je comprends bien, plusieurs autres bureaux publics occupent temporairement cet édifice et, pendant qu'ils l'occupent, nous ne devons pas être tenus de payer de loyer ailleurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député peut être certain que nous ne payons aucun loyer sans nécessité. Le parachèvement du bureau de poste, où certains bureaux publics sont installés nous fait réaliser une bonne économie, $2,000 par mois, car tous ces bureaux étaient disséminés ici et là. Nous avons économisé cette somme importante depuis le mois de janvier.

M. SPROULE : Je ne veux pas dire que le ministre paie du loyer quand il peut faire autrement, mais je désire savoir combien nous économisons sur les lourdes dépenses qu'occasionnaient, l'an dernier, les loyers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je viens de déclarer que nous économisons $2,000 par mois.

M. SPROULE : Pour le bureau de poste ; mais le ministre dit que d'autres bureaux publics sont temporairement installés dans cet édifice. Il doit y avoir une économie de loyer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous économisons $2,000 par mois, grâce à la construction du bureau de poste, où sont aujourd'hui installés d'autres bureaux.

M. SPROULE : Cette économie est réalisée sur le loyer des autres bureaux également ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement. Si mon honorable ami le désire, je lui communiquerai les détails.

M. SPROULE : J'aimerais que le ministre nous donnât une liste des édifices loués, car, autant que je me rappelle, nous payions l'an dernier des loyers fort élevés, et nous avons voté un crédit considérable pour construire un édifice qui obvierait à la nécessité de payer ces loyers dorénavant. Si nous connaissions le montant qui a été économisé, les édifices que nous louons et le montant du loyer, nous pourrions dire s'il est sage de dépenser des sommes aussi considérables.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député peut être certain que nous ne pouvons pas nous passer de ces édifices. Nous payons, il a raison de le déclarer, des loyers très élevés. Cet édifice qui ne nous coûte pas très cher—je croyais que la dépense serait plus considérable—nous permet de faire une grande économie. J'ai déclaré que nous économisions $2,000, par mois, en loyers, grâce à la construction de cet édifice.

M. SPROULE : Comment ces édifices sont-ils érigés—à l'entreprise ou à la journée?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons sur les lieux, un architecte qui est un ancien fonctionnaire du ministère. Le ministre intérimaire des Travaux publics (l'honorable M. Mulock), a demandé des soumissions. Celles-ci furent tellement élevées que mon collègue résolut de ne pas les accepter. Les plans furent modifiés, et nous fîmes faires les travaux à la

Shields qui approche la soixantaine et qui sans cela, se trouverait sans ressources, étant dans l'impossibilité de gagner sa vie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne trouve pas à redire à la manière dont mon honorable ami a soumis cette affaire au comité, mais il y a certains faits de la plus haute importance qui semblent avoir échappé à son attention. Avant d'en parler, je ferai observer à l'honorable député que si M. Shields n'a pas obtenu sa pension de retraite, il ne s'ensuit pas nécessairement que le ministre en soit la cause. C'est toujours le bureau de la trésorerie qui dispose de ces questions-là. Si je me rappelle bien, le cas dont il s'agit ici est assez particulier ; pour des raisons à lui connues, M. Shields aurait quitté le service pour se chercher un autre emploi.

M. PRINGLE : Non pas. C'est en avril 1897 que M. Shields a appris qu'on entendait se dispenser de ses services, et la nouvelle lui fut apportée par la lettre de Tom. S. Rubidge, ingénieur surveillant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'avait-il pas quitté le service avant ce temps-là ?

M. PRINGLE : Jamais depuis vingt-huit ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, je confonds cette affaire avec une autre. J'ai eu avec l'honorable député un ou deux entretiens au cours desquels, comme il l'a dit, je lui ai fait savoir que je serais fort heureux que le bureau de la trésorerie soumît cette question à un nouvel examen ; depuis ce temps-là, la besogne parlementaire nous a donné tant à faire qu'il a été impossible de réunir le bureau de la trésorerie dans le but d'examiner les questions qui donnent lieu à quelque doute, de sorte que nous n'avons pu nous occuper de cette affaire. L'exposé de la cause que m'a fait l'honorable député m'a vivement frappé et, fût-elle accompagnée des circonstances auxquelles j'ai fait allusion, cette affaire, à mon avis, mérite néanmoins d'être soumise à un examen sérieux et bienveillant. Je n'entretiens pas la moindre prévention contre la demande de M. Shields, et dès qu'il sera loisible au bureau de la trésorerie d'examiner les réclamations de cette nature, elle lui sera soumise.

M. PRINGLE : J'ai écrit à M. J. D. Snetsinger, ancien représentant de Cornwall et Stormont, au sujet de cette affaire ; il est venu me voir à Ottawa, m'a dit que M. Shields est victime d'une injustice et m'a promis de voir le ministre à ce propos. Depuis, M. Shields m'a écrit que M. Snetsinger est allé le voir et lui a appris qu'ayant attiré l'attention du ministre des Chemins de fer sur cette erreur, il espérait qu'on la réparerait. Je ne demande pas qu'on agisse avec précipitation en cette affaire, mais voilà quatre ans que cet homme a été destitué : il est aujourd'hui sans ressources et incapable de gagner sa vie. Tout ce que je demande, c'est que le bureau de la trésorerie mette cette question à l'étude à la plus prochaine occasion et rende justice à cet homme.

L'honorable M. HAGGART : Ceci me paraît un cas de grave injustice. En avril 1897, on a destitué sans raison, sans enquête d'aucune sorte un fonctionnaire nommé il y a 22 ans en vertu d'un arrêté du conseil et qui, depuis lors, n'a cessé de verser sa contribution au fonds de retraite. Son cas, on l'a maintes et maintes fois soumis au gouvernement qui a fait la sourde oreille ; le ministre promet à mon honorable ami de Cornwall et Stormont que le bureau de la trésorerie sera appelé à réexaminer l'affaire : Ignore-t-il que le bureau de la trésorerie n'a plus le droit de s'en occuper, que le gouvernement, le bureau de la trésorerie ou le conseil ne sont pas libres de revenir sur une décision déjà prise ? Il faudra présenter et faire voter un crédit en faveur de cet individu ; c'est là la seule alternative qui reste au gouvernement si mon honorable ami de Cornwall et de Stormont a fidèlement rapporté les faits. Des cas de cette nature se sont produits lorsque je faisais partie du gouvernement, et jamais le bureau de la trésorerie n'a eu le pouvoir de révoquer une décision qu'il avait déjà prise. Lorsqu'on soumettra le crédit relatif au canal de Cornwall, j'espère que le ministre déposera en même temps sur le bureau de la Chambre le mémoire ou rapport qui a guidé le conseil en cette occasion, ainsi que l'arrêté du conseil.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est sur ma demande que le bureau de la trésorerie a examiné cette affaire et en a disposé après mûre délibération. A l'encontre de l'honorable député, je suis d'opinion que le bureau de la trésorerie pourrait parfaitement revenir sur sa décision. Je conviens qu'il faudrait demander un crédit au parlement par rapport au temps qui s'est écoulé, mais si le bureau de la trésorerie s'apercevait qu'il a pris une décision erronée, rien ne l'empêcherait de revenir sur une telle décision.

Le PREMIER MINISTRE : Je me rappelle très nettement les circonstances qui ont accompagné la destitution de cet employé. D'après les renseignements qui nous furent communiqués à cette époque, le gouvernement était justifiable de se dispenser des services de M. Shields. Je serais désolé, cependant, que ce fonctionnaire se fût trouvé victime d'une injustice et, après ce qui vient d'être dit en Chambre, je dois déclarer que cette affaire fera l'objet d'une enquête. Les assertions de mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) peuvent être fondées, mais, je le répète, toute cette affaire sera soumise à un nouvel examen.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit comprend $70,000 que nous destinons cette année à la division du lac Peterborough, ainsi que $174,000 affectés à la division du lac Simcoe.

L'honorable M. HAGGART : Qu'entend faire le gouvernement par rapport à ces travaux particuliers ? Une députation est venue rencontrer l'honorable ministre qui aurait déclaré, d'après les journaux, que le gouvernement n'entendait en compléter aucun à présent,—ni ceux de la baie de Quinté, ni ceux qui sont en voie d'exécution du lac Simcoe à la Baie Georgienne,—mais qu'on entendait compléter ceux dont l'entreprise est déjà adjugée entre le lac Simcoe et le voisinage de Peterborough.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En ce qui concerne nos intentions, le rapport des journaux est assez exact, mais je n'ai pas dit que nous avons décidé de ne pas exécuter les travaux de l'une ou de l'autre des deux extrémités.

Nous avons résolu de ne demander maintenant au parlement que le crédit nécessaire pour terminer la présente entreprise. Je ne suis pas prêt à prendre d'engagement pour l'avenir. Quant aux travaux à faire à l'extrémité inférieure du canal, ils dépendront du règlement d'un différend qui existe entre les citoyens de différents endroits—Port-Hope d'un côté, et l'embouchure de la rivière de l'autre—relativement au choix du pied du canal. Des ingénieurs ont fait un examen de la route de Port-Hope, mais aucune décision n'a été prise dans un sens ou dans l'autre et la question est encore pendante. Je ne parle pas non plus, de l'extrémité donnant sur la baie Georgienne—c'est un autre point qu'il faudra régler plus tard. Nous nous proposons de terminer les travaux accordés à l'entreprise. Quand ils seront terminés, je suis certain qu'ils seront très avantageux à la population échelonnée le long de cette route.

M. SPROULE : Quelle est la nature des travaux donnés à l'entreprise à l'extrémité supérieure ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'excavation et la construction des écluses le long de la route. Cinq ou six écluses ont été données à l'entreprise dans les deux sections.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous dire quelles nappes d'eau il y a, leur profondeur et le coût estimatif des travaux une fois complétés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le coût des travaux dépendra dans une certaine mesure du choix de la route et du raccordement avec la Baie Georgienne. Différents plans devront être examinés, avant de pouvoir établir quel sera le coût des travaux, au dire des ingénieurs. Quant à la présente entreprise, d'après nos calculs, il faudra $1,000,000 pour la terminer. Je ne sais pas si j'ai répondu à toutes les questions de l'honorable député.

M. SPROULE : Le ministre n'a rien dit des nappes d'eau existantes ni de leur profondeur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous nous proposons d'obtenir six pieds de profondeur.

M. SPROULE : Je ne croyais guère que le gouvernement ferait une dépense d'un quart de million ou d'un demi-million, par année, sans avoir établi pendant ses six années de pouvoir ce qu'il entreprenait de faire, et où seraient la tête et le pied du canal. Il doit avoir pris une décision, autrement il semblerait mener à l'aventure des travaux coûteux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On pourrait croire qu'il était important de régler ces questions avant de commencer les travaux, mais ce qui a été fait n'indique pas qu'on fût fermement résolu à compléter l'entreprise du vivant de la génération actuelle. L'honorable député sait dans quelles circonstances nous avons pris les travaux à notre charge. Nous avons entrepris de les pousser aussi rapidement que, selon nous, les besoins du pays nous justifiaient de le faire, faisant exécuter les anciennes entreprises et en accordant de nouvelles, afin d'avoir une voie navigable ininterrompue entre les localités où nous pouvions espérer voir naître un commerce. Mais nous n'avons pas cru nécessaire de déterminer au plus tôt quelle serait la route définitive. Les travaux que nous faisons exécuter formeront une partie très importante et très utile du canal, lorsque celui-ci sera complété. Nous ne faisons rien qui serait inutile si le canal devait suivre la rivière presque partout, ou s'il devait passer par une autre route de manière à utiliser le lac Rice, et à aboutir à Port-Hope. Par conséquent, nous ne gaspillons pas les deniers publics et nous ne dépensons pas les forces vives du pays, en ce qui a trait à cette entreprise—à moins que mon honorable ami (M. Sproule) ne veuille dire qu'on a eu tort de commencer cette entreprise, et cela n'est pas, selon moi, l'attitude qu'il prend.

M. SPROULE: Vu les critiques auxquelles se livraient, il y a quelques années, les amis du ministre qui prétendaient voir dans cette entreprise une source de dépenses folles et inutiles et qui voulaient obtenir des renseignements certains, j'aurais cru qu'aujourd'hui ils avaient un plan bien arrêté. L'an dernier, nous accordions $320,000 en faveur de ces travaux et cette année, on nous demande $475,000. Il ressort des paroles du ministre que ces montants sont dépensés sans qu'on tienne compte du but qu'on se propose en définitive. Le gouvernement devrait pouvoir nous donner quelques informations et ne pas se borner à nous demander chaque année plus d'un quart de million

journée. J'étais absent, et je ne suis pas personnellement responsable du changement qui a eu lieu, bien que les travaux aient coûté moins cher qu'autrement.

M. SPROULE : Quel était l'architecte ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Fuller, fils de l'ancien architecte qui a construit l'édifice où nous sommes présentement. C'est un homme habile, sûr et sobre.

M. SPROULE : Si le ministre veut nous communiquer ces renseignements plus tard, j'en serai très heureux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement, avec plaisir. Je les communiquerai demain à la Chambre.

Lignes télégraphiques de Quesnel à Atlin, C.A., $30,000.

M. TAYLOR : Il me semble que le ministre des Travaux publics nous avait dit que les item se rapportant à cette entreprise se trouveraient dans le budget supplémentaire, il sait que nous examinons présentement les factures de M. W. G. Charleson, devant le comité des comptes publics, et nous désirons connaître le résultat de l'enquête et les dépositions, avant de nous attaquer à M. W. G. Charleson. Mais, à ce sujet, j'ai quelque chose à dire de M. J. B. Charleson. Son compte se trouve à la page B—59 du rapport de l'auditeur général. Je constate que M. J. B. Charleson a retiré $48,015.19, et qu'il a retenu les services d'un monsieur Taché et de M. J. E. Gobeil. D'après le rapport de l'auditeur général pour l'exercice 1897, je constate également que M. Gobeil a été au service du ministère des Travaux publics, pendant 366 jours, jusqu'au 30 juin, à raison de $2 par jour. Si je ne me trompe, M. Charleson a retenu les services de ce jeune homme, qui est marié et auquel il paie $2,-100, par année. Il l'a fait sortir du ministère des Travaux publics où il recevait $2 par jour, et lui a donné $2,100, par année. Le 10 mars, il a avancé $1,500 à M. Gobeil, puis le même jour, $400 ; $200, le 8 mai, et $100, le 11 ; $200 le 3 juin, $100 le 23 juin, et $500 le 24 ; argent remis à Ottawa, en vertu d'une procuration donnée à madame J. E. Gobeil, $50 par mois, pendant les mois de mars, avril, mai, juin et juillet, $250, formant un total de $3,250. Le compte de M. Gobeil, couvrant ce montant, est préparé de la manière suivante. On lit : montant du compte $1,477.24. En consultant ce compte, je constate que l'item premier représente les frais préliminaires, pendant les préparatifs faits pour accompagner M. Charleson au Yukon, d'après le compte annexé, $105.50. En consultant les détails, je trouve :

Ministère des Travaux publics, Ottawa,
Dt
à J. Gobeil.

8 mars—Un complet en laine grossière, $25 ; un complet (knickerbockers), $20 ; un pantalon (knickerbocker), $7 ; déménagement du mobilier, emballage, etc., $21 ; emmagasinage, $24 ; divers, y compris fiacres, $8.50 ; total, $105.50.

Telle est la première entrée de ce compte de $1,477.24. Je désire faire lecture des item pour montrer comment il a rendu compte de la balance du montant, et comment il a déduit celui-ci de l'argent qu'il a retiré. J'ai donné les détails de l'item de $105.50 ; voici maintenant les entrées suivantes :

Fiacres, $3.75 ; voiturage, du ministère au dépôt et de la résidence au dépôt, etc., $9.50 ; à Gatineau, aller et retour, en fiacre, $3.50 ; fiacres dans la ville, $3.25 ; billets de passage jusqu'à Vancouver pour M. Charleson et moi, $146 ; compartiment réservé jusqu'à Winnipeg, $30 ; dix billets de seconde jusqu'à Vancouver, avec lits, $690 ; billets de passage et wagon-palais jusqu'à Vancouver (M. Gilchen), $93 ; un billet de seconde (M. Champagon), $61 ; lit de touriste jusqu'à Winnipeg, $4.50 ; tramways, messagers, emballage, etc., $9.25 ; deux repas dans la voiture-buffet pour Charleson et moi, $1.50 ; garçon, 50 cents ; six repas dans la voiture-buffet—Charleson, $2.75, moi, $3, $5.75 ; porte-étiquette en cuir pour valises (M. Charleson), $1 ; télégrammes, $3.90 ; repas, voiture-buffet (Charleson et moi). $4.75 ; garçon, 50 cents ; six repas, voiture-buffet (Charleson et moi), $5.25 ; porter, $1.50 ; télégrammes, $4.20 ; messager, 50 cents ; fiacres à Winnipeg, $1.50 ; fiacres à Winnipeg, $1 ; timbres-poste, $5 ; compte d'hôtel (M. Charleson), $2.50 ; compte d'hôtel (J. E. Gobeil), $1.50 ; télégrammes, $5.35 ; clavigraphie, $8.80 ; messagers, $1.50 ; fiacre, $2 ; compartiment réservé, de Winnipeg à Vancouver (Charleson et moi), $46 ; quatre repas dans la voiture-buffet (Charleson et moi-même), $3 ; six repas dans la voiture-buffet, $6 ; télégrammes, $3.35 ; garçon, $1 ; trois repas, à Field, $2.25 ; trois repas, dans la voiture-buffet, $2.50 ; journaux, 50 cents ; deux repas dans la voiture-buffet (M. Charleson et moi), $1.75 ; porter, $2.50 ; hôtel Vancouver, $1.50 ; fiacre, $2 ; chemise pour moi, $2, $4; télégrammes, $7.40 ; télégrammes, $2.50 ; messager, réparations au clavigraphe, porter, $5.50 ; chemise pour M. Charleson, $1.50 ; fiacre, $1.50 ; télégramme, $1.40 ; fiacres, $2.75, $4.15 ; papeterie, $6.35 ; quatre billets de passage et compartiment réservé, de Vancouver à Victoria, $23 ; porter, 50 cents ; garçon d'hôtel, 75 cents; lunch, 50 cents, $1.75 ; chemise pour M. Charleson, $2 ; fiacre, $1.50—$3.50 ; télégrammes, $2.65 ; hôtel Driard, M. Charleson et moi, $12.75 ; porter, fiacre, $2.50 ; télégrammes à Victoria, $5.25 ; lits jusqu'à Vancouver, $6 ; télégrammes, $9.86 ; timbres, porter, $3; faire recouvrir trois valises, $22; un chapeau Stetson pour moi, $6.50; longue guêtre, en cuir, $3.50 ; remboursé à Hudon, pour messagerie, Ottawa, $1.50 ; réparation au couvercle du clavigraphe, $3.50 ; télégrammes, $5.98 ; voiture à Skagway, $2.25 ; repas à Skagway, $3.75 ; une paire de gants, $2 ; un repas pour moi, 50 cents; à Gagnon pour médicaments, $1—$1.50 ; deux repas, déjeuner et dîner, $1 ; messagerie, $1—$2; cocher de Log-Cabin à Bennett, $1 ; divers, d'Ottawa à Bennett, C.A., du 11 mars au 2 avril 1899, $30.50 ; total, $1,477.24.

Ce qui forme un total de $1,477.24, qu'il porte à son compte de $3,500. Il y a aussi trois autres petits comptes formant environ $800 ; puis il met à son crédit ses appointement à raison de $175 par mois, de sorte que l'actif et le passif s'équilibrent. Je veux que

le ministre (l'honorable M. Tarte) me dise s'il prendra dans son ministère, un employé qui reçoit $2 par jour, pour lui donner des appointements de $2,100 par année. Je veux qu'il me dise de plus, s'il paiera les frais de l'emballage et du transport de son mobilier, s'il paiera ses vêtements, ses "knickerbockers," ses chapeaux Stetson et tous les articles de luxe de cet employé et de M. Charleson. Gaspillera-t-on ainsi les deniers publics ? J'ai tiré des comptes publics tous ces item que je viens de mentionner. Le premier ministre a promis d'administrer les affaires avec économie, et je désire savoir s'il considère que c'est une économie de vêtir un homme, de le nourrir, de le faire voyager, comme le premier ministre lui-même voyagerait, en compartiment réservé, et de lui acheter un chapeau Stetson, à raison de $6.50, et des gants qui coûtent $2 la paire. Ces comptes ont été soumis au ministre qui les a apurés et approuvés, et ils ont été soldés. Je lui demanderai si toutes les autres dépenses relatives à cette ligne télégraphique ont été faites sur le même pied. Nous aurons plus tard, beaucoup à dire des comptes de W. G. Charleson qui a vendu des marchandises à son père, J. B. Charleson, pour le compte de l'Etat. Le compte de M. Taché, qui a été au Yukon, est aussi exagéré. Non seulement il entre en ligne de compte ses vêtements, mais, quand il va chez le coiffeur se faire faire la barbe et les cheveux, il met cette dépense à la charge de l'Etat. Lorsque nous payons de forts appointements aux employés, ne peuvent-ils pas acheter leurs propres vêtements et payer leur coiffure ? C'est un scandale que de dépenser les deniers publics de cette manière. Je pourrais citer plus de détails du même genre pris dans ces comptes, mais je ne veux pas ennuyer la Chambre.

Quelques VOIX : Très bien, très bien.

M. TAYLOR : Sans doute, mes amis de la droite croient que tout est pour le mieux c'est pour cela qu'ils crient très bien, très bien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quelle est la page du rapport de l'auditeur général ?

M. TAYLOR : V--59. On y trouve les détails de cette dépense de $48,000. Une entrée du compte m'a semblé étrange ; c'est celle où M. Taché veut faire payer son coiffeur par l'Etat après lui avoir fait payer ses chapeaux, ses chemises et ses gants. M. Taché est ingénieur, mais M. Gobeil était employé au ministère, il ne faisait même pas partie du service civil, c'était un employé temporaire qui recevait $2 par jour. Quand M. Charleson en a besoin, cet employé a des appointements de $2,100, sans compter toutes ces dépenses. Lui, au moins aurait dû acheter ses chemises, ses gants et ses chapeaux Stetson et, comme un voyageur ordinaire, prendre un siège dans un wagon-palais, mais non pas retenir un compartiment réservé pour M. Charleson et lui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je doute fort que la Chambre et le public soient aussi frappés d'horreur que mon honorable ami (M. Taylor) ; j'espère même que ce dernier, réflexion faite, constatera qu'il a dépassé la note. Quelle est la situation ? Le ministère des Travaux publics a ordonné à M. Charleson de se rendre dans un pays désert et d'y construire cette ligne télégraphique. Autrefois, comme aujourd'hui, il était d'usage de permettre aux principaux fonctionnaires d'acheter aux frais de l'Etat les vêtements dont ils n'auraient pas eu besoin autrement.

M. TAYLOR : Est-ce qu'ils ne portent pas de chemise, à Ottawa ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils portent des chemises moins grossières. Je crois que le public comprendra facilement qu'il faut donner quelque latitude à ceux qui partent pour une contrée déserte, et, à tort ou à raison, le ministère leur a permis de se procurer certains vêtements, et autres articles qui auraient été inutiles ici. Ils ont acheté deux ou trois chemises, au prix de quatre ou cinq dollars en tout. Ce n'est pas ce montant qui fera disparaître notre surplus.

L'honorable M. HAGGART : Et le chapeau de soie ? En avait-on besoin dans la forêt.

M. TAYLOR : Un chapeau Stetson qui coûte $6.50.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore si c'est un chapeau de soie. L'honorable député est surpris et scandalisé parce que les appointements de M. Gobeil ont été augmentés. Il recevait $900 par année au ministère des Travaux publics. Il est sténographe et clavigraphiste. Comme il est robuste et vigoureux, M. Charleson l'a choisi pour compagnon, et ses appointements ont été augmentés, de même que les salaires de tous ceux qui ont pris part à cette expédition. Je ne connais personne au ministère qui aurait consenti à se rendre dans le désert et à mettre sa vie en danger, tout en ne recevant que les mêmes appointements qu'auparavant. L'honorable député est d'avis que MM. Charleson et Gobeil n'auraient pas dû voyager en compartiment réservé ; mais je crois pouvoir les justifier. M. Charleson voulait probablement mettre son temps à profit et préparer ses plans, et comment l'aurait-il fait dans un wagon ordinaire ? Il a simplement imité la conduite de tout ministre, ou de tout homme d'affaires, voyageant en compagnie de son secrétaire. L'honorable député a lu une liste d'articles achetés par M. Charleson, et imputés sur les $3,000 avancés à M. Gobeil pour les dépenses des membres de l'expédition. Il a mentionné, entre autres effets, trois fusils. L'honora-

ble député irait là-bas armé d'un bâton, je suppose.

M. TAYLOR : Il n'a pas été question de fusils.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il n'a pas été question de fusils, je dois faire des excuses. Quoi qu'il en soit, il me semble facile d'expliquer ces comptes. La Chambre comprendra qu'il fallait vêtir et équiper convenablement ces personnes, pour le voyage. Comme j'aurai à demander une somme assez considérable dans le budget supplémentaire, je ferai mieux d'attendre la fin de l'enquête, avant d'expliquer les dépenses faites pour la construction de cette ligne télégraphique. Néanmoins, je suis prêt, dès maintenant, à répondre à toutes les questions qu'on voudra me poser.

M. TAYLOR : M. Gobeil, lorsqu'il fut engagé à raison de $2,100 par année, tenait maison. Il demande $21 pour emballer et déménager son mobilier, etc., et $24 pour emmagasinage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le sous-ministre m'apprend qu'il a biffé ce montant. Il va sans dire que je ne puis pas contrôler ces menues dépenses, bien que j'en sois responsable. Si cette entrée a été approuvée, elle n'aurait pas dû l'être.

M. TAYLOR : Rien ne démontre dans le rapport de l'auditeur général que ce montant ait été biffé. M. J. B. Charleson a approuvé le compte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai jamais prétendu que J. B. Charleson était infaillible. J'avoue que l'item relatif à l'emmagasinage n'a pas sa raison d'être. Je vois cet item pour la première fois.

M. SPROULE : Il me semble plus qu'étrange que ceux qui abandonnent les sentiers ordinaires de la vie et deviennent fonctionnaires publics, prennent du coup tant d'importance qu'ils ne sauraient plus vivre et voyager qu'en grands seigneurs. Le fonctionnaire qui se rend au Yukon, l'agent d'immigration ou l'employé civil qui voyagent en ce pays, semblent persuadés qu'ils doivent voyager en grande pompe. J'ai parcouru le Canada avec un agent d'immigration pour qui une voiture de première ne suffisait pas et à qui il ne fallait rien moins qu'un wagon-palais. Nous payons les repas, les fiacres, les pourboires de ces messieurs, un dollar par ici, 75 cents ou 50 cents par là—50 cents de pourboire au garçon. Selon moi, cela est répréhensible et le public n'approuvera pas cette manière d'agir. Je serais fâché de priver ces gens-là du confort ou du nécessaire ; mais en scrutant ces comptes, on ne peut pas s'empêcher de les trouver d'une suprême extravagance. L'Etat paie leur police d'assurance ; souvent leurs vêtements ordinaires. Je comprends que celui qui part pour les froides régions du Yukon doit se procurer plusieurs articles de vêtements dont il n'a pas besoin ici et qu'il peut y avoir lieu de les acheter aux frais de l'Etat, mais rien ne justifie l'achat de chapeaux de soie et de gants de chevreau. On dirait que ces employés font des dépenses extravagantes dans le dessein de ne pas remettre d'argent et d'équilibrer leur compte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il peut y avoir du vrai dans ce que vient de dire mon honorable ami. J'ai souvent constaté que mes employés voyageaient avec plus de pompe que moi. Mais dans la présente occurence, je ne trouve pas matière à récrimination. Il s'agit d'un chapeau de cow-boy, non d'un chapeau de soie.

M. CLANCY : Je vois que M. Taché est augmenté de $1,100. Pourquoi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Taché est un employé permanent du ministère qui reçoit $1,700 par année. En lui demandant de se rendre au Yukon, nous avons promis de lui donner $1,100 de plus, par année, tant qu'il sera absent. A son retour, il ne recevra que ses appointements d'autrefois.

M. SPROULE : Ce crédit destiné à la ligne télégraphique de Quesnel à Atlin est moins élevé. Les travaux seront-ils bientôt terminés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous espérons les terminer vers le 1er juillet prochain. J'ai reçu de M. Charleson une dépêche m'informant que quelques-uns de ses hommes avaient franchi la distance qui reste à couvrir et qu'elle est de 50 milles environ, comme il le croyait. La ligne entre Dawson et Ashcroft a 1,896 milles de longueur. Nous avons aussi construit une ligne entre Dawson et Port-Egbert sur la ligne américaine, et sur une distance de 90 milles. Quand nos amis, les Américains, auront terminé leur ligne du Cap Nome à Port Egbert nous serons reliés à tout le réseau américain, et nous nous attendons à en retirer des résultats avantageux. Jusqu'ici, les recettes de la ligne entre Dawson, Port Bennett et Atlin, distance de 650 milles, ont été de $107,000 pendant les quinze derniers mois, accusant un profit net d'environ $50,000.

M. SPROULE : Quel est le coût d'une dépêche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cinquante cents par 10 mots pour 100 milles de distance. Il y a, il va sans dire, des tarifs locaux que mon honorable ami trouvera à la page 40 du rapport du ministère des Travaux publics et dont personne ne s'est plaint. Quand cette ligne sera terminée, ainsi que les lignes secondaires que nous construisons entre Fort Fraser

et le pont Benson, 200 milles environ, et entre Fort Simpson et Hazelton, nous aurons un vaste réseau télégraphique qui, nous espérons, sera très profitable. Pour donner un aperçu des travaux exécutés, je dirai que nous avons construit environ 34 postes et abris entre Quesnel et Dawson. Je crois que la construction de cette ligne est très profitable. Je ne prétends pas que tout a été fait comme nous aurions pu le faire nous-mêmes, mais, si nous tenons compte des difficultés provenant de l'éloignement et d'autres causes, je crois qu'il n'y a pas lieu de critiquer beaucoup le ministère. Je n'en ai pas le mérite, ayant été absent presque tout le temps. Politique à part, je crois que M. Charleson, qui a été en butte à beaucoup d'accusations, a accompli un travail qui lui fera honneur. En cinq mois, il a construit, et bien construit, la ligne télégraphique entre Bennett et Dawson, sur un parcours de 650 milles. Je ne crois pas que la dépense ait été excessive.

M. TAYLOR : Nous ne savons pas ce qu'elle a été.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a des comptes en souffrance qui peuvent se chiffrer par $15,000 ou $20,000, en tout, mais nous connaissons à peu près où nous en sommes.

M. TAYLOR : Le ministre (M. Tarte) sait peut-être, mais la Chambre et le public ignorent, combien M. Charleson a dépensé pour exécuter ces travaux. Nous ne connaissons que ce qui a été publié dans le rapport de l'Auditeur général pour le dernier exercice. Dans un an d'ici, quand nous verrons le prochain rapport, il pourra y avoir toute une révélation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je donnerai avec plaisir toutes les explications lorsque viendra le budget supplémentaire. Je ferai préparer un état détaillé que je déposerai sur le bureau de la Chambre.

M. TAYLOR : Le ministre a-t-il dit que les appointements de M. Taché sont de $1,700 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, lors de son départ, son salaire était de $1,700, et il a été entendu qu'il recevrait $1,100 de plus, soit $2,800 pendant son absence.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a-t-il aussi promis de lui payer sa pension ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il a été entendu que tous ces fonctionnaires seraient nourris et logés.

M. TAYLOR : En plus des $2,800 ?

Le MINISTRE DES. TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. TAYLOR : Le ministre s'est engagé à payer des comptes comme ceux-ci :

M. TARTE.

Ministère des Travaux publics,

Dt à J. C. Taché.

Bennett, C.A., 6 mars 1899.—Cocher pour aller à Hull et la Gatineau, et revenir, $4 ; lunch, 50 cts. 8 mars : chemise et chaussures, $6. 10 mars : Portefeuille, $2. 11 mars : cocher, $4. 15 mars : valise, $2.50. 18 mars : chemises, $2 ; chapeau et casquette, $4. 22 mars : chemise et faux-cols, $3. 25 mars : tabac, $2 ; blanchissage, $2. 31 mars : lunettes pour la neige, $3 ; plaque à developper les photographies, $2.50.

Je suppose qu'il prenait des vues instantanées le long de la route.

—3 avril : 2 prs de chaussettes, $1.50 ; 2 semelles en feutre, 50c. 10 avril : tabac, $1.50. 14 avril : blanchissage, $2.15. 2 mai : blanchissage, $2.60. 4 juillet : barbe et cheveux, $2.

Tout cela est approuvé par M. Charleson, surintendant des travaux du Yukon. Le ministre ne se contente pas d'élever de $1,100 le salaire de ce fonctionnaire mais il le loge, le nourrit, lui achète des vêtements, des portefeuilles, du tabac, etc., il le fait blanchir et lui paie son coiffeur et son barbier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois dire que lorsque j'ai augmenté de $1,100 le salaire de M. Taché, je ne m'attendais pas à ce qu'il nous fît payer son barbier.

M. TAYLOR : Ce n'est pas au ministre, mais au pays qu'il fait payer cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que j'ai voulu dire. Il faut croire que M. Taché, qui est un ancien fonctionnaire, avait contracté de bien mauvaises habitudes sous l'ancien gouvernement.

M. TAYLOR: C'est l'excuse que l'on donne chaque fois que quelqu'un se conduit mal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Badinage à part, je crois que quelques-uns de ces comptes n'auraient pas dû être approuvés. Mais il s'agit de petites sommes, et un ministre ne peut pas surveiller tous ces détails. Il y a peut-être du vrai dans ce que dit l'honorable député lorsqu'il prétend que ces fonctionnaires voyagent quelquefois mieux que les ministres. M. Taché est peut-être dans ce cas, car il va certainement trop loin, quand il se fait couper les cheveux aux frais de l'Etat. Quant aux vêtements, j'ai permis à ces fonctionnaires d'acheter les articles dont ils n'auraient pas eu besoin ici, mais ils ont peut-être outrepassé mes ordres. Somme toute, il n'y a pas grand'chose à critiquer.

M. TAYLOR : Je pourrais lire tous ces comptes, il y en a un de $640 composé d'item comme ceux que je viens de citer, et un autre de $626, tous deux approuvés par M. Charleson, cet homme de confiance du ministre. Si l'argent s'en va comme cela, dans les petites choses, qu'arrivera-t-il dans les grandes, comme lorsque M. Rochester, par exemple, certifiera de concert avec son ami, M. Charleson, les comptes pour les poteaux de télégraphes qu'il s'est engagé à fournir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien prêt à blâmer ce qui est mal, mais je n'irai certainement pas aussi loin que l'honorable député. Si M. Taché a chargé au gouvernement quelques bagatelles qu'il aurait dû payer de sa poche, ce n'est pas une preuve que M. Charleson a mal agi. On n'a rien prouvé contre lui.

M. TAYLOR : On ne nous a pas permis de le faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député a eu toutes les occasions possibles de prouver quelque chose contre M. Charleson, mais il ne l'a pas encore fait. Ces petites erreurs sont inévitables dans toute grande administration. L'honorable député est, je crois, à la tête d'un grand établisement et ne lui est-il jamais arrivé d'avoir à réduire les comptes de ses employés ? Ces choses arrivent tous les jours. Mes fils emploient cinq, six ou même dix voyageurs dont les comptes ont souvent besoin d'être réduits. Cela arrive dans tous les établissements.

M. TAYLOR : Le ministre n'a pas le droit de dire que nous avons eu toutes les occasions possibles d'examiner les comptes de M. Charleson, car il sait que la première fois que le nom de M. Charleson a été mentionné devant le comité des comptes publics, nous l'avons fait demander, mais qu'il n'a pu se présenter, parce qu'il était absent. Nous avons alors donné avis que nous aurions besoin de lui cette année. La Chambre s'est réunie le 6 février et M. Charleson est resté à Ottawa jusqu'au 12. Pour une raison ou pour une autre le comité des comptes publics n'a été organisé qu'après son départ.

Quelles chances avons-nous eu d'examiner ses comptes ? Tous ceux qui les ont certifiés étaient partis avec lui, comme M. Rochester et M. Glichen, et ils n'ont pas pu être entendus. On constate par le rapport de l'auditeur général que M. Charleson et sa famille ont retiré du trésor public, les sommes suivantes :

V—54	E. E.	Charleson	$ 605 20
55	J. B.	"	287 20
54	J. B.	"	48,015 39
54	W. G.	"	12,035 85
64	Alex.	"	521 30
64	A. J.	"	2,278 50
64	E. E.	"	150 00
64	J. B.	"	3,039 15
64	W. G.	"	12,295 99
77	W. G.	"	55 90
86	W. G.	"	33 04
87	W. G.	"	55 44
87	W. G.	"	179 40
87	W. G.	"	10 37
88	W. G.	"	8 94
88	W. G.	"	80 00
102	W. G.	"	15 00
104	W. G.	"	31 20
104	W. G.	"	1 50
105	W. G.	"	42 70
106	W. G.	"	28 80
106	W. G.	"	3 10
V—109	W. G.	Charleson	$ 7,138 97
111	W. G.	"	392 69
113	W. G.	"	6 71
158	W. G.	"	91 78
245	W. G.	"	156 37
259	W. G.	"	36 00
271	W. G.	"	95 21
292	W. G.	"	12 00
292	W. G.	"	15 50
293	W. G.	"	60 46
294	W. G.	"	4 39
316	W. G.	"	196 60
323	Alex.	"	1,302 00
323	E. E.	"	545 94
323	J. B.	"	13,769 67
323	P. W.	"	673 00
Total			$104,771 56

Autant que nous avons pu nous en rendre compte, le pays n'a pas reçu le quart de la valeur de cet argent. Tous ces comptes sont certifiés par le père ou le fils, pour tous les membres de la famille.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi cela ?

M. TAYLOR : Parce que les comptes que j'ai vus, en font foi. M. Charleson est le surintendant et tous les comptes lui passent par les mains ; c'est lui qui les approuve. Le ministre dit que l'opposition a eu toutes les chances possibles d'examiner ces comptes, tandis qu'en réalité, depuis deux ans, M. Charleson disparaît à la veille de la réunion du comité. Nous avons la promesse du ministre qu'il sera ici l'an prochain et nous lui rappellerons sa promesse ; nous examinerons alors les comptes des trois dernières années, et d'ici là, le ministre n'a pas le droit de dire que nous avons eu la chance d'examiner les comptes de M. Charleson. Nous examinons en ce moment les comptes de W. G. Charleson, et nous ne toucherons à ceux de J. B. Charleson que l'an prochain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne veut pas être juste. J. B. Charleson a été chargé de construire une ligne télégraphique au Yukon, et les travaux sont commencés depuis deux ans. L'an dernier, au commencement de l'hiver, il restait encore 50 ou 60 milles de ligne à construire. La ligne de Bennett était commencée, et les plans étaient préparés pour celle de Hazelton. Qu'est-ce que la Chambre aurait dit si, au lieu de renvoyer M. Charleson à ses travaux je l'avais retenu ici, pour attendre le bon plaisir de mon honorable ami ? On m'aurait pris pour un fou.

M. SPROULE : L'an dernier, quand l'ordre a été donné de faire comparaître M. Charleson, il était ici, puisqu'il a été vu le lendemain, à l'hôtel Russell. On donna comme excuse que l'ordre n'avait pu lui être signifié, bien qu'il eut été laissé à son bureau. C'est alors qu'il partit immédiatement pour le Yukon. La même chose s'est répétée cette année, et tout cela prête au soupçon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'an dernier je n'étais pas ici, mais cette année j'étais présent, et l'honorable député de Grey-est, n'aurait pas agi autrement que je l'ai fait. Il fallait terminer cette ligne au plus tôt, et c'eût été une folie de retenir M. Charleson ici. Quant à M. Glichen, c'est le gardien permanent de nos magasins à Bennett. Etait-il raisonnable de le faire venir ici à cette saison de l'année ? Ce voyage aurait causé les plus grands embarras. On peut en dire autant de M. Rochester.

D'ailleurs l'absence de M. Charleson ne peut pas empêcher l'honorable député (M. Taylor) d'examiner ses comptes ; il peut même les examiner avec plus de latitude que si M. Charleson était ici pour se défendre. Dans tous les cas, il sera ici l'an prochain, puisque la ligne sera terminée au commencement de juillet. J'espère que nous nous retrouverons tous ici l'an prochain. Je ne prétends pas que M. Charleson n'a pas commis de faute et j'admets qu'il n'aurait pas dû certifier les comptes des marchandises vendues par son fils ; mais jusqu'à présent, nous n'avons découvert qu'un seul cas, dans lequel les comptes sont approuvés par M. Charleson seul. Il s'agissait d'un achat de fil métallique. Ce fil a été expédié et nous produisons le connaissement. Mais M. Charleson a le malheur d'avoir un fils, ou plutôt deux fils et de les aimer. Je dois faire remarquer aussi que toutes les marchandises achetées chez W. G. Charleson n'ont pas été commandées par le père. Les commandes ont même été rarement faites par lui, et les fonctionnaires ont plus acheté que lui, à ce magasin. Il existe une sorte de franc-maçonnerie entre les employés publics et ils sont portés à s'encourager les uns les autres. Ils n'étaient aucunement tenus d'aller là, et j'ignore pourquoi, ils ont acheté plus de lui que des autres. Le nom de M. Charleson était sur la liste des magasins à patronner, comme les autres. M. Taché a acheté là, je suppose, parce qu'il partait pour le Yukon en compagnie du père de ce marchand.

M. TAYLOR : Il y avait peut-être le tour du bâton.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il y avait le tour du bâton, je tiens à le savoir. Si l'honorable député en sait quelque chose, qu'il le dise, et tous les coupables seront punis. Tous ceux qui ont accepté des pots de vin seront destitués.

M. TAYLOR : Non, non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Si un fonctionnaire public a accepté une commission, je veux le savoir, et il sera mis à la porte. Mais l'honorable député ne devrait pas porter de pareilles accusations sans en avoir la preuve.

M. TAYLOR : Il est heureux que le ministre nous ait promis une meilleure occasion d'examiner les comptes, car à la page V-59, du rapport de l'auditeur général, pour l'exercice courant, au sujet d'une dépense de $48,000 l'auditeur général dit :

Pièces justificatives reçues le 21 décembre, trop tard pour être inserées ici.

Nous n'avons aucun détail.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toutes les pièces justificatives sont maintenant arrivées.

M. TAYLOR : Nous n'avons pas encore pu les avoir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elles sont toutes devant le comité des comptes publics.

M. TAYLOR : Dans le rapport de l'auditeur général nous ne pouvons pas examiner les comptes de M. Charleson, parce que les pièces justificatives n'y sont pas. A quoi servent les comptes, sans pièces à l'appui. Nous voulons que M. Charleson soit présent pour l'interroger.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les documents sont maintenant devant le comité. Voici ce qui est arrivé : j'avais un excellent comptable dans la personne de M. Dionne, qui est mort. Il a été remplacé par M. Kingston qui a été promu, et n'a pas eu, lui-même, de remplaçant. A mon retour d'Europe, l'auditeur général m'informa que le personnel, à la comptabilité, était insuffisant. Les affaires du département ont considérablement augmenté. Nous avons à surveiller l'emploi de $6,000,000 ou $6,500,000 par année, au lieu de $2,000,000 ou $2,500,000, comme autrefois. Je répète que le personnel de la comptabilité n'était pas assez nombreux et que nous n'avons pas pu préparer les pièces justificatives à temps. Mais elles sont toutes ici, à présent. Je regrette ce retard, mais la faute n'en est à personne.

M. CLANCY : Je crois que la ligne entre Bennett et Dawson est terminée depuis longtemps et que celle entre Atlin et Quesnel, est très avancée. Il serait temps de donner à la Chambre quelques données positives sur le coût de ces travaux. L'honorable ministre pourra-t-il, d'ici à quelques jours, nous donner un état détaillé du coût des poteaux, du fil, des barres transversales, etc. ? Si le ministre n'est pas en état de nous donner ces renseignements à présent, il nous rendra un grand service en le faisant d'ici à quelques jours.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas donner ces détails ce soir, parce que tous les comptes sont devant le comité des comptes publics, où on peut les voir. Je puis donner le coût total de la ligne, mais plus tard je me ferai un plaisir d'expliquer tous les détails.

M. CLANCY : J'aimerais à avoir des explications sur ces améliorations des ri-

vières sous la direction de M. Taché, et pour lesquelles il y a un crédit de $40,000. Ces travaux sont-ils terminés et le crédit de l'an dernier est-il épuisé ?

M. SPROULE : J'ai encore une question à poser au ministre, au sujet de la ligne télégraphique.

J'ai compris de ses paroles que le tarif était de 50 cents pour dix mots pour chaque 100 milles. Comme la longueur de cette ligne est de 1,850 milles, l'envoi d'une dépêche de dix mots devra coûter $9 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est là le tarif pour la ligne située entre Bennett et Dawson, mais les prix seront moins élevés une fois la ligne terminée. C'est là le tarif actuel, et si l'honorable député veut bien consulter le rapport des Travaux publics, à la page 40, il comprendra facilement toute l'affaire. Actuellement le gouvernement exige 50 cents pour transmettre un télégramme de dix mots, sur une distance de 100 milles, par la ligne de Bennett et Dawson, ce qui fait environ $3.75 pour une dépêche adressée de Vancouver.

M. SPROULE : Quelle est la longueur de cette ligne télégraphique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 650 milles. Quand l'autre ligne télégraphique sera terminée, il nous faudra adopter un tarif spécial qui n'est pas encore déterminé.

M. CLANCY : Quel est le tarif pour chaque mot en sus de dix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Entre Dawson et Bennett il est de 15 cents pour chaque mot additionnel.

M. HENDERSON : Je voudrais savoir du ministre des Travaux publics s'il est d'opinion que cette entreprise sera un succès au point de vue financier, une fois complétée. Le gouvernement ou le pays vont-ils en retirer certains bénéfices ? On se rappelle qu'il y a deux ans, lorsque le gouvernement s'est chargé de la construction de cette ligne, il a mis de côté les offres que lui faisait une compagnie d'entreprendre la construction de cette ligne télégraphique. En agissant ainsi, le gouvernement ne pouvait avoir d'autre but que de favoriser les intérêts du pays. Pourquoi aurait-il laissé de côté les offres qui lui étaient faites par une compagnie privée, à moins d'être certain que le pays retirerait des avantages de cette ligne de conduite ? Maintenant que cette entreprise est à la veille d'être terminée, je voudrais savoir si l'honorable ministre croit que le pays va retirer des profits considérables de la construction de cette ligne par le gouvernement, plutôt que s'il avait confié la chose à une compagnie privée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jusqu'à présent, cette entreprise a donné d'excellents résultats au point de vue financier. Le 1er janvier dernier les recettes étaient de $107,712.28 et les dépenses de $57,415.40, laissant un profit net d'environ $50,000.

M. CLANCY : Combien sa construction a-t-elle coûté ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $178,820.73. Si la dernière partie de la ligne donne d'aussi bons résultats que la première, le gouvernement aura fait là un excellent placement.

M. CLANCY : L'honorable ministre est-il d'opinion que cette dernière partie de la ligne va donner d'aussi bons résultats ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le crois, sans pouvoir l'affirmer, du moins pour le moment.

L'honorable M. HAGGART : Combien l'honorable ministre croit-il que va coûter la construction de toutes ces lignes télégraphiques ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici les estimations préparées à ce sujet : de Bennett à Dawson, 654 milles, $178,820.33 ; de Dawson à Fort-Egbert, 90½ milles, $20,000 ; ligne de Quesnelle, $461,281; ligne de la crique Manson, $73,000 ; de Fort-Simpson et Hazelton, $40,000 ; total, environ $773,000. La construction de cette ligne a coûté en moyenne à peu près le prix fixé par M. Hosmer, alors qu'il était président et gérant de la ligne télégraphique du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai ici une lettre dans laquelle il estime que la construction de cette ligne devra coûter environ $340 par mille ; or, le gouvernement a payé $379.

L'honorable M, HAGGART : Quelle en est la longueur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 2,038½ milles. Je puis ajouter que M. Hosmer m'a écrit une lettre dans laquelle il me dit que le chemin de fer Canadien du Pacifique sera toujours disposé à louer notre ligne et à nous payer un intérêt de 4 pour 100 sur le coût de l'ouvrage. J'espère obtenir un meilleur résultat et je ne suis pas disposé pour le moment à la louer.

L'honorable M. HAGGART : Combien estime-t-on que la ligne va coûter chaque année pour les employés, les réparations et autres travaux requis ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis donner un chiffre exact. L'année dernière nous avons dépensé $57,000 en 18 mois, mais j'ai reçu, il y a quelques semaines, de la part de M. Crease, notre gérant, un télégramme, dans lequel il me dit qu'il espère dépenser cette année, $7,000 de moins que par le passé.

L'honorable M. HAGGART : Ces dépenses ne sont que pour une ligne d'une longueur de 600 milles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 654 milles et de plus les 90 milles de la ligne d'Atlin. Lorsque toute la ligne sera construite, les dépenses seront naturellement plus élevées, mais je ne puis donner un chiffre déterminé.

M. CLANCY : Cela comprend-t-il les stations, le matériel requis, etc.?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, presque toutes les stations sont construites. Il y a 34 stations et maisons de refuge sur la ligne de Quesnelle et Atlin, et sur les autres lignes nous en avons un aussi grand nombre que les besoins du service l'exigent.

M. CLANCY : Probablement que ces stations seront remplacées par d'autres constructions mieux finies et plus durables?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que ces stations sont en assez bon état. Le ministère ne songe pas à en construire de meilleures pour le moment.

M. CLANCY : Comment se fait-il que M Hosmer ait écrit à l'honorable ministre la lettre qu'il vient de mentionner?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Hosmer insistait pour que le gouvernement construisît la ligne; il m'a écrit une couple de lettres à ce sujet, et c'est dans la lettre que j'ai ici, qu'il mentionne ces chiffres. Je crois que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait envoyé M Richardson pour s'assurer de ce que coûterait la construction de cette ligne, et c'est en se basant sur les renseignements ainsi obtenus que M. Hosmer m'a donné ces chiffres.

M. CLANCY : Est-ce que M. Hosmer avait l'intention d'en entreprendre la construction?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, je veux parler de M. Charles R. Hosmer, qui était gérant et président des lignes télégraphiques du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SPROULE : Quand le gouvernement fit connaître le tarif qu'il voulait mettre en vigueur pour les messages expédiés sur sa ligne, on le trouva un peu élevé, mais ceux qui étaient au courant des difficultés que l'on aurait à surmonter dans cette partie du pays le trouvèrent très raisonnable. Comme l'honorable ministre vient de nous dire que le chemin de fer Canadien du Pacifique est disposé à louer la ligne et qu'il a même fait une offre à ce sujet, je me permettrai de lui faire remarquer que bon nombre de gens sont d'avis que le tarif actuel est trop élevé et qu'il pourrait être réduit, dans un avenir rapproché, afin que le peuple puisse retirer de plus grands avantages des dépenses considérables que le pays a dû faire pour la construction de cette ligne. Il est bon de ne pas perdre de vue cet aspect de la question. Cette entreprise ne me paraît pas coûter trop cher, mais il me semble que l'on ne devrait pas permettre à une compagnie de particuliers de s'emparer de la ligne et d'y maintenir les taux actuellement en vigueur et qui sont très élevés. Cela serait certainement un excellent placement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'aimerais à connaître l'opinion des membres de cette Chambre sur ce point. Une fois cette ligne terminée, elle aura coûté au pays trois quarts de millions de dollars. Est-ce que l'on s'attend à ce que le gouvernement cherche à réaliser des bénéfices avec cette entreprise, ou bien seulement à payer les dépenses ? Encore une fois, j'aimerais à obtenir l'opinion de la Chambre à ce sujet. Il ne s'agit pas là d'une question de parti, et je suis prêt à accepter les conseils que voudront bien me donner les membres de cette Chambre sans distinction de parti. En augmentant les prix nous pourrions réaliser un certain montant d'argent ; mais si l'on veut que le ministère se contente de payer les frais d'exploitation et de réparations, nous pouvons réduire les prix.

M. SPROULE : Je crois que lorsqu'il s'agit d'une entreprise de cette nature, qui est appelée à faire concurrence à des entreprises appartenant à des particuliers, les taux réclamés pour l'envoi des dépêches doivent être suffisamment élevés, non seulement pour payer les frais d'entretien de la ligne, mais également un intérêt raisonnable sur l'argent placé dans l'entreprise. C'est là une proposition raisonnable. Si ces lignes ne doivent pas faire concurrence à d'autres lignes télégraphiques appartenant à des particuliers, je serais prêt à dire : réduisez les taux autant que possible, et arrangez-vous de manière à ne payer que les frais d'entretien et de réparation de la ligne. Avec une sage administration, je crois que l'on peut réduire considérablement les taux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis moi-même d'avis que les bénéfices ont été un peu trop élevés durant les derniers 18 mois.

M. SPROULE : Je partage l'opinion de l'honorable ministre à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous sommes peut être laissés entrainer par le désir de montrer un trop beau résultat. Cependant, je dois ajouter que personne ne s'est encore plaint de ces taux. La population de cette partie du pays paie sans murmurer. Le ministre n'a pas encore décidé quels seraient les taux, une fois la ligne terminée.

M. TAYLOR : Je veux donner à l'honorable ministre lecture d'une lettre qui se trouve dans le rapport de l'auditeur général, à la page V—341, dans laquelle ce dernier attire l'attention sur la manière peu régulière

dont ces comptes étaient tenus au Yukon. Cette lettre est datée du 13 décembre 1900, époque où le rapport de l'auditeur général devait se trouver entre les mains de l'imprimeur. Elle est adressée au sous-ministre, et se lit comme suit :

Bureau de l'Auditeur,
Ottawa, le 13 déc. 1900.

Monsieur,—Permettez-moi d'attirer votre attention sur les montants d'argent considérables reçus par M. J. B. Charleson en 1898-1900, et pour lesquels nous n'avons pas encore reçu de comptes, à savoir :

Edifices publics, district du Yukon....	$ 4,300 00
Ligne télégraphique, Bennett-Dawson.	43,615 39
" " Quesnel-Atlin ..	1,000 00
Rivières Lewes et Yukon.....	47,710 86
	$96,626 25

Au cours d'une entrevue que j'ai eue avec vous et le comptable du ministère il y a environ deux semaines, M. Kingston a déclaré que quelques-unes de ces pièces justificatives lui étaient parvenues, bien que dans un état incomplet ; mais qu'il n'avait pas eu le temps nécessaire pour les examiner (tel que requis par l'acte du revenu consolidé et de l'audition) avant de les transmettre à ce bureau.

J'avais aussi compris que vous deviez demander à M. Charleson (qui était revenu à Ottawa) de passer au bureau de l'auditeur afin de fournir les renseignements dont on pourrait avoir besoin ; et que vous deviez télégraphier à Vancouver pour faire revenir M. Hardy, qui avait agi en qualité de comptable pour M. Charleson. Comme je n'ai vu aucun de ces messieurs, veuillez me dire quand je puis m'attendre à recevoir leur visite.

Comme cela a eu lieu l'an dernier, dans des circonstances identiques, j'ai transmis le manuscrit de mon rapport à l'imprimeur de la Reine, ayant entré vis-à-vis les avances ci-dessus mentionnées une note que l'on devrait placer à la fin des dépenses du ministère des Travaux publics, les comptes de J. B. Charleson, et cela dans l'espoir que les documents nécessaires arriveraient en temps pour nous permettre de préparer ces comptes.

J'espère qu'il en sera ainsi; autrement, je serais obligé de fournir les explications nécessaires dans mon rapport, afin de ne pas être tenu responsable des retards que cela aurait pu entraîner.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. McDOUGALL, A.G.

Au sous-ministre du ministère des Travaux publics.

Et au bas de la lettre on peut lire ce qui suit :

Note.—Les pièces justificatives pour une bonne partie des dépenses faites entre mars et octobre 1899, ont été fournies à ce bureau le 21 décembre 1900.—J. L. McD.

Des comptes vieux de plus d'un an n'ont pas encore été produits ; et qu'est-il advenu des comptes depuis octobre 1899 ? Ils devraient se trouver en détail dans le rapport de l'auditeur général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député sait bien que tous ces comptes ont été produits.

M. TAYLOR : L'honorable ministre n'est guère plus renseigné que moi à ce sujet. Il ne peut fournir ces comptes à la Chambre ou les produire devant le comité des comptes publics. Il n'y a pas un membre de cette Chambre qui les ait vus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les comptes fournis à l'auditeur général ont été produits. Ils étaient sans doute en retard, mais j'ai expliqué pourquoi. M. Charleson était absent au Yukon, et ces comptes ne pouvaient être expédiés régulièrement. M. Hardy, le comptable, a été examiné devant le comité des comptes publics et retenu ici alors qu'il aurait dû être à son poste. Je ne vois pas de quoi on aurait raison de se plaindre. L'honorable député doit savoir que les choses ne peuvent se faire aussi régulièrement dans cette partie du pays, qu'ici à Ottawa. Tous ces comptes sont maintenant produits.

Ligne télégraphique—De Dawson à Fort-Egbert, $8,000.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette ligne qui a une longueur de 90½ milles s'étend de Dawson à la frontière américaine. Lorsque les Etats-Unis auront terminé leur propre ligne entre le Cap Nome et Fort-Egbert, nous serons en communication avec le réseau télégraphique américain. Nos voisins se sont trouvés dans l'impossibilité de compléter leur ligne l'an dernier, parce que leur fil et autres matériaux se sont perdus dans un naufrage ; mais les travaux sont poussés activement cette année. Nous avons construit cette ligne de Dawson à Port-Egbert après nous être entendus avec le major général Greeley, de l'armée américaine, qui a attiré notre attention sur les nombreux avantages que les deux pays devraient retirer d'un raccordement à cet endroit.

M. HAGGART : Quand les Américains espèrent-ils compléter leur ligne entre Cap-Nome et Egbert?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y en avait 15 ou 20 milles de construits quand cet accident s'est produit. Un bateau chargé de fil et autres matériaux a coulé à fond, mais les travaux se continuent acuellement, et ils espèrent les terminer cette année.

Sentiers, chemins et ponts, $40,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit ici de chemins qui partent de Dawson pour se rendre à différents points. Quelques-uns ont été construits sous la surveillance de M. Ogilvie, mais, aux dépens du ministère, et nous les avons payés. Un grand nombre d'autres l'ont été sous la direction de M. Taché lui-même, avec le consentement du conseil du Yukon. Il est de la plus haute importance que nous construisions un plus grand nombre de chemins

aussitôt que possible, et j'ai l'intention de demander un crédit considérable à cette fin dans les estimations supplémentaires.

Améliorations des rivières Lewes et Yukon, y compris une gratification de $1,100 par année à l'ingénieur surintendant J. C. Taché, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $40,000.

M. CLANCY : Quelles sont les améliorations qu'il reste à faire dans ces rivières?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Taché prétend qu'il faudra dépenser de $30,000 à $40,000 pour des améliorations additionnelles dans les rivières Lewes et Yukon. Des travaux considérables ont déjà été exécutés, et nous avons reçu une lettre du major Bond, l'agent des assurances de Montréal, dans laquelle il félicite le ministère et déclare que ces améliorations sont très utiles. Ce crédit sera suffisant pour compléter les travaux.

M. CLANCY : M. Charleson a-t-il la direction d'autres travaux que ceux des lignes télégraphiques?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. Je lui ai demandé de me renseigner sur les autres sujets qu'il croirait intéressants, mais il n'est chargé que de la construction de la ligne télégraphique, et c'est tout ce qu'il peut faire.

M. CLANCY : M. Charleson n'avait-il pas été également chargé de surveiller les améliorations qui devaient être faites dans les rivières?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand M. Charleson est parti pour la première fois, nous croyions qu'il était préférable de lui confier la direction de tous les travaux, mais plus tard nous avons constaté que vu les distances considérables à parcourir et les différents genres de travaux, il valait mieux diviser l'ouvrage. M. Taché reçut donc instruction de surveiller les travaux à faire dans les rivières et les lacs, et M. Charleson s'occupa exclusivement des lignes télégraphiques.

M. CLANCY : Durant combien de temps M. Charleson a-t-il eu la surveillance des travaux d'amélioration dans les rivières et des édifices publics?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Charleson, virtuellement, n'a pas dirigé d'autres travaux que ceux de la construction des lignes télégraphiques ; et quant à lui confier la direction des autres services, la chose a été jugée impraticable.

M. CLANCY : De qui M. Fuller reçoit-il ses instructions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il reçoit ses instructions du ministère.

M. INGRAM : Je vois dans le rapport de l'auditeur général que ce fonctionnaire se plaint que M. Hardy, bien qu'il exerce la charge de comptable pour M. Charleson, n'a pas donné d'explications au sujet des deniers dépensés par ce dernier. Je voudrais savoir si l'auditeur général a obtenu satisfaction de M. Hardy à ce sujet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans aucun doute. M. Hardy était absent, lorsque l'auditeur général écrivit la lettre en question. Subséquemment, M. Hardy revint à Ottawa et voilà quatre à cinq mois qu'il est ici. Toutes les pièces justificatives sont entre les mains de l'auditeur général et M. Hardy a comparu devant le comité des comptes publics—je crois même qu'on l'examine actuellement.

M. SPROULE : Je ne sais s'il est convenable de faire allusion à cette question, puisque le comité n'en est pas actuellement saisi ; mais au sujet des témoignages de M. Hardy, il me semble inadmissible au point de vue des affaires, que M. Rochester, qui est allé au Yukon à titre de comptable dans l'intérêt du gouvernement, devienne plus tard sous-entrepreneur sous la direction de M. Charleson, tout en continuant à tenir ces comptes où il est lui-même intéressé, puisqu'une forte partie de ces deniers retombe dans son gousset. Or, rien n'indique à quelle époque M. Rochester a cessé d'être employé public pour devenir sous-entrepreneur. Tous ces travaux semblent s'être exécutés sans le moindre souci des règles les plus élémentaires suivies dans les affaires, et il nous a été impossible de nous former une idée claire et précise des relations réelles existant entre le fonctionnaire chargé de la direction de travaux entraînant pareilles dépenses et ce comptable, devenu plus tard sous-entrepreneur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est peut-être irrégulier de discuter maintenant pareille question ; mais puisque mon honorable ami (M. Sproule) l'a signalée à notre attention, il me sera bien permis d'apporter quelques éclaircissements. M. Rochester est parti d'Ottawa à titre de comptable et de contremaître pour le ministère des Travaux publics. C'est un homme d'expérience, choisi par M. Charleson lui-même. Il s'est fort bien acquitté de sa besogne de comptable, ainsi qu'on peut le constater, en examinant les livres de comptes qui sont soumis au comité des comptes publics.

L'auditeur général les a examinés et ils sont aujourd'hui propriété publique. A une certaine date, M. Charleson donna à M. Rochester une entreprise de poteaux. Quant à savoir si en cela M. Charleson a agi sagement, c'est là une question sur laquelle je ne veux pas me prononcer. A tout événement, M. Charleson a donné cette entreprise à M. Rochester, à condition qu'il continuât à tenir ses comptes le soir, sans rémunération. Je tiens ce renseignement de M. Charleson lui-même, à qui j'avais demandé des explications au sujet de cette

entreprise. Il m'avoua qu'en donnant cette entreprise à M. Rochester, il avait consulté les intérêts du ministère. M. Hardy a affirmé sous la foi du serment que M. Rochester était le seul qui fût en mesure de tenir ces comptes.

M. TAYLOR : Alors, pourquoi M. Charleson ne l'a-t-il pas tenu à cette besogne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'avenir dira si M. Charleson a agi prudemment en donnant cette entreprise. On n'a pas encore prouvé qu'il se soit rien passé de repréhensible.

M. CLANCY : Le ministre entend trop bien la comptabilité pour affirmer que ces livres de comptes sont bien tenus. Un simple coup d'œil jeté sur cette comptabilité lui aurait prouvé le contraire. Je ne saurais laisser accréditer dans le public pareille affirmation ; voilà pourquoi j'ai pris la parole, bien que ce ne soit pas le moment d'entrer dans le vif de la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis nullement expert en cette matière ; mais je tiens de M. Reid et de M. Hardy que la comptabilité en question ne laisse rien à désirer.

M. CLANCY : Je nie la chose.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'affirme ; je le tiens de M. Reid. D'ailleurs, la question reviendra plus tard sur le tapis. S'il est prouvé qu'il existe quelque irrégularité, nous aviserons à la chose. Jusqu'ici il n'a rien transpiré de louche. Quant à savoir si M. Charleson a fait acte de sagesse en donnant pareille entreprise, je n'ai pas à me prononcer à ce sujet. Pour ma part, je ne l'aurais peut-être pas fait.

M. SPROULE : M. Charleson a-t-il consulté le ministre, au préalable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De fait, la chose était impossible, en raison du manque de communication. A tort ou à raison, j'ai donné carte blanche à M. Charleson. J'espère qu'il n'a pas abusé de ma confiance. D'ailleurs, il était absolument impossible de le diriger, à pareille distance. Nous lui avions donné des instructions, à son départ, la Chambre le sait. Il est possible qu'il ait commis des erreurs ; mais que la Chambre ne se montre pas trop sévère ; car il a dû surmonter de grandes difficultés et, malgré tout, il a vraiment accompli une grande œuvre.

M. SPROULE : Sans vouloir être trop sévère, il m'est bien permis de demander au ministre comment il se fait que, dans ces livres, censés si bien tenus, rien n'indique ni la date de l'entreprise donnée à M. Rochester, ni celle où il a cessé d'être fonctionnaire public ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons tous ces renseignements.

M. SPROULE : Rien ne l'indique dans les livres. Le témoin qui a comparu devant le comité n'a pu nous renseigner à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est facile à constater.

M. SPROULE : De l'avis du ministre, est-il convenable que le fonctionnaire chargé de la comptabilité relativement à une entreprise adjugée par le gouvernement à M. Charleson, accepte de ce dernier une sous-entreprise et en reçoive des faveurs ? Est-ce qu'il ne voit rien de louche dans le fait que M. Charleson accepte les services de M. Rochester comme comptable à titre gratuit ? S'il a bien tenu ses livres, pourquoi ne serait-il pas rémunéré ? Ces deux fonctionnaires semblent trop pactiser l'un avec l'autre. Si, par exemple, j'acceptais une sous-entreprise de M. Charleson et que je voulusse me concilier ses faveurs et obtenir des prix élevés, il va sans dire que si j'étais en même temps chargé de la comptabilité relative à l'entreprise que lui a confiée le gouvernement, il me serait facile de manier les chiffres de façon à donner la meilleure couleur possible à toutes ses transactions. On le comprend, j'aurais aussi le moyen d'obtenir de grandes faveurs de celui dont je tiendrais ma sous-entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Rochester a obtenu l'entreprise de la fourniture des poteaux pour la ligne télégraphique, à $2 et $2.25 pièce. Il n'avait nullement le contrôle des finances. Il n'était que comptable, et à ce titre, il lui était impossible de rien soutirer de la caisse publique.

M. SPROULE : M. Charleson n'était-il pas en lieu de lui accorder un prix plus ou moins élevé pour la fourniture de ces poteaux, en retour de quelque autre faveur ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. SPROULE : M. Charleson n'était-il pas le seul fonctionnaire autorisé à fixer ces prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le prix était déjà fixé. C'est M. Richardson qui était chargé de compter les poteaux, et non pas M. Charleson ; puis, les poteaux comptés, on en versait le prix à M. Rochester. Le fait d'être comptable ne facilitait nullement la supercherie de la part de ce dernier. Tout vol de deniers publics était impossible de la part de ces fonctionnaires, en eussent-ils eu le désir. Je le répète, c'est M. Richardson qui était chargé de compter les poteaux, et ce n'est que sur production du certificat de ce dernier, que M. Rochester pouvait toucher le prix des poteaux.

M. SPROULE : Est-ce avant ou après leur pose que M. Richardson comptait les poteaux en question?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est avant leur pose, si je ne me trompe, qu'il les comptait.

M. SPROULE : On me dit qu'il y a un écart assez important entre le nombre de ces poteaux avant et après leur pose.

L'honorable M. HAGGART : Voici en quoi cette transaction prête le plus à la critique : c'est que l'entrepreneur chargé de la construction de cette ligne télégraphique a la gérance absolue de tous ces deniers, sans qu'on exige de certificat de sa part. Le ministère se dépouille de sa responsabilité ; voilà ce qu'il y a de critiquable, on n'exige pas d'attestation des fonctionnaires du ministère relativement à la légitimité des prix ou à l'urgence de ces achats. On ne contrôle pas même aux bureaux du ministère les certificats relatifs aux marchandises achetées ici. J'ai moi-même vu une pièce de ce genre, attestée par les fonctionnaires là-bas, et nullement revêtue de l'autorisation des fonctionnaires attachés aux bureaux d'Ottawa. Il y a quelque chose de louche dans le fait qu'on a établi à Ottawa un magasin de quincaillerie vers l'époque où l'entrepreneur en question a commencé son entreprise dans le pays en question. On a acheté des marchandises à cet établissement commercial, sans soumettre les comptes aux bureaux du ministère, qui seul devrait porter la responsabilité de ces achats. Il faudrait une attestation du ministère relativement à l'urgence de ces achats et à la valeur des marchandises, avant de les expédier à la Colombie Anglaise, où M. Charleson a le contrôle absolu de son entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a du vrai et du faux dans ces observations de l'ex-ministre. Il est vrai que les fonctionnaires du ministère n'ont pas oublié que M. Charleson était chargé d'une œuvre toute spéciale. Nous lui avons donné tout un personnel et entre autres un ingénieur fort habile, M. Boyer, jeune homme parfaitement honorable, et qui a de l'avenir. Il appartient à une des familles les plus distinguées de Montréal, et ce jeune homme, je le crois trop fidèle aux traditions d'honneur de sa famille, pour croire qu'il voulût dérober un seul sou de qui que ce soit. C'est lui qui a certifié presque tous ces comptes. M. Taché est l'autre fonctionnaire qui a certifié ces comptes. L'honorable député le connaît bien, lui et sa famille. Il a été employé ici pendant vingt ans. Il a certifié presque tous les comptes des marchandises achetées chez M. Charleson. M. Taché et M. Boyer ont donc certifié presque tous ces comptes. Le seul compte qui ait été certifié par M. Charleson est l'item de $2,500, pour achat de fil métallique. Ce fil a été utilisé sur la ligne télégraphique. L'embarras c'est que M. Charleson a un fils qui est à la tête d'un magasin ici et que mes fonctionnaires y ont fait de forts achats. Mais il est juste de faire observer au comité que ces achats se sont faits par voie de soumissions publiques. C'est ainsi que s'est fait, entre autres, l'achat du fil métallique. M. Charleson n'a dépensé que $66,000 dans les circonstances signalées par l'honorable député. Toutes les autres dépenses effectuées subséquemment ont été contrôlées par M. Hardy et par M. Charleson lui-même. Peut-être eût-il été préférable d'adopter ce système dès le début et d'envoyer M. Hardy immédiatement, si l'urgence de l'entreprise et l'expédition des travaux ne nous en avaient empêchés. Du reste, il n'est pas prouvé qu'un seul sou de ces $66,000 ait été détourné de sa fin. Toutes les pièces justificatives sont ici. Un des plus habiles fonctionnaires de l'auditeur général a vérifié tous ces comptes et il a déclaré, sous la foi du serment, que tout était parfait.

M. CLANCY : Est-ce de M. Reid qu'il s'agit?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. CLANCY : Le ministre met M. Reid dans une situation fort embarrassante. Ce monsieur déclare qu'il n'a consacré que fort peu de temps à l'examen de ces comptes ; mais qu'il a tout trouvé en bon ordre. Il n'a jamais fait de rapport et n'a pas même apporté la moindre preuve à l'appui, lorsqu'il a été examiné devant le comité ; ce qui n'empêche pas le ministre de déclarer qu'un des plus habiles fonctionnaires de l'auditeur général a fait un examen approfondi de ces comptes et a tout approuvé. Le ministre est allé trop loin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais doner lecture de la lettre de M. Reid.

M. CLANCY : Peu importe cette lettre ; tenons-nous en à la dépositon du témoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je tiens à lire ce document. M. Reid a donc consacré un mois à l'étude des comptes en question, et après un examen soigneux, fait à la demande même de M. Charleson, il atteste dans les livres de compte, qui sont aujourd'hui propriété publique, qu'il a examiné les livres et que tout est parfait. Non content de ce certificat j'exigeai davantage et le 25 avril il m'écrivit la lettre que voici :

Bureau de l'Auditeur général, 25 avril 1901.

Monsieur,—M. Hardy, de votre ministère, m'informe que vous désirez avoir un exemplaire d'un certain certificat que j'ai donné à M. J. B. Charleson à Bennett en 1899, au sujet des dépenses qu'il a effectuées dans le territoire du Yukon. Le 24 octobre 1899, je terminai l'examen des livres et des comptes et j'inscrivis au grand-livre le certificat que voici : " Examen fait, tout est parfait ".

(Signé) J. W. REID.

Ce certificat s'applique à toutes les inscriptions jusqu'au 11 octobre 1899 inclusivement. En

même temps, je donnai à M. Charleson un certificat sur une feuille de papier. Je n'ai pas gardé d'exemplaire de ce certificat, mais, si ma mémoire est fidède, il portait que j'avais examiné les livres de M. Charleson, vérifié toutes les inscriptions, comparé ces dernières avec les pièces justificatives annexées ainsi qu'avec les livres d'inscription primitive, puis vérifié les annexes et les bordereaux de paye mêmes, et que j'avais tout trouvé parfait. Ce ne sont peut-être pas là les expressions mêmes dont je me suis servi, mais c'est en substance ce que portait le certificat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. W. REID.

Depuis cette époque, les comptes examinés par M. Reid ont été déposés sur le bureau. Les députés ont été en lieu de les examiner et il leur est encore loisible de le faire. S'il a quelque chose d'irrégulier, qu'ils le prouvent. Depuis, M. Hardy, le comptable de M. Charleson, a été examiné et il est encore à la disposition de la Chambre. Tout bien pesé, il est étonnant qu'il ne se soit pas produit plus d'irrégularités.

M. SPROULE : Vraiment ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sans doute ; il est étonnant que, dans l'isolement où ils se trouvaient, ces fonctionnaires aient réussi à tenir un compte si fidèle de travaux exécutés et d'affaires effectuées au milieu des plus grandes difficultés. Dans l'impossibilité où ils étaient de prendre conseil, force leur était de mener les travaux à terme et d'acheter leurs fournitures partout où ils le pouvaient faire. Il est inexact de dire qu'ils ont tout acheté chez M. Charleson. Presque tous les achats de M. Charleson avaient été soumis à la concurrence publique.

M. CLANCY : A l'exception du fil métallique, pour quelles fournitures a-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour la plus grande partie des approvisionnements, à peu d'exceptions près. Les MM. Kelly, de Vancouver, ont présenté les soumissions les moins élevées, et ils ont obtenu l'entreprise qu'ils exécutent actuellement.

M. CLANCY : Le ministre déposera-t-il ces soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces documents sont déjà sur le bureau.

M. CLANCY : Je ne les ai jamais vus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a toute une masse de pièces justificatives, de soumissions et de documents de tout genre que mon honorable ami, si courageux qu'il soit, n'entreprendra pas de lire.

M. CLANCY : Si le ministre veut bien m'en croire, il s'abstiendra, à l'instar de l'opposition de tirer aucune conclusion pour le moment. Quant à moi, je me suis bien gardé de me prononcer jusqu'ici. Le ministre a été trop loin dans ses affirmations ; il s'est prononcé trop catégoriquement. En justice pour tous les intéressés il faut nous garder de toute précipitation dans nos jugements au sujet de cette affaire. Voilà pourquoi j'ai préféré ne pas me permettre de critique jusqu'à présent. Le ministre n'a pas hésité à donner presque une attestation de bonne conduite à M. Charleson. Il s'est probablement laissé entraîner au delà des bornes prescrites par la prudence en pareilles circonstances. Il a tellement le don de présenter les choses sous leur meilleur jour, et il le fait avec tant de souplesse et de dextérité, qu'on se laisse presque persuader, sans le savoir. Si je n'étais pas déjà renseigné sur cette affaire, je me serais volontiers laissé persuader par sa plaidoirie spécieuse, mais les renseignements que j'ai par devers moi et que je ne saurais divulguer pour le moment, me forcent de lui dire qui je ne saurais me ranger à son avis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après moi, il ne s'est rien fait de répréhensible. Il a pu se commettre des erreurs, je l'avoue. Je ne veux pas en dire plus long.

L'honorable M. HAGGART : Aux questions que je lui ai posées, le ministre a répondu en déclarant qu'il a par devers lui des certificats. Il a donné une attestation de bonne conduite à ce M. Boyer, un ingénieur employé aux travaux en question ; attestation sans doute bien méritée. Il y a trois conditions requises ici : Urgence de l'achat de ces marchandises, leur réception et leur prix. M. Boyer n'a pas attesté la légitimité des prix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Boyer a attesté le prix d'un certaine quantité de marchandises.

L'honorable M. HAGGART : S'agit-il des marchandises achetées dans le pays en question ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

L'honorable M. HAGGART : A-t-il attesté la légitimité des prix ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, en nombre de circonstances. Il en est ainsi de M. Taché.

L'honorable M. HAGGART : Je suis d'un tout autre avis ; mais, enfin, nous verrons plus tard.

M. CLANCY : De l'avis du ministre, ce certificat a-t-il réellement quelque valeur ? Le ministre a été longtemps dans les affaires et aujourd'hui encore il a des relations plus ou moins éloignées avec une certaine exploitation commerciale. Par le passé, il a dirigé un journal très puissant et dans un certain

sens, il le dirige encore : or, supposons qu'il envoie un de ses employés acheter de grandes quantités de papier pour ce journal et que celui-ci paie le prix du détail, que penserait-il de la valeur d'un certificat de son gérant, en présence d'un pareil fait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne saisis pas bien le rapprochement que veut établir l'honorable député.

M. CLANCY : Le ministre le sait, il a été prouvé que M. Charleson, fils, le propriétaire du magasin où le ministre a acheté de grandes quantités de fournitures pour le service du Yukon, a vendu ces articles au prix du détail. S'il s'agissait de sa propre exploitation commerciale, le ministre jugerait-il que ce soit là un prix légitime ? A l'instar des hommes d'affaires, ne paierait-il pas plutôt le prix du gros en pareilles circonstances ?

Non, on a mis au rancart ici toutes les règles qui président à la bonne gérance des affaires ordinaires. Pareils certificats, au point de vue de la légitimité de ces transactions, ne valent pas le papier sur lequel on les a dressés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'avoue franchement, il aurait fallu payer le prix du gros pour certaines marchandises. Au demeurant, nous avons suivi ici la pratique en vogue au ministère, de temps immémorial.

M. CLANCY : C'est une fort mauvaise pratique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet, c'est aussi mon avis et j'ai décidé de la faire disparaître.

M. CLANCY : C'est un repentir bien tardif.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'est jamais trop tard pour se repentir. Si l'honorable député veut se donner la peine de consulter les archives du ministère, il constatera que les fonctionnaires n'ont fait que suivre ici la coutume en vogue par le passé. J'ai fait une réforme à cet égard. A l'avenir, le ministère aura son acheteur, à l'instar des maisons de commerce ; et j'espère que cela nous permettra de réaliser de fortes économies. Si jamais mon honorable ami (M. Clancy) devient ministre des Travaux publics, ou ministre des Chemins de fer et Canaux——

M. CLANCY : Ce n'est guère probable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! cela viendra avec le temps, et d'ailleurs on pourrait faire choix d'un député moins apte que l'est mon honorable ami à remplir ces fonctions. Donc, quand il deviendra ministre, il s'apercevra que ce métier demande un assez long apprentissage. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart), si habile homme d'affaires et si expérimenté qu'il soit, s'est plus d'une fois laissé prendre au piège. Cela soit dit sans vouloir blesser ses justes susceptibilités. Dans le cas dont il s'agit, l'erreur commise n'a pas de si terribles conséquences, après tout ; on aurait pu acheter ces marchandises au prix du gros, il est vrai, mais la perte ainsi subie n'est qu'une bagatelle, comparée au coût de l'entreprise. Cette entreprise nous a coûté près de trois quarts de millions et presque tous les achats se sont faits par voie de concurrence publique et au prix du gros. J'en conviens, il aurait été préférable de payer le prix du gros, pour les achats faits chez M. Charleson, fils. La perte n'est pas considérable, mais enfin, j'aurais été bien aise qu'il en eût été ainsi. Du reste, la Chambre le sait, il y avait urgence et il n'y avait pas une minute à perdre. A cette époque, tout le monde parlait du Yukon et des millions qui s'y trouvent à portée de la main. Nous décidâmes sur le champ de continuer cette ligne télégraphique, et il est possible que notre précipitation ait causé au trésor public la perte de quelques centaines de dollars. Quand j'en aurai le loisir, j'étudierai ces comptes fort attentivement ; mais, je le déclare sans crainte, on aura beau examiner les comptes de M. Charleson, on n'y trouvera pas plus de $500 de surcharge.

M. CLANCY : Vraiment ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, voilà tout ; mais supposons que par accident cette somme s'élève à $1,000, pour une entreprise qui nous a coûté trois quarts de millions de dollars ; pour le coup, ce n'est pas pour une perte de mille dollars qu'on ira me pendre, je suppose.

Des VOIX : Nous vous ferons grâce.

L'honorable M. HAGGART : On a déjà pendu de pauvres diables pour moins que cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces messieurs rient ; ils croient sans doute que j'ai fait pire que cela.

M. TAYLOR : L'honorable ministre des Travaux publics dit qu'il a suivi la coutume établie au ministère, mais c'est là une assertion dénuée de fondement. Il aura beau compulser les rapports de l'auditeur général, il n'y trouvera pas que, sous le régime conservateur, un fonctionnaire public, après avoir placé son fils à la tête d'un établissement commercial, se soit empressé d'y aller acheter les fournitures de l'Etat, et qu'il ait lui-même approuvé les comptes et payé le prix, achetant jusqu'à $4,000 valant d'articles en une seule journée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas Charleson lui-même, mais Taché.

M. TAYLOR : Oui, je le répète, il a approuvé ce compte et en a payé le prix.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas lui-même.

M. TAYLOR : Le lendemain, il a donné son chèque pour ce plein montant.

L'honorable M. HAGGART : Avant l'expédition des marchandises.

M. TAYLOR : Oui, avant l'expédition. Il n'a jamais demandé même un sou d'escompte, tandis qu'on aurait pu acheter ces mêmes articles à 25 et même 50 pour 100 meilleur marché chez d'autres marchands d'Ottawa, aux prix du gros. Que le ministre des Travaux publics me prouve, le rapport de l'auditeur général en mains, qu'un ministre se soit jamais permis pareille chose sous l'ancien régime, et je démissionne dès demain. M. Charleson, de concert avec quelques amis, achète un fonds de magasin à 60 cents dans le dollar, détaille sa marchandise aux prix du gros, et l'année dernière, le gouvernement a fait $50,000 valant d'achats chez M. Charleson, fils. On a payé quelques-uns de ces comptes sur la seule attestation de M. Charleson.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a qu'un seul compte de ce genre.

M. TAYLOR : Nous n'avons pas encore réussi à en découvrir d'autres. Le ministre des Travaux publics nous a donné lecture d'une lettre de M. Reid, fonctionnaire du bureau de l'auditeur général, et il nous a dit que ce monsieur a vérifié ces comptes. M. Reid a examiné ces comptes tout comme nous l'avons fait, sans entrer dans les détails, s'occupant simplement de vérifier les totalités. La lettre produite par le ministre ne prouve absolument rien, touchant la légitimité des prix payés pour les article achetés chez M. Charleson ou ailleurs. Tout le monde le sait, ces prix sont exorbitants. Ainsi, aux Etats-Unis le prix de l'étoupe est de $5.50 le ballot, tandis que Charleson l'a fait payer $8. Les tuyaux de poêle achetés chez Charleson ont coûté 10 cents pièce, tandis que le député de Toronto peut affirmer ici qu'il les vend 6 cents. On peut les acheter partout, assemblés et rivés, à 25 les trois pièces, tandis que Charleson les a fait payer 10 cents pièce, simplement empaquetés, sans aucun apprêt, et le gouvernement a dû payer le façonnage et le transport. Charleson a lui-même admis la chose. Voilà comment M. Charleson, fonctionnaire du ministère des Travaux publics, gaspille l'argent du peuple, en faisant ses achats chez son fils. M. Charleson achète un fonds de magasin à 60 cents dans le dollar, met son fils à la tête de l'exploitation, et non seulement le ministère des Travaux publics, mais tous les autres ministères s'empressent d'aller acheter leurs fournitures dans cet établissement, jusqu'à concurence de $47,000 pour l'année dernière, sans compter qu'on a acheté beaucoup plus l'année précédente et qu'on achètera peut-être encore davantage l'année prochaine. Le ministre nous dit qu'il a opéré une réforme à cet égard et qu'il a nommé un acheter, à l'instar des maisons de commerce ; mais ce doit être ces jours derniers, depuis que toutes ces révélations ont éclaté en pleine séance du comité des comptes publics, depuis que la chose s'est ébruitée au dehors parmi le peuple, et que ses collègues lui ont, sans doute, signifié l'ordre de mettre fin à cet état de choses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député m'abandonne le soin de régler mes propres affaires avec mes collègues. A chacun sa propre responsabilité. Il ne s'agit pas de savoir si on a fait beaucoup ou peu d'achats chez M. Charleson, mais si les prix payés pour ces articles sont légitimes. J'en conviens, dans certains cas on nous a fait payer ces articles le prix de détail mais, en nombre d'autres cas, on n'a exigé que les prix du gros. L'honorable député manie fort bien les chiffres, mais il exagère quand il affirme que nous aurions pu acheter ces articles 25 ou même 50 pour 100 meilleur marché dans d'autres établissements d'Ottawa. Il ne saurait prouver qu'il y ait plus de $500 de surcharge dans les prix des articles achetés chez M. Charleson. Je l'ai déjà déclaré, s'il est prouvé que celui-ci se soit permis d'imposer de sérieuses surcharges au ministère des Travaux publics, je le forcerai à rembourser l'argent ainsi extorqué. Quoi qu'il en soit, l'honorable député a par devers lui les pièces justificatives et d'ailleurs nous examinerons tous ces comptes, sinon cette année, du moins l'année prochaine, et je ne crains pas de le dire, il ne réussira point à prouver ce qu'il a affirmé, ici, ce soir.

M. CLANCY : De l'avis du ministre, n'eût-il pas été préférable de veiller à ce que M. Charleson ne se permît pas de pareilles surcharges, au lieu de le forcer plus tard à rembourser ces deniers?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député, comme nombre de gens, n'est sage qu'après coup.

M. SPROULE : L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il y a trois conditions requises dans l'achat des marchandises : d'abord, l'urgence de l'achat ; ensuite, la légitimité du prix ; enfin, leur livraison. Le ministre des Travaux publics affirme qu'un fonctionnaire atteste que ces trois conditions se trouvent réunies dans les achats en question. Voyons comment cela s'applique ici : voici, par exemple, 96 paires d'éperons, qui, d'après la déclaration faite sous la foi du serment par le fabricant lui-même, ont coûté $2.35 la paire ; or, M. Charleson les a vendus au ministère $4.50 la paire. Ces articles lui ayant coûté $224, il a donc réalisé un profit de $206.40. De l'avis du ministre, l'acheteur ici était-il bon juge de la valeur de ces articles, et n'y a-t-il pas surcharge ? Voilà un simple échantillon de ces achats, qui sert à faire juger le reste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien aise que mon honorable ami m'ait signalé ce fait ; car le témoignage de M. Latour à ce sujet est de nature à induire en erreur. Le compte relatif à cette commande d'éperons donnée par M. Charleson à M. Latour figurera dans les comptes publics du prochain exercice. Quant aux autres, M. Charleson les a achetés chez Ahearn et Soper, moyennant $3.80, et il nous les a vendus $4.50. M. Ahearn nous a déclaré sous la foi du serment qu'au détail, il les vend ce dernier prix. Supposons qu'il y ait surcharge. Quelques mois auparavant, le ministère des Travaux publics avait acheté pareils éperons de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est censée vendre à des prix modérés, et elle nous les a fait payer $5 la paire ; de sorte qu'en les achetant chez M. Charleson à 50 cents meilleur marché, nous avons cru payer un juste prix. Voilà les faits. Où est l'homme d'affaires qui n'ait pas parfois payé ses marchandises un peu trop cher ? Tout le monde se trompe. Il n'est pas juste d'affirmer qu'on nous ait imposé de fortes surcharges.

M. SPROULE : Le fabricant a attesté sous la foi du serment qu'il a vendu les éperons $2.35 la paire et qu'il nous les aurait vendus le même prix ; et le rapport de l'auditeur général fait foi du prix exigé par M. Charleson.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre veut adopter à l'avenir un nouveau système pour l'achat des fournitures. Qu'il me permettre de lui offrir un avis à ce sujet. S'il voulait suivre la règle établie au ministère des Chemins de fer et Canaux, à l'époque ou j'en avais la direction, règle défendant d'acheter quoi que ce soit, locomotives, wagons de marchandises ou même une simple livre de clous, sans avoir, au préalable, demandé des soumissions publiques, il s'épargnerait tous ces embarras et toute cette censure. S'il veut inaugurer un nouveau système, qu'il adopte celui en vigueur en Angleterre. Qu'il dresse une liste de toutes fournitures dont il peut avoir besoin, ainsi que des prix de chaque article ; et qu'il demande au public de soumissionner ces articles, en indiquant sur cette liste le prix qu'ils demandent. Autrement, quand bien même le ministre achèterait ses fournitures à un prix inférieur à celui du marché, il sera toujours exposé à la critique et au reproche de favoritisme. Le pays supposait que le parlement avait mis un frein aux prodigalités du gouvernement en rendant une loi défendant d'acheter aucune fourniture au delà d'un certain montant, sans avoir au préalable soumis l'entreprise à la concurrence publique.

Qu'on suive la même ligne de conduite quand il s'agit de marchandises de moindre valeur. Sans doute, le ministre pourra se faire quelques amis en achetant d'eux, au prix du détail, les articles dont il a besoin ; d'autre part, il se créera dix ennemis pour un ami.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela est vrai.

L'honorable M. HAGGART : Il est grandement temps que les partis politiques de ce pays se donnent la main pour mettre fin au favoritisme qu'on a exercé, depuis un certain nombre d'années, à propos de ces entreprises.

M. TAYLOR : L'honorable ministre a prétendu que j'ai l'habitude d'exagérer en tout ; je suppose qu'il s'est formé cette opinion après m'avoir entendu critiquer les estimations de son ministère, l'autre jour ; j'ai, alors, fait allusion à l'achat, dont parle le rapport de l'auditeur général, à la page D—34, de 514 gallons d'huile bouillie, à 87 cents le gallon ; l'honorable député de Wellington nous a annoncé qu'il avait vendu de cette huile dans le mois de juin. Or, l'huile que le ministère des Travaux publics a achetée, a été livrée entre le 1er juillet 1899 et le 30 juin 1900. Je sais qu'il a eu des jeux de bourse, avant l'adoption du tarif, sur l'huile canadienne ; j'ai entre les mains une facture où il est question d'huile achetée le 13 octobre 1899, à 87 cents le gallon ; dans une autre facture, le prix exigé pour la meilleure huile, en baril, était, à la date du 13 octobre 1899, de 49½ cents. On avait acheté cet article de M. J. Waterson, de Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont deux qualités différentes.

M. TAYLOR : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député vient de dire qu'un de ses amis avait payé 81 cents.

M. TAYLOR : Oui, mais c'était le 13 octobre 1899. Le 1er août 1900, d'après une facture que j'ai ici, on a acheté dix barils d'huile à 76 cents le gallon ; le 1er octobre on en achetait dix autres barils à 79 cents. Le ministère a donné une commande d'environ 15 barils, durant toute cette année, à Edouard Cavanagh, de Montréal ; on a payé 87 cents. Il y avait, lorsque cet ami dont je parle, a vendu son huile, une hausse dans le prix de cet article ; cependant, le gouvernement aurait pu acheter de ce marchand l'huile dont il avait besoin, en payant 80 cents au lieu de 87 cents. Voici une facture de Thomson et Cie, en date du 1er octobre 1900 ; j'y trouve que le prix de l'huile était alors de 79 cents ; dans une autre facture de la Canadian Paint Co., datée du 1er août 1900, le prix de l'huile était de 76 cents. Il n'y a pas deux qualités d'huile bouillie ; il n'en existe qu'une dans le monde entier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est M. James Howden, qui fait partie du ministère depuis vingt ans, qui a acheté cet article. J'appellerai son attention sur la déclaration de mon honorable

ami. S'il a payé 89 cents de l'huile qu'il eût pu acheter pour 49 cents, il sera congédié immédiatement ; mais ce n'est pas ce qu'il a fait. Ce fonctionnaire est très honnête et comprend parfaitement la besogne qu'il a à faire ; il est donc impossible qu'il ait payé 89 cents de l'huile qui valait seulement 49 cents.

M. TAYLOR : M. Howden répondra au ministre qu'il n'y a qu'une qualité d'huile bouillie dans le monde entier. Sans doute, le ministre a donné l'ordre à ce fonctionnaire de n'inviter que certaines personnes à soumissioner.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucunement.

M. TAYLOR : L'honorable ministre permettra-t-il à M. Howden ou à quelque autre fonctionnaire de son ministère, de s'adresser aux marchands conservateurs pour acheter d'eux certains articles ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a assez de marchands libéraux dans tout le pays pour vendre de l'huile bouillie à un prix raisonnable. J'ai connu James Howden quand j'étais dans les rangs du parti conservateur——

M. CLANCY : Quand vous étiez dans le bon chemin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est vrai, j'étais dans le bon chemin, alors, comme je le suis encore aujourd'hui. Je sais que M. Howden a acheté certains articles, suivant la coutume établie par les gouvernements précédents. Lorsque j'étais conservateur, nous achetions tout ce qu'il nous fallait des marchands conservateurs. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux donnait des commandes à certains marchands ou fabricants, d'après une liste——

L'honorable M. HAGGART : Non.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! oui. J'ai été assez longtemps dans les rangs du parti conservateur, pour connaître ce qui s'y passait. Pourquoi nier ? Il vaut mieux être franc. Lorsque nos adversaires étaient au pouvoir, ils achetaient de leurs amis, et il y avait concurrence entre ces derniers, tout comme il en existe encore entre les marchands libéraux. A Montréal, nous achetons, autant que faire se peut, de nos amis libéraux ; cela ne nous empêche pas d'adresser aussi des commandes à des marchands conservateurs. Si, par exemple, un conservateur fabrique un certain article que ne peut manufacturer un libéral, j'achète du premier. J'ai pour principe de ne jamais envoyer de commande en dehors du Canada.

Travaux publics au Yukon—Imputable sur la perception du revenu—Lignes de télégraphe Quesnel—Atlin—Frais d'exploitation, $40,000.

Lignes télégraphiques, district du Yukon—Frais d'exploitation y compris les réparations—Appointements du comptable et allocation de subsistance, $47,000.

L'honorable M. HAGGART : Si je ne me trompe, le ministre a déclaré que les revenus étaient de $107,000——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet.

L'honorable M. HAGGART :——et que les frais d'exploitation s'élevaient à $57,000 ; donc, au cours des derniers dix-huit mois, il a réalisé un profit net de $57,000. D'autre part, si les dépenses doivent s'élever, cette année, à $87,500, et si les recettes ne sont pas plus considérables, ces profits ne seront pas assez élevés.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère pouvoir faire une certaine économie, au cours de l'exercice de cette année.

M. CLANCY : Ces $47,500 pour les lignes télégraphiques, au Yukon, suffisent-ils à payer toutes ces dépenses ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Il ne reste plus qu'un item que j'ai demandé moi-même de laisser en suspens, pour le moment.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Loyer, chauffage, éclairage, etc., des édifices publics, $46,500.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre est-il prêt à nous donner certains renseignements au sujet de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, mais si la Chambre consent à adopter cet item, je m'engage à fournir certaines explications un peu plus tard.

L'honorable M. HAGGART : Nous pouvons donc lever la séance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dannez-moi donc l'avantage de faire adopter les estimations de mon ministère——

L'honorable M. HAGGART : Si la séance n'est pas levée, nous pouvons entendre les explications du ministre des Travaux publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici comment se répartit ce crédit : Loyers et réparations, $25,000 ; chauffage, éclairage et taxes d'eau, $34,500; concierges, gardiens, femmes de peine, $22,500. Je constate que les loyers se partagent comme suit : Bureaux du commissaire, $3,600 ; bureaux du registraire des Terres et des Bois de la Couronne, $750 par mois, $9,000 par année ; maison pour le commissaire, $250 par mois, $3,000, par année ; maison pour le commissaire des Mines d'or et ses subalternes, $250 par mois, $3,000 par année ; bureau du secrétaire en loi, $65 par

mois, $780 par année ; Hunker, loyer des bureaux des registrateurs de mines $300 ; Sulphur, loyer des bureaux des registrateurs de mines, $300 ; réparations aux édifices, etc., dans tout le district, $5,020 ; total, $25,000 ; chauffage, $17,500 ; éclairage, $15,000 ; taxes d'eau, $2,000 ; concierges et gardiens, $20,000——

L'honorable M. HAGGART : Il doit y avoir ici une erreur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, c'est ce que je ne puis comprendre. Je dois dire que le ministère des Travaux publics n'a pas eu à s'occuper beaucoup de cette question. Ce sont les commissaires qui ont présidé à l'organisation de ce district, et nous n'avons eu, nous, qu'à payer. Voilà la chose en deux mots. A l'avenir, on devra perfectionner cette organisation. Nous payons à des concierges jusqu'à $100 par mois. Les services se louent très cher au Yukon. Il y a encore un crédit supplémentaire de $2,500 pour les femmes de peine et pour payer le lavage des bureaux.

M. WILSON : Ne pourrions-nous pas avoir, ici, un fonctionnaire du ministère de l'Intérieur, pour nous fournir les explications dont nous avons besoin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les comptes ont été reçus en temps utile, et nous n'avons pas payé un sou avant que ces comptes fussent certifiés.

M. TAYLOR : Par qui ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Par M. Ogilvie, le commissaire. Sans doute, nous ne faisons que commencer l'organisation de ce district.

L'honorable M. HAGGART : J'espérais que vous étiez à la compléter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministère des Travaux publics, je le répète, n'a eu qu'à payer. A l'avenir, toutefois, nous devrons avoir la haute-main sur toutes ces dépenses.

M. SPROULE : L'honorable ministre est l'homme des bonnes résolutions.

L'honorable M. HAGGART : Si le ministre des Chemins de fer et Canaux veut continuer à présenter ses estimations, je dois lui dire qu'un certain nombre d'entre nous portent un intérêt particulier au canal de la Trent. Nous pourrions discuter les crédits qui se rapportent à ce canal, puis lever la séance.

Le PREMIER MINISTRE : Il nous faut nécessairement continuer la besogne de la Chambre. Hier, nous avons été heureux que la séance fût levée à six heures.

L'honorable M. HAGGART : Mais, il est maintenant 11 heures et quelques minutes. Ce matin, nous nous sommes couchés à six heures.

Je demande donc de prendre un de ces crédits, afin de pouvoir continuer la discussion plus tard ; nous pourrions, dans ce cas, continuer, ce soir, l'examen qui se rapporte à ce canal.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a, dans les estimations supplémentaires de cette année, un crédit sur lequel pourra se faire la discussion.

Canal de la Trent—Construction, $475,000.

M. SPROULE : Avant la suspension de la séance, après-midi, j'ai demandé au ministre certains renseignements, et il m'a répondu qu'il ne pouvait comprendre la nécessité de ces informations ; il a prétendu que je voulais simplement poser des questions. Qu'il comprenne bien que je ne suis pas ici pour cela, mais bien pour accomplir les devoirs justes et légitimes d'un membre de l'opposition. Je veux savoir la raison de ces dépenses, et la façon dont elles se font. Lorsque j'ai demandé au ministre si cet ouvrage devait se faire d'après des plans différents de ceux préparés par l'ancien gouvernement, il m'a répondu qu'on exécuterait ce travail d'après les plans de ses prédécesseurs. Je lui ai rappelé que les libéraux, alors qu'ils étaient dans l'opposition, avaient condamné ce projet ; je l'ai prié de me dire s'il avait adopté un autre plan ; il m'a fait la réponsé dont j'ai parlé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'est levé pour me demander de lui indiquer tous les lacs, rivières, routes, traversés par ce canal ; mais, assez longtemps, il a fait partie de cette Chambre et appuyé un gouvernement qui a dépensé des montants considérables dans la construction du canal de la Trent——

M. SPROULE : Je déclare à l'honorable ministre que je n'ai jamais posé pareille question ; aussi, les Débats n'en feront-ils aucune mention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai compris que l'honorable député me posait cette question.

M. SPROULE : Je puis dire que l'honorable ministre ne m'a pas compris. Je n'avais pas besoin de ces renseignements ; tout ce que j'ai demandé, c'est qu'on me dise où se feront ces travaux, et si le gouvernement a choisi, d'une manière définitive, les plans et devis qu'il devra suivre. Il vient de prétendre que j'ai toujours défendu et approuvé cette dépense, quand je siégeais du côté de la droite ; mais tel n'est pas le cas, car dans différentes circonstances, j'ai déclaré que je ne voyais pas la nécessité de dépenser un montant aussi considérable pour l'amélioration de ce canal. Je ne suis pas ici, aujourd'hui, pour condamner ou appuyer cette mesure ; je demande simplement des renseignements.

Canal de Soulanges—Construction et outillage, $100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les entrepreneurs ont presque tous terminé leurs travaux ; il reste, cependant, quelques ouvrages à faire dans les parties 1, 2, 3, 4, 5, 6, et 7. De plus, la compagnie électrique est à installer ses machines. Les estimations de l'année dernière seront bientôt épuisées ; il nous reste à construire des bureaux pour le percepteur du canal, des ateliers, des portes de rechange, et à acheter des machines de rechange. Il nous faudra $100,000 pour tout cela. Je ferai remarquer que ce montant n'est pas compris dans les $200,000 dont feront mention les estimations supplémentaires.

L'honorable M. HAGGART : Ces crédits ne me semblent pas bien élevés, mais le ministre satisferait davantage notre curiosité, s'il nous indiquait le coût approximatif de chaque item en particulier. Autrement, ce serait donner au ministre liberté absolue de dépenser les deniers publics, suivant son bon plaisir ; il pourrait appliquer ces crédits à d'autres fins. Il faut donc qu'il s'engage par une déclaration formelle au comité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je comprends bien l'honorable député, il voudrait nous voir adopter une nouvelle ligne de conduite au sujet de ces crédits que nous imputons sur le capital. J'avais étudié cette question, mais je ne croyais pas qu'il fût nécessaire de nous départir d'une manière aussi radicale de la pratique qu'on a toujours suivie dans le passé.

L'honorable M. HAGGART : Vous ne demandez pas un crédit pour un travail déterminé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Non ; vous demandez $100,000 pour le canal de Soulanges, et c'est tout. Comment pouvons-nous connaître l'objet de cette dépense ? On nous a dit qu'il s'agissait de piliers de travaux de toutes sortes, etc. Je crois que le ministre devrait nous fournir les détails que nous demandons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas ici les prix des différents travaux ; je n'ai que le total entre les mains.

M. CLANCY : Le ministre n'a-t-il pas obtenu tous les renseignements au sujet des prix ? A mon sens, cette question a bien sa raison d'être.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis fournir d'autres renseignements à mon honorable ami. Nous demandons $300,000.

L'honorable M. HAGGART : Ce montant est-il indiqué dans les estimations supplémentaires ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un crédit de $200,000 dans ces estimations. Nous demandons en outre $100,000 maintenant. L'ingénieur du ministère nous a dit qu'il nous faudrait $181,000, en chiffres ronds, pour terminer les travaux de construction des sections 1, 2, 4, 5, 6 et 7 ; dans ce dernier montant se trouvent compris $10,000, dernier crédit que nous demanderons pour terminer les divisions 8, 9, 10, 11 et 12. Le reste, l'article 13 sera inclu dans les estimations supplémentaires. Il y est disposé de $181,000. Les appareils électriques, me dit-on, coûteront $50,000 ; les feux d'alignement, $12,000 ; la construction d'ateliers de réparations aux cascades, $20,000 ; des écluses à élévateurs hydrauliques, $10,000 ; des clôtures en fer, $15,000 ; des bureaux du percepteur, $11,000, formant en tout environ $300,000. Ce sont là tous les renseignements que je possède.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que vous aviez une estimation distincte pour les bouées à gaz du Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Mais, l'an dernier, n'avez-vous pas demandé un crédit distinct pour ces bouées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais pour la partie supérieure du Saint-Laurent.

L'honorable M. HAGGART : Ce qui se rapporte aux nappes d'eau des différentes rivières tombe sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que votre juridiction ne commençait qu'à la tête des Rapides des Galops.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, on a acheté ces bouées à gaz pour ces nappes d'eau, l'an dernier.

L'honorable M. HAGGART : Tout cela se fait par soumission et on laisse les entrepreneurs se faire concurrence, n'est-il pas vrai?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais. Quant aux écluses à élévateurs hydrauliques, nous avons M. Miller qui fait ce travail.

L'honorable M. HAGGART : Vous aurez quelqu'un pour fabriquer ces portes d'écluses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons un électricien pour surveiller tous les ouvrages qui se rapportent aux machines électriques. Nos pro-

pres ouvriers pourront faire eux-mêmes ces différents travaux ; quant aux matériaux nécessaires, nous les achetons après avoir demandé des soumissions.

L'honorable M. HAGGART : Mais le soumissionnaire s'engage à mettre en place ces machines électriques lui-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous essaierons d'acheter tout ce dont nous avons besoin pour ce canal, après avoir émané les soumissions.

L'honorable M. HAGGART : Vous agirez de même pour la construction de ces différents bureaux et boutiques.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Ces portes d'écluses et tous les travaux semblables seront faits par vos propres ouvriers, n'est-ce pas?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis faire une déclaration aussi précise, mais l'honorable député voudra bien me croire, lorsque je lui dis que tous ces travaux seront faits par soumission et par contrat, lorsque nous le jugerons avantageux.

M. SPROULE : J'ai lu, dans un journal, aujourd'hui, que quatre écluses du canal Welland avaient été endommagées. L'honorable ministre a-t-il quelques renseignements à nous donner à ce sujet?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quatre portes ont été enlevées et une écluse fortement endommagée.

M. SPROULE : En effet. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si la navigation sera retardée longtemps?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous espérions que tout serait réparé aujourd'hui même, mais je crois maintenant que les travaux seront finis vers la fin de cette semaine. Nous attendons des nouvelles demain matin. En apprenant cet accident, l'ingénieur du ministère a cru que tout serait remis en ordre cette après-midi.

M. WILSON : Les propriétaires du navire qui a causé ces dommages devraient-ils payer le coût de ces réparations?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas encore reçu de rapport officiel sur cet accident; je ne puis donc donner une réponse définitive maintenant. Ceux dont les vaisseaux passent par ce canal constateront avec moi que le ministère exige qu'ils paient tous les dommages que leurs navires causent au canal.

Lac Saint-Louis—Inspection hydraulique du lac, $6,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a commencé ce travail en 1890 ; l'inspection de la partie inférieure du lac est faite ; nous espérons, au cours de la prochaine saison, terminer l'inspection de la partie supérieure.

M. SPROULE : A-t-on poursuivi ce travail l'an dernier?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, rien n'a été fait l'année dernière. Cet ouvrage a été commencé en 1890.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le chef des fonctionnaires chargés de faire ce travail?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet ingénieur porte le nom de Papineau, si je ne me trompe.

Lac Saint-François—Pour enlever des battures, $15,000.

L'honorable M. HAGGART : De quoi s'agit-il ici?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a plusieurs battures dans ce lac, aux environs de l'île Hamilton, de Middle-Ground, de l'île de Clarke ; il y a aussi la batture du Highlander, du Dos de Cheval. En enlevant ces obstacles, nous redresserons et améliorerons le chenal. Cette dépense n'est pas considérable, et, comme on demande à grands cris le redressement et l'amélioration de notre chenal, nous voulons enlever ces battures pendant la saison prochaine.

M. CLANCY : Ce crédit est-il suffisant pour terminer ce travail?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais qu'on avait accordé cette entreprise à la Compagnie Weddell, de Belleville. Quand le département a-t-il découvert l'existence de ces battures et la nécessité de les enlever?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce travail n'est pas compris dans le contrat passé entre le gouvernement et la Compagnie Weddell. Ce n'est pas moi qui ai conclu ce contrat.

L'honorable M. HAGGART : Je le sais bien, puisque c'est moi qui l'ai signé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député connaît bien l'endroit, il saura que ces battures existent ; si c'est lui qui a signé le contrat avec la Compagnie Weddell, il peut plus facilement que je ne saurais le faire, répondre lui-même à la question qu'il m'a posée.

L'honorable M. HAGGART : Ce crédit permettra-t-il au gouvernement de terminer cet ouvrage?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le montant que nous demandons sera suffisant.

M. BRITTON : Quelle est la politique du gouvernement relativement à cette question? Il me semble que l'enlèvement de ces battures devrait se faire par le ministère des Travaux publics.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il peut y avoir conflit de juridiction. On aurait raison, peut-être, de dire que certains travaux que le ministère des Chemins de fer et Canaux exécute devraient être sous la juridiction du ministre des Travaux publics, et l'on pourrait attribuer certains ouvrages que ce dernier fait faire, au ministère des Chemins de fer et Canaux. Il n'existe pas de ligne de démarcation bien distinctes, depuis que ces deux ministères ont été établis. L'ouvrage dont il est question maintenant devra probablement se trouver sous la juridiction du département des Chemins de fer et Canaux, parce que celui-ci s'est toujours chargé de cette partie de la rivière.

M. SPROULE : Après l'enlèvement de ces battures, quelle sera la profondeur de l'eau à ces endroits?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De 16 pieds, au moins.

Prolongement du canal Cornwall, $110,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On se plaint de l'état du canal dans les parties 2, 3 et 4 de la division de l'île Sheik ; il faudra $10,000 pour améliorer le canal à cet endroit.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le nom de l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les entrepreneurs sont William Davis et fils ; il faudrait élargir et redresser le canal à sa tête même ; pour cela, nous avons besoin de $20,000. C'est la Compagnie Weddell qui doit exécuter ces travaux. Le prolongement du barrage avec pertuis de la vieille écluse, n° 17, exigerait une dépense de $10,000 ; mais pour le moment, nous ne ferons pas exécuter ce travail. L'élargissement et le redressement du chenal près du barrage supérieur coûteront $70,000. Il faudra donc $110,000 pour faire tous ces travaux.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi cette distinction entre l'entrée supérieure et ce barrage supérieur qui se trouvent en réalité au même endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons l'intention de redresser le chenal en faisant disparaître la courbe qui existe à cet endroit, comme doit le savoir mon honorable ami. Nous considérons que c'est là un ouvrage spécial, et nous demandons un crédit de $70,000 pour l'accomplir.

L'honorable M. HAGGART : Avez-vous donné cette entreprise ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas encore.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a promis au représentant de Cornwall (M. Pringle) qu'il lui fournirait tous les documents se rapportant au renvoi d'office d'un éclusier de ce canal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai donné l'ordre au secrétaire du ministre de faire copier les documents nécessaires ; j'espère les avoir demain.

Canal de la Pointe Farran—Agrandissement, $10,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons terminer l'ancien pilier qui se trouve au sud de ce canal et mettre deux nouvelles portes à l'ancienne écluse.

L'honorable M. HAGGART : A quoi vous sert celle-ci ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il vaut toujours mieux avoir des portes de rechange.

L'honorable M. HAGGART : Oui, mais ces portes sont-elles destinées à l'ancienne écluse ou à la nouvelle ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour une dépense insignifiante, il ne faudrait pas laisser tomber en ruines l'ancienne écluse. Nous ne pouvons prévoir ce qui peut arriver.

L'honorable M. HAGGART : Mais nous avons un nouveau système de navigation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons de nouvelles écluses à Lachine, ce qui ne nous empêche pas d'entretenir les anciennes.

L'honorable M. HAGGART : Vous auriez pu choisir un meilleur exemple que celui-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La même chose existe au canal de Cornwall.

L'honorable M. HAGGART : Oui, et au canal Welland, mais pas à Lachine.

Canal du rapide Plat, $75,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut élargir, redresser et prolonger l'entrée supérieure de ce canal ; pour cela, nous devons dépenser $70,000 ; il y a d'autres travaux semblables à faire sur ce canal.

L'honorable M. HAGGART : Avec le crédit demandé, vous pourrez terminer tous ces ouvrages ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Canal des Galops, $330,000.

L'honorable M. HAGGART : Fournissez-nous donc des détails au sujet de ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La section d'Iroquois a besoin d'améliorations. Pour cela il faudra $40,000, sans compter les différentes réclamations qui peuvent surgir et dont le règlement nous coûtera peut-être $25,000. La division de Cardinal devra être améliorée. Ce travail ne peut se faire sans que nous dépensions $300,000. Il faudra dépenser $50,000 pour améliorer l'entrée supérieure du canal. Tout cela représente un montant de $420,000. Nous aurons besoin encore de $80,000 pour terminer ce canal. Cette somme, ajoutée à la précédente, représente un montant de $503,000. Nous ne demandons que $330,000, par le crédit actuel. Mas les estimations supplémentaires de 1901-02 contiennent un crédit de $90,000. Nous n'aurons donc que $80,000 à demander, l'an prochain.

L'honorable M. HAGGART : Le ministère va-t-il consacrer une partie de ce crédit au dragage de la section Gilbert de ce canal?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Ce travail sera-t-il bientôt terminé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne pourrais dire, mais les travaux sont suspendus pour cette année.

Chenal du Nord—Etablissement, $30,000.

L'honorable M. HAGGART : Ce montant vous permettra-t-il de terminer ces ouvrages?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Croyez-vous que ce chenal serve à quelque chose, lorsqu'on l'aura terminé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député pourra constater qu'aucune partie de toute notre voie fluviale n'est plus en faveur auprès du public, que ce chenal du Nord. J'en suis venu à cette conclusion d'après les quelques renseignements qu'on m'a fournis. Si je me trompe, je demande à mon honorable ami de me signaler mon erreur, dans deux ou trois ans, si nous sommes encore vivants tous les deux.

L'honorable M. HAGGART : Sans doute, l'honorable ministre s'est formé une opinion d'après les rapports de son ingénieur. Je n'ignore pas que ce dernier était fortement en faveur de l'établissement de ce chenal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je partage entièrement son opinion.

L'honorable M. HAGGART : De cela je ne doute pas. L'ingénieur m'a souvent demandé d'entreprendre ces travaux ; il m'indiquait les courbes, les obstacles de ce chenal dont je n'ai jamais compris les avantages probables. J'espère, cependant, que cet ouvrage rendra service à notre navigation.

Fleuve et canaux du Saint-Laurent—Inspection, bouées, etc., $47,000.

L'honorable M. HAGGART : Qu'entendez-vous faire de ce crédit?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est bien difficile de fournir tous les détails d'un item semblable. Cette inspection doit se faire entre Prescott et Coteau-Landing.

M. CLANCY : Quel en sera le coût?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne puis indiquer ce que coûteront les bouées à gaz et ces inspections.

M. CLANCY : Combien de bouées avez-vous placées?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons 25 ou 26 bouées à gaz et autres. Le montant de ce crédit servira à payer les frais d'inspection de la route et de la mise en place de ces bouées.

M. CLANCY : Qui fournit les bouées à gaz?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce sont des bouées que nous avions déjà, en vertu d'un contrat signé il y a deux ans, si je ne me trompe. Nous les avions achetées de la seule compagnie qui manufacture ces articles et dont je ne puis me rappeler le nom, à cette heure.

L'honorable M. HAGGART : Pouvez-vous nous donner le nom de l'agent de cette compagnie?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'an dernier, j'ai expliqué, et l'honorable député se le rappellera, sans doute, que nous avions acheté ces bouées par l'entremise du jeune Courtney, qui était alors l'agent de la compagnie en question.

Canal Welland—Pour remodeler les déversoirs régulateurs, ventelles et portes de l'ancienne écluse à Port-Colborne, $10,000.

L'honorable M. HAGGART : En quoi consisteront ces travaux à Port Colborne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons augmenter le volume d'eau au moyen de ces déversoirs que nous allons prolonger.

L'honorable M. HAGGART : Pour l'avantage des moulins qui se trouvent dans la partie inférieure ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et pour d'autres fins aussi. Il nous faut nécessairement augmenter ce volume d'eau.

Canal Welland—Pour faire de grandes réparations, $30,000.

L'honorable M. HAGGART : Je suppose qu'il s'agit ici de réparations d'un tout autre genre que celles qu'on voulait faire durant les quelques jours qui ont précédé la dernière élection ; ainsi que l'a fait remarquer un honorable député, on voyait alors de trente à quarante hommes, se promenant d'un bout à l'autre du canal, pour placer des jalons. Ces réparations étaient légères ; aujourd'hui, il s'agit de travaux plus considérables.

Canal de Lachine—Pour renouveler le mur en maçonnerie du bassin n° 2, $5,000.

L'honorable M. HAGGART : Les écluses, à l'entrée du canal Lachine, sont-elles terminées, afin de permettre aux navires qui se rendent aux ports de mer, de remonter le canal jusqu'à une certaine distance ? Quelle est la grandeur de ces écluses ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut faire allusion, sans doute, à un crédit plus considérable qui permettra au ministère de construire une nouvelle écluse ?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les estimations actuelles ne contiennent pas ce crédit, qu'on trouvera dans les estimations supplémentaires.

L'honorable M. HAGGART : Voici pourquoi je pose cette question : Si jamais on construit le canal de la baie Georgienne, celui de Lachine sera nécessairement l'accessoire du premier. Le ministre devra donc voir à ce que cette écluse soit assez considérable pour servir alors.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous y songions. Sur les premiers plans préparés pour l'entrée du canal Lachine les écluses étaient plus courtes que sur les nouveaux. Nous avons pensé, ainsi que l'honorable député l'a très bien dit, que dans le cas où l'on construirait le canal de la baie Georgienne, il faudrait agrandir toutes les écluses du canal Lachine afin de pouvoir donner passage à des vaisseaux de 500 pieds de longueur et peut-être plus. Nous ne perdrons pas ce fait de vue lorsque nous ferons les plans des nouvelles écluses.

Reconstruire barrage à Peterboro, $12,000.

L'honorable M. HAGGART : Ce barrage actuel n'est-il pas bon ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ingénieur fait rapport que ce barrage est très vieux, exposé à céder d'un moment à l'autre ; les réparations qu'il faudrait y faire équivalent virtuellement à une reconstruction.

L'honorable M. HAGGART : La construction de l'écluse à élévateur hydraulique que l'on construit près du barrage touche-t-elle à sa fin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On posera les bassins et appareils hydrauliques aussitôt que les travaux en pierre seront prêts à les recevoir. C'est la " Dominion Bridge Company " qui les construit.

M. SPROULE : Quelles sont les dimensions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les réservoirs ont 120 à 125 pieds de longueur, 63 de largeur et la différence du niveau sera de 50 pieds.

Etude et inspections—Canaux, $3,000.

M. HACKETT : L'honorable ministre a-t-il reçu une requête des citoyens d'O'Leary et de West Point, demandant la construction d'un chemin de fer depuis O'Leary jusqu'à la côte ouest de l'île du Prince-Edouard. Il y a quelques jours le ministre nous a dit qu'il n'avait pas reçu de requête de ce genre. Cette partie de l'île a très grand besoin d'un chemin de fer. La distance entre la station O'Leary et la côte ouest n'est que de douze milles. C'est peu en comparaison des soixante et dix milles de chemin que l'on construit entre Charlottetown et Murray Harbour, et il ne serait que juste de construire ces douze milles, vu qu'à cet endroit la côte est très difficile et n'a pas de havres. J'espère que l'honorable ministre des chemins de fer fera faire l'étude du terrain par où cet embranchement devra passer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serais très heureux de pouvoir me rendre au desir de l'honorable député, mais je ne puis lui promettre d'autres travaux de chemins de fer cette année. Plus tard, peut-être, j'examinerai la question.

M. HACKETT : L'honorable ministre a-t-il ordonné de mettre un second train entre Summerside et Tignish. Les citoyens de ces deux endroits le demandent avec instances.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'a demandé, hier, si j'avais reçu une requête à ce sujet. Je n'en avais pas reçu alors, mais j'en ai reçu une ce matin. J'ai demandé à mes employés de me faire un rapport, et j'espère pouvoir arriver à une conclusion quelconque demain.

M. KAULBACH : Puisque nous parlons de chemins de fer, je veux, avec votre permission, M. le Président, dire quelques mots en faveur du prolongement du chemin de fer du Sud de la Nouvelle-Ecosse, depuis New-Germany jusqu'à Halifax, en passant par Shelburne, Caledonia, Pleasant-River, New-Germany, Foster-Settlement et New-Ross. La Chambre sait que le gouvernement conservateur précédent a accordé, il y a quelques années une subvention pour la construction de ce chemin—le chemin du Sud de la Nouvelle-Ecosse—entre Shelburne et New-

Germany, où il devait se raccorder avec le chemin de fer Central. C'est un fait connu aussi que l'on a dépensé beaucoup déjà pour l'achat des matériaux, le paiement des gages et la construction en général du chemin depuis New-Germany jusqu'à Shelburne, en passant par Ohio, Hemford, Pleasant-River, Caledonia et Brookfield. Les ponts, ponceaux et culées ont été construits en pierre de taille ; un très grand pont, avec piliers en pierre de taille, s'élève au-dessus de la rivière La Have ; un très bon terrassement a été fait sur une grande partie du chemin entre New-Germany et Caledonia ; les traverses sont rendues le long de la voie, prêtes à être posées et à recevoir les rails ; il est dû beaucoup d'argent aux ouvriers, commerçants et autres fournisseurs ; une population nombreuse de travailleurs industrieux et intelligents est établie le long de ce chemin ; les terres agricoles sont de première qualité, sans excepter le nord du comté de Queens, représenté par l'honorable ministre des Finances (l'honorable M. Fielding); le pays est couvert de bons bois, et contient de riches dépôts de minéraux ; enfin les lacs et les rivières sont remplis de poissons et sont d'un grand attrait pour les touristes et les amateurs de pêche. L'année dernière, les habitants de Northern-Queens, Pleasant River, Hamford, Ohio, New-Germany, Foster-Settlement et New-Ross ont signé une requête demandant que le chemin soit prolongé de New-Germany via Foster-Settlement et New-Ross jusqu'à Halifax, en passant par Chester-Basin, Chester et Hubbard's Cove. Leur but est d'atteindre un marché pour les denrées et les produits, marché dont cette partie du pays est maintenant privée, à cause de son éloignement, du mauvais état des routes et du manque d'argent pour les améliorer. La requête dit que si le chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer du Sud, ou chemin Hervey, était construit jusqu'à Halifax, les signataires trouveraient un marché pour leurs produits, soit au terminus ouest—Shelburne—d'où l'expédition se ferait à Boston, ou au terminus est—Halifax—où viennent les steamers transatlantiques. Ces prétentions étant des plus raisonnables, je n'hésitai pas à présenter la requête au gouvernement, l'année dernière, mais je ne réussis, malheureusement, qu'à obtenir un octroi de $3,200 par mille, pour vingt milles, ce qui ne pouvait que construire le chemin depuis New-Germany jusqu'à New-Ross. On me fit la promesse, cependant, lors de la discussion sur les résolutions de chemin de fer, que le gouvernement accorderait une autre subvention plus tard, et j'acceptai cette promesse.

Pendant la session actuelle, j'ai écrit à l'honorable ministre des Chemins de fer pour lui demander d'agréer à la requête de l'année dernière, c'est-à-dire d'accorder une subvention pour la partie du chemin qui n'en avait pas encore reçue, à l'est de New-Germany, ce qui couvrirait toute la distance entre Shelburne et Halifax, via New-Germany, Foster Settlement et New-Ross, et reliant Chester Basin, Chester et Hubbard's Cove, et constituerait une véritable route internationale de 120 milles de longueur entre Halifax et Shelburne, où elle serait reliée à une ligne de steamers qui fait un service régulier entre Shelburne et Boston. Nous aurions, ainsi que je l'ai dit, un excellent marché aux deux extrémités de la ligne pour tous les produits de la ferme, des mines, des pêches, des forêts et des fabriques, et, en même temps, la route la plus rapide, la plus courte et la plus sûre comme route internationale entre Halifax et Boston, route que l'on calcule être de cinq heures plus courte que toute autre. Les avantages de construction sont les suivants : les rivières sont étroites et peu nombreuses—ce qui évite une grande dépense pour les ponts—et le terrain est un beau plateau où il faudra peu de coupes. Je suis autorisé par la municipalité de Lunenburg à déclarer qu'elle n'exigera rien pour le droit de passage, et je crois pouvoir faire en toute sûreté la même déclaration pour celle de Queen's-nord, car les propriétaires de terrain ont exprimé le désir de donner gratuitement le terrain où passera le chemin de fer.

Ce n'est pas comme cela qu'on a traité autrefois le comté de Lunenburg, auquel on a fait payer inégalement et injustement le droit de passage du chemin de fer Central, depuis Lunenburg jusqu'à la ligne de division du comté d'Annapolis.

Les comtés de Lunenburg, Queen's et Shelburne ont des droits tout comme les comtés de la partie est de la Nouvelle-Ecosse, auxquels le gouvernement construit des chemins de fer comme chemins de fer de l'Etat. Je ne crois pas trop exiger lorsque je demande au nom des trois comtés que j'ai nommés que le gouvernement entreprenne lui-même la construction du chemin de fer dont j'ai parlé entre Halifax et Shelburne, et qui communiquera avec Port Medway, Liverpool et Lockeport. Je crois que le gouvernement doit cela à cette population, vu l'éloignement des marchés dans lequel se trouvent ces riches districts agricoles à travers lesquels le chemin de fer devra passer.

Mais ce chemin de fer ne sera pas seulement un chemin de fer international relié avec Boston par une ligne de steamers, ce sera en outre un chemin de colonisation, car les jeunes gens qui sont partis de ces districts, faute d'ouvrage, et qui ont émigré aux Etats-Unis, reviendront au pays pour coloniser ces terres, se créer un foyer confortable et devenir de bons et utiles citoyens du Canada dont ils aideront à développer les ressources et les richesses.

J'ai confiance que le ministre des Chemins de fer et le gouvernement du Canada étudieront sérieusement cette question, et s'ils la décident promptement et dans le sens que je demande, ils rendront un grand service à tous ceux qui ont dépensé leur argent, consacré leur temps, fourni des provisions et vendu des traverses qui ne sont pas encore payées.

M. KAULBACH.

J'espère que le gouvernement ne tardera pas à donner sa décision. Que le gouvernement agisse promptement, ainsi qu'un gouvernement patriotique doit le faire ; que dès cette session il fasse adopter par cette Chambre une résolution décrétant que ce chemin fait partie du réseau des chemins de fer de l'Etat, et qu'il demande en même temps un crédit suffisant pour compléter tout le chemin entre Halifax et Shelburne viâ New-Ross et New-Germany. En agissant ainsi il fera de ce district riche en bois, minéraux, et terres agricoles un des districts les plus prospères du Canada.

Je ne crois pas avoir fait un tableau trop brillant, quoique suffisamment beau j'espère pour engager le ministre des Chemins de fer et Canaux et le gouvernement à se rendre aux vœux de cette population qui souffre depuis si longtemps, et si le gouvernement propose pendant la présente session la résolution que je demande, je puis l'assurer qu'il aura l'approbation cordiale des membres du parti conservateur en cette Chambre sans aucune voix dissidente. Je veux maintenant dire quelques mots d'explication à l'adresse de l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) qui nous a parlé du chemin de fer de la Rive sud dans son discours du 22 mars. L'honorable député m'a demandé si j'étais en faveur d'accorder une subvention au chemin de fer de la Rive sud, et j'ai répondu : Si le gouvernement veut nous donner le chemin du centre et la route du sud j'en serai très heureux. Or, " chemin du centre " est une erreur, car j'ai dit " route ", appliquant dans ma pensée ce terme au chemin de fer du sud de la Nouvelle-Ecosse ou chemin communément appelé Hervey-Road, qui part du centre du comté et qui va depuis New-Germany jusqu'à Halifax via New-Ross.

Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis et messagers surnuméraires, d'après l'état ci-dessous. Les appointements ci-dessous pourront être payés nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil:—1 à $2,800, 1 à $2,600, 1 à $2,400, 2 à $1,900, 1 à $1,800, 1 à $1,500, 1 à $1,200, 1 à $800, 4 à $700, 2 à $650, 3 à $600, 1 à $540, 3 à $500, 1 à $400, 1 à $300, total $25,540.

L'honorable M. HAGGART : De quoi se compose cette somme de $5,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle comprend des appointements pour un assistant à l'ingénieur qui fait l'inspection des chemins de fer recevant des subventions du gouvernement. Notre personnel d'inspection est tout à fait insuffisant.

L'honorable M. HAGGART : Qui vous proposez-vous de nommer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas encore fait de choix. Les appointements seront de $1,500. Puis nous voulons avoir deux commis de plus à $650 chacun. Nous donnons une augmentation de $60 au traducteur français, M. Boulay, et nous voulons aussi donner une augmentation au messager en chef, M. Chandler.

L'honorable M. HAGGART : Ce messager devrait être nommé permanent, car il y a assez longtemps qu'il est dans le service. C'est un bon serviteur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, très bon. Il nous faut remplir en outre deux vacances de messagers dans le service régulier ; je demande aussi un crédit pour un assistant au rédacteur des lois. L'ouvrage qu'il y a à faire maintenant dépasse les forces d'un seul homme. Je me propose de lui donner $1,200. Le greffier actuel est obligé de faire de longues journées. Il commence à bonne heure le matin et finit tard le soir, et malgré cela il lui est impossible d'expédier tout son ouvrage. Ce sont là toutes les additions que je propose.

Maintenant que nous avons fini l'article 142, je voudrais que l'on procède avec les article de 264 à 268 inclusivement.

L'honorable M. HAGGART : Non, il faut que nous ayons tous les renseignements avant que nous puissions discuter ceux-ci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: L'honorable député a consenti à un arrangement en vertu duquel nous ferions le débat sur le budget supplémentaire.

L'honorable M. HAGGART : Non ; je voudrais avoir ces renseignements demain ou le jour suivant. Il faudrait avoir deux ou trois jours à l'avance tous les renseignements que l'on nous a promis lors du débat sur le budget principal ; c'est-à-dire la quantité de rails enlevés du chemin de Drummond et posés sur le chemin de l'Ile du Prince-Edouard, la correspondance au sujet de la Pointe-Lévis, et tous les autres documents que j'ai demandés pendant ce débat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les employés du ministère sont à préparer ces documents. Je veux faire moi-même une déclaration, mais je veux attendre le crédit pour l'entretien et l'administration de l'Intercolonial dans le budget supplémentaire.

L'honorable M. HAGGART : Il est maintenant minuit, et il est temps de lever la séance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai promis de produire tous les renseignements que l'honorable député demande, mais je ne puis les donner tous à la fois. Les commis de mon ministère sont surchargés d'ouvrage, mais nous fournirons tous les renseignements à l'honorable député en temps utile. Lorsque nous serons arrivés à l'article de l'administration de l'Intercolonial, dans le budget supplémentaire, il lui donnera tous les renseignements.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a pour habitude de ne fournir les renseignements que lorsqu'il demande le vote d'un crédit. Je voudrais avoir ces renseignements demain ou après-demain. Les articles de 264 à 268 sont des crédits ordinaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je produirai les réponses aux demandes de l'honorable député deux ou trois jours avant le débat. Je lui donnerai la plus grande partie des renseignements demain ; je ne puis lui promettre de les lui donner tous, mais je les lui fournirai aussi rapidement que possible.

M. SPROULE : C'est une mauvaise pratique que de laisser passer ainsi des crédits considérables sans les discuter, et ensuite en reprendre la discussion sur les crédits de peu d'importance. Plus tard on nous dira : mais vous avez laissé voter des millions sans offrir un mot de critique. Il est important que nous faisions la discussion des crédits au fur et à mesure que nous les votons.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serais très peiné si l'honorable député était empêché de quelque façon d'exercer son privilège de critique. Je serais le dernier à vouloir le lui enlever.

M. SPROULE : Je n'ai pas dit que l'honorable ministre désirait restreindre le droit de critique ; je dis seulement que c'est une mauvaise pratique que de voter sans le discuter un crédit aussi considérable, remettant la discussion sur un crédit moins important dans une autre partie du budget.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous les crédits sont assez forts, mais je suis sûr que la proposition que je vais faire sera approuvée par tout le monde. Il n'est pas très important que ce crédit passe ce soir. Nous pouvons laisser l'article de $4,100,000 en suspens, et voter les crédits moindres qui sont des crédits ordinaires. Qu'il soit compris que nous discuterons ensemble les crédits de l'Intercolonial au budget principal, et ceux de même nature du budget supplémentaire.

L'honorable M. HAGGART : Je suis d'avis que nous discutions le crédit de l'Intercolonial, inscrit au budget principal avant les crédits de même genre inscrits au budget supplémentaire, parce que j'ai besoin de beaucoup de renseignements au sujet des recettes et dépenses du chemin et de la manière de tenir les comptes. Je veux avoir aussi un état des recettes et dépenses jusqu'au premier du mois. Le ministère des Chemins de fer est obligé déjà de fournir cet état au ministre des Finances pour ses tableaux qu'il publie tous les dix jours. Je veux avoir aussi un tableau des perceptions sur les canaux et les chemins de fer, et je voudrais qu'ils fussent faits séparément afin d'en faire une discussion complète.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable député n'y manquera pas.

L'honorable M. HAGGART : Je donne avis à l'honorable ministre que j'ai l'intention de proposer une motion lorsque la Chambre se formera en comité des subsides, et que nous aurons probablement un débat de gala.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne manquerai pas d'être ici pour écouter ce discours. Je n'ai pas encore eu l'avantage d'entendre l'honorable député prononcer un discours de gala. Quels documents l'honorable député désire-t-il que je produise ?

L'honorable M. HAGGART : Je demanderai beaucoup de choses dont je fournirai la liste lorsque nous discuterons les crédits qui se rapportent à ces services, et l'honorable ministre pourra peut-être me fournir tous les renseignements en détail lorsque nous discuterons le budget supplémentaire. J'ai préparé un mémoire de tout ce que je veux avoir, mais je ne l'ai pas ici dans le moment.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député dit qu'il a des objections à ce que ce fort crédit dans le budget principal soit discuté en même temps que le crédit du budget supplémentaire.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelle est l'objection ?

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas d'objection particulière, à part le désir d'obtenir certains renseignements au cours de la discussion sur ce crédit de $4,100,000. Il y aura peut-être une journée d'intervalle entre cette discussion et la prochaine de sorte que l'honorable ministre sera alors en état de fournir les renseignements que nous aurons demandés. Je suppose que la discussion des crédits de l'honorable ministre se continuera demain et il ne me faudra pas beaucoup de temps pour donner la liste des renseignements que je désire. Je suppose qu'il s'écoulera encore quelques jours d'ici à la discussion du budget supplémentaire, et l'honorable ministre aura tout le temps nécessaire pour faire préparer les réponses à mes questions.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que l'honorable député nous prépare deux débats de gala.

L'honorable M. HAGGART : Non, pas deux. Ce premier débat est dans le but d'obtenir de l'honorable ministre tous les renseignements qu'il possède ou qu'il pourra se procurer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai beaucoup de difficulté à comprendre ce que veut l'honorable député.

L'honorable M. HAGGART : Si l'honorable ministre trouve si difficile de me comprendre, peut-être vaut-il mieux attendre la discussion du crédit demain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Laissons alors l'article de $4,100,000 en suspens, et votons les autres crédits.

Loyer du Grand-Tronc, $140,000.

M. SPROULE : Je suppose que nous pourrons dans la discussion sur l'autre crédit demander tous les renseignements qui pourront se rapporter à celui-ci ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

Canaux—Réparations et frais d'entretien, $616,-630.

L'honorable M. HAGGART : Je constate ici une augmentaion de $20,000. Quelles en sont les raisons ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'augmentation provient principalement des réparations que nous sommes obligés de faire. Il y a une somme de $2,500 ou $2,600 de plus pour les salaires.

L'honorable M. HAGGART : A quels employés ira cette augmentation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous sommes obligés d'augmenter le personnel. Le canal de Soulanges sera ouvert à la navigation cet été, et quelques écluses du canal de la Trent seront ouvertes au trafic—non je me trompe, car l'augmentation ne sera que de $200. Il y aura une augmentation de $1,000 au canal du Saut-Sainte-Marie, et de $700 sur le canal Rideau.

L'honorable M. HAGGART : $1,000 de plus au Sault ; à qui va-t-on payer cela ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous donnons $60 de plus à l'électricien, et nous portons les salaires des employés de $45 à $50 par mois, ce qui représente une augmentation de $1,200 ; il y a des réductions ailleurs.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est l'augmentation sur le canal de Soulanges ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les dépenses contingentes et les fournitures électriques pour l'année prochaine seront de $28,000 contre $21,800 pour l'année courante. Nous avons besoin de $2,000 de plus pour appareils électriques, et $2,179 pour dépenses contingentes qui l'année dernière ne s'élevaient qu'à $1,492. Nous avons vingt quatre éclusiers contre dix l'année dernière, ce qui représente une augmentation de $5,000. Leurs gages seront les mêmes que l'année dernière, $1.25 par jour. Il y a dans le personnel régulier quatre nouveaux employés dont le traitement représente $1,500.

L'honorable M. HAGGART : Ce n'est pas une explication très satisfaisante ; mais je suppose qu'il faut nous en contenter pour ce soir.

Quelques résolutions sont rapportées.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 131) relatif aux juges des cours provinciales.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) propose que la séance soit levée.

L'honorable M. HAGGART : Que ferons-nous demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous discuterons la loi des élections et celle du cens électoral, et probablement quelques bills de moindre importance—puis comité des subsides. Vu que l'honorable député (l'honorable M. Haggart) n'est pas prêt à discuter les crédits des chemins de fer, le ministre du Commerce soumettra probablement les siens, et ensuite nous prendrons le budget supplémentaire, si nous en avons le temps.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 12.35 du matin, vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 3 mai 1901.

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

AMENDEMENT AU CODE CRIMINEL.

M. A. A. BRUNEAU (Richelieu) (Texte) : Présente un bill (n° 132), à l'effet d'amender le Code Criminel, 1892.

M. BORDEN (Halifax) : Veuillez donner des explications.

M. BRUNEAU (Texte) : L'article 205 du Code Criminel, 1892, se rapporte aux loteries. La section 6, paragraphe " D," mentionne comme étant exempts de l'opération de cet article le " Crédit foncier du Bas-Canada," et le " Crédit foncier Franco-Canadien." Le principe est de ne pas appliquer ces restrictions aux compagnies à fonds social d'épargnes ou de placements.

Le but de ce projet de loi est de mettre sur le même pied que le " Crédit foncier du Bas-Canada," et le " Crédit foncier Franco-Canadien," toutes les autres compagnies à fonds social constituées par l'autorité compétente de nos législatures provinciales.

Ce projet de loi est adopté en première lecture.

LOI RELATIVE AUX ELECTIONS FEDERALES, 1900.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je propose que l'ordre concernant la troisième lecture du bill (n° 64) modifiant la loi relative aux élections fédérales soit rescindé et que le bill soit renvoyé en comité général.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je propose qu'on ajoute au paragraphe 5 le paragraphe 5a qui suit :

5a. Le paragraphe 70 de l'article 64 du dit Acte est abrogé et remplacé par le suivant :—

" 5. Si son nom est omis de la liste des électeurs à cause de quelque incompatibilité prévue par la loi provinciale et mentionnée à l'article 6 de l'Acte du cens électoral de 1898, tel qu'amendé, il aura néanmoins, s'il n'est pas d'ailleurs inhabile à voter, droit de voter en prêtant ou offrant de prêter le serment de cens suivant la formule T, en sus de tout autre serment qu'il aurait pu être requis de prêter si son nom eût été sur la liste, autant que le serment en dernier lieu mentionné pourra s'appliquer".

2. Sera passible d'une amende n'excédant pas $50 et de pas moins de $10 tout président du scrutin ou toute personne agissant comme président d'un bureau de vote qui, en faisant prêter le dit serment en dernier lieu mentionné, fera valoir comme incompatibilité prévue par la loi provinciale quelque fait ou circonstance qui n'est pas une incompatibilité en vertu du paragraphe 1 de l'article 6 de l'Acte du cens électoral de 1898.

L'amendement est adopté.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je propose que le bill soit modifié en y ajoutant l'article 6a suivant :

Le paragraphe 7 du dit article 64 est abrogé et remplacé par le suivant :—

" Seront supprimées du serment que telle personne se présentant pour voter à l'élection pourra être requise de prêter, toutes déclarations relatives à son domicile qu'elle ne pourrait véridiquement faire à cause du changement de domicile mentionné dans le paragraphe précédent ; et, au lieu de ces déclarations, l'énonciation suivante pourra être ajoutée au serment :—

" ' Que vous avez habité sans interruption la cité (ou ville) de , dont cet arrondissement de votation fait partie, depuis le dit jour de (insérez ici la date de la première séance du comité chargé d'inscrire les noms des électeurs en vertu du Manhood Suffrage Registration Act, et si l'électeur s'est absenté pour des raisons ou causes permises par la loi, ajoutez les mots suivants : Si ce n'est que vous vous êtes occasionnellement ou temporairement absenté pour vaquer à vos occupations de (selon le cas) bûcheron, de marin ou de pêcheur, ou pour suivre les cours d'une maison d'éducation de la Confédération du Canada (nommez l'institution), et que vous avez actuellement votre résidence et votre domicile dans la dite cité (ou ville)."

M. HENDERSON : Cette disposition ne s'appliquera qu'aux villes importantes comme Toronto ; elle n'est pas générale ?

M. BRUNEAU.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Elle n'est pas générale.

L'amendement est adopté.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je propose que l'on ajoute au bill l'article 10a suivant :

10a. La formule T de la première annexe du dit acte est abrogée et remplacée par la suivante :—

" T.—(Article 64).

Serment de cens d'un électeur dont le nom a été omis pour causes d'incompatibilité provinciale.

Vous jurez (ou affirmez solennellement) que vous avez légalement droit de voter à cette élection et que vous croyez véritablement que votre nom a été omis de la liste des électeurs parce que vous étiez (nommez ici la charge ou emploi en quelque capacité dans le service public du Canada ou de la province, la profession, l'état, l'emploi, l'occupation, ou la classe de personnes à laquelle il appartient, qui a privé ou prive le voteur du droit de faire inscrire son nom sur la liste ou de voter à une élection provinciale) lorsque cette liste a été dressée, et pour aucune autre raison. Ainsi, Dieu vous soit en aide ! "

M. CLANCY : Cette disposition me paraît tellement vague que la plupart des présidents de scrutin ne sauront quoi inscrire ; elle laisse présumer que le président du scrutin connaît la loi, ce qui n'est généralement pas le cas, comme chacun sait. Il me semble que cet article ne servira qu'à faire surgir de nouvelles complications, et qu'il vaudrait mieux spécifier dans chaque cas l'une ou l'autre des raisons à inscrire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est ce que nous faisons.

M. CLANCY : Je ne vois pas. A moins d'être très versé dans la loi, le président du scrutin ne peut savoir quels sont les emplois qui, en vertu des dispositions de la loi provinciale, rendent un individu inhabile à voter, à moins que tels emplois ne soient spécifiés.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ils ne sont pas les mêmes dans chaque province.

M. CLANCY : L'article n'améliore pas le bill ; il suscitera de sérieux embarras, parce que le président du scrutin ignorera ce qu'il lui faudra faire.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable Solliciteur général a en vue le cas d'une personne dont le nom ne figure pas sur la liste et qui se présente pour voter ; cette personne est censée savoir, et devrait savoir, ce me semble, pour quelle raison particulière son nom ne figure pas sur la liste.

M. CLANCY : Elle ne le sait pas ; elle déclare qu'elle demeure dans le pays et considère que son nom devrait se trouver sur la liste.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble qu'il faut toujours finir par rechercher la

cause de cette omission ; si la personne intéressée l'ignore, je ne vois pas bien comment une disposition de la loi pourrait prévoir ce cas particulier. A mon avis, le président du scrutin devrait avoir par devers lui un exemplaire de la loi provinciale, afin de pouvoir préciser les cas d'inhabilité à voter.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il me semble que cette question est fort simple. Lorsqu'un individu se présente et demande à voter le président du scrutin doit commencer par s'assurer si le nom de cette personne figure sur la liste provinciale ; s'il ne s'y trouve pas, cette personne est tenue de déclarer pour quel motif son nom a été ainsi omis de la liste, c'est-à-dire, quelle charge particulière elle exerce.

M. CLANCY : Supposons qu'un individu, dont le nom a été omis de la liste pour d'autres raisons que celles qui sont prévues par la loi provinciale, offre de prêter le serment du cens, quel serait le devoir du président du scrutin dans une telle occurrence? Cet individu ignore pour quel raison son nom ne figure pas sur la liste.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il ne saurait voter, s'il ignore pourquoi on a omis son nom.

M. CLANCY : Mais cela ne l'a pas empêché de voter à des élections précédentes. Cet amendement ne remédie donc pas à l'inconvénient.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je me suis efforcé d'élaborer une formule de déclaration qui résolût toutes les difficultés que l'honorable représentant de Bothwell a signalées ; il m'eût été agréable de le voir exercer ses facultés intellectuelles dans le même sens.

M. SPROULE : Cet article n'est pas censé s'appliquer au cas que vient de mentionner le député de Bothwell, mais uniquement à celui de personnes dont le nom a été omis de la liste parce qu'elles exercent quelque charge provinciale.

L'amendement est adopté.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je propose, comme modification à la formule " P," que les mots suivants soient inscrits au-dessous du titre '" Forme du bulletin de vote " :

La ligne noire tracée au-dessus du premier nom s'étendra jusqu'au bord supérieur et la ligne noire tracée au-dessous du dernier nom s'étendra jusqu'au bord inférieur du bulletin de vote, de façon à ce qu'il ne reste d'espace blanc ni au haut ni au bas.

M. CLANCY : Ce bulletin projeté est-il breveté ou l'a-t-on imaginé au ministère?

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est une combinaison de l'ancien bulletin et de celui du Rév. M. Macdonald, de Glengarry.

M. CLANCY : M. Macdonald a-t-il demandé quelque rémunération, ou se propose-t-on de le récompenser?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cela regarde le secrétaire d'Etat ; ce dernier nous a transmis tous les modèles de bulletins, et nous avons adopté la combinaison qui nous a semblé la plus parfaite.

M. CLARKE : Si le gouvernement s'approprie un bulletin breveté, il lui faudra rémunérer l'inventeur.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Sans doute, et dans le cas même où le bulletin ne serait pas protégé par un brevet, il faudrait offrir quelque dédommagement à l'inventeur.

M. SPROULE : Il est absurde de prétendre que nous ne pouvons faire nous-mêmes un bulletin de vote ni tracer les lignes noires où il nous plaît sans contrefaire quelque invention déja brevetée.

L'amendement est adopté.

M. FOWLER : Afin de parer à l'inconvénient que j'ai signalé l'autre jour, je propose l'amendement suivant :

Que l'article 10, 61 Vic., chap. 14, soit abrogé et remplacé par le suivant :—

Dans les dix jours après la révision finale de chaque liste d'électeurs pour les fins d'élections provinciales, et dans les dix jours qui suivront toutes modifications, corrections, ou substitutions faites à telles listes sous l'empire de la loi provinciale, le dépositaire de ces listes devra transmettre au greffier de la Couronne en chancellerie, sous pli enregistré, une copie de cette liste, ou des modifications ou corrections qu'on y a faites, ou de la liste qui y a été substituée, selon le cas, certifiée conforme sous sa signature, et dont tous les changements, additions ou ratures seront paraphés par lui. Les honoraires à payer pour cette copie certifiée seront ceux fixés par la loi provinciale pour les copies à ceux qui en demanderont, et s'il n'est pas fixé d'honoraires par la loi provinciale, ils seront de vingt-cinq cents pour chaque cent noms, y compris les occupations et descriptions, et de cinquante cents pour le certificat.

Adopté.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire rappeler la proposition faite l'autre jour relativement aux Territoires du Nord-Ouest. J'ignore si mon honorable ami y a repensé depuis. La loi relative aux élections dans les Territoires a assurément besoin d'être modifiée. J'ai eu en mains la preuve des difficultés qui accompagnent les élections dans cette partie-là du pays ; elles sont réellement graves, et il faudrait opérer un changement. Mon honorable ami prétend qu'on ne saurait le faire au moyen du présent bill. Il se peut que ce ne soit pas le meilleur moyen d'y arriver, mais on pourrait, de même, atteindre ce but en modifiant le présent projet de loi de façon à y insérer les dispositions du bill présenté par le représentant de Marquette (M. Roche), et à ajouter après les mots "qui le modifie", de l'article 2, les mots " ou des dispositions particulières par rapport aux Territoires du Nord-Ouest ". Si une législation défec-

tueuse donne lieu à des abus, nous sommes tenus de la corriger et je ne vois pas d'objection à ce qu'on le fasse en modifiant le présent bill, bien que, ainsi que mon honorable ami l'a fait observer l'autre jour, il soit préférable de préparer une mesure particulière à cet effet. Si mon honorable ami considère que les amendements que l'on propose sont sages, autant vaudrait les faire maintenant que plus tard. Avec une ou deux légères modifications, les dispositions du bill présenté par l'honorable député de Marquette pourraient fort bien être insérées dans le présent projet de loi. Si l'on décidait d'en agir ainsi, il faudrait, pour découvrir dans la loi les dispositions relatives aux élections dans les Territoires du Nord-Ouest, étudier et le projet de loi qui nous est soumis et la loi concernant la représentation des Territoires du Nord-Ouest. Mais les amendements que mon honorable ami (M. Fitzpatrick) a déjà insérés suppriment cet inconvénient ; partant, il ne saurait donc plus y avoir d'objection.

S'il est bien vrai, comme on l'a prétendu, que les énumérateurs du recensement au Nord-Ouest se sont laissé entraîner à des abus, l'intérêt public exige que le parlement y remédie sans retard. Je demanderai à l'honorable Solliciteur général si ces amendements ne devraient pas être insérés dans le bill que nous sommes à étudier.

Le SOLLICITEUR GENERAL : J'ai examiné avec le plus grand soin les amendements en question et j'admets qu'il pourrait être opportun de modifier la loi relative à la représentation des Territoires du Nord-Ouest. Il est possible que les Territoires, mon honorable ami ne l'ignore pas, soient bientôt soumis à l'empire de l'Acte des élections générales, et que le recensement donne lieu à des changements qui rendraient inutile toute modification que nous pourrions maintenant faire. Il n'y a rien qui presse ; ce que nous ferions aujourd'hui à ce propos, nous serions obligés de le défaire avant longtemps.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami dit qu'il n'y a pas urgence ; je ne puis guère partager son avis. Il est possible qu'un de ces soixante sièges devienne vacant pour cause de démission ou autre et qu'il faille tenir une élection sans retard. Dans ce cas, le mal qui a sévi par le passé exercerait de nouveau ses ravages. Si l'on reconnaît la sagesse de ces amendements,—et personne ne s'y est encore objecté,—il me semble que le gouvernement ne devrait pas retarder d'un seul instant à remédier au mal. Si les Territoires du Nord-Ouest doivent être bientôt soumis à l'empire de la loi concernant les élections générales, tant mieux! L'adoption de ces amendements ne suscitera pas d'embarras ; mais tant qu'on ne les aura pas adoptés, le mal dont on semble reconnaître l'existence ne cessera de subsister.

M. HACKETT: Le Solliciteur général nous a promis de faire quelques observations au sujet de l'amendement que j'ai proposé, lorsque la discussion de ces amendements-ci sera close.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois que les articles que j'ai déjà mentionnés pourvoient à la difficulté sur laquelle mon honorable ami de Prince-ouest, I.P.-E. (M. Hackett), a appelé l'attention.

M. HACKETT : Ce sujet, je dois le dire, ne laisse pas de me causer de vives inquiétudes. J'ai failli être victime d'une grave injustice précisément parce qu'on ne protège pas le scrutin après la publication du résultat de l'élection. Le 7 novembre dernier, je fus élu à une faible majorité. Mon adversaire demanda le recensement des bulletins, et l'on dut produire les boîtes du scrutin devant le juge McLeod. Comme je l'ai déjà dit ici même, 27 boîtes furent expédiées d'Alberton à destination de Summerside où il n'en arriva que 26, une d'entre elles ayant été dérobée dans le but d'assurer ma défaite. Le misérable qui a commis cet acte criminel pensait, sans doute, que le tribunal ne tiendrait pas compte de la majorité de trente-trois voix que m'assurait cette boîte du scrutin, et proclamerait mon adversaire élu. Fort heureusement, le président du tribunal, qui était un homme juste et honnête, fit son devoir. Or, il y a au Canada une bande organisée qui se livre à ce genre d'opérations. On brûle les bulletins dans Ontario, on les vole dans l'Ile du Prince-Edouard. L'amendement que j'ai proposé tendait à assurer la protection des boîtes du scrutin après la déclaration du résultat de l'élection, et pourvoyait à ce que le président de l'élection fut tenu responsable des boîtes et fût puni d'une façon exemplaire si, par le fait de sa négligence, on réussissait à faire disparaître ces preuves évidentes de l'expresison de la volonté populaire. Un journal de l'Ile du Prince-Edouard a publié, le 23 novembre dernier, sur ce sujet même, un important article que j'ai par devers moi. Mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries conviendra avec moi que l'auteur de cet article est un homme d'une indépendance absolue en matière politique. Cet écrit a paru dans les colonnes du Morning Guardian, et je veux le lire pour montrer quelle profonde indignation le vol de cette boîte du scrutin avait soulevé dans l'Ile du Prince-Edouard :

Crime affreux.

Nos lecteurs seront assurément heureux de savoir quel châtiment la loi réserve à ceux qui se rendent coupables d'une infamie comme celle qui s'est commise à Prince-ouest où l'on a volé une boîte du scrutin. Voici la loi :

Mon honorable ami, le Solliciteur général, m'a dit l'autre soir que cette loi prévoyait tous les cas.

Est coupable de félonie et passible d'une amende laissée à la discrétion de la cour, ou

de sept ans d'emprisonnement, ou des deux peines de l'amende et de l'emprisonnement, quiconque dérobe, ou enlève illégalement à une personne qui en a légalement le dépôt, ou d'un endroit où il est alors déposé, quelque bref d'élection, ou quelque rapport sur un bref d'élection, ou quelque endenture, cahier de votation, liste d'électeurs, certificat, affidavit ou rapport, ou quelque bulletin, document ou papier fait, dressé ou rédigé en conformité ou en exécution des prescriptions de toute loi relative aux élections fédérales, provinciales, municipales ou civiques.

Si nous connaissions le voleur, si nous pouvions lui mettre la main dessus, nous pourrions le punir. D'après la teneur de mon amendement, le président de l'élection serait responsable des boîtes du scrutin et des bulletins qu'il remettrait au juge de la cour de comté. L'article continue comme suit :

Ainsi, la loi pourvoit au juste châtiment de quiconque vole ou détruit toute boîte de scrutin, bulletin de vote ou document d'élection, assimilant une telle action à un crime. D'après les dispositions de la loi actuelle, le criminel ou les criminels de Prince-ouest se sont rendus coupables de plusieurs des contraventions plus haut énumérées, et sont passibles de condamnations qui, exécutées dans toute leur rigueur, les enverraient au pénitencier pour le reste de leurs jours. Et la loi n'est pas trop rigoureuse, car il s'agit d'un crime commis contre l'Etat, d'un attentat dirigé contre la base même de notre système de gouvernement, un acte, enfin, qui frise la trahison. De plus, ce crime jette de l'opprobre sur le comté, sur la province et le pays où il s'est commis. Tant que le coupable ne sera pas traduit devant les tribunaux, ce scandale souillera la réputation jusqu'ici intacte du comté de Prince-ouest et de l'île entière.

En cette affaire,——

J'appelle tout particulièrement l'attention du chef du gouvernement sur ce que dit à ce propos l'auteur de l'article :

—en cette affaire, le gouvernement se trouve chargé d'une lourde responsabilité.

Je dis que le gouvernement est chargé d'une grave responsabilité ; et depuis l'ouverture de la sesison je me suis efforcé de démontrer aux ministres qu'il fallait agir, mais ils se sont interposés entre le public et moi-même d'une part, et l'auteur du crime, d'autre part :

C'est le gouvernement qui choisit le président de l'élection : celui-ci à son tour, choisit les présidents du scrutin et les greffiers qui sont officiellement et entièrement chargés de surveiller l'élection dans tous ses détails. Toutes ces personnes sont à l'emploi du gouvernement, et celui-ci doit répondre de leur capacité, de leur honnêteté et de leur vigilance. S'il se commet quelque erreur, comme dans le cas actuel, le devoir immédiat du gouvernement consiste à s'enquérir de l'affaire et à citer en justice quiconque a pu se rendre coupable de quelque négligence ou erreur ; et ce devoir est d'autant plus impérieux que le gouvernement a toujours intérêt à ce qu'un de ses partisans soit élu. Si le gouvernement néglige son devoir en cette circonstance, des soupçons vont s'éveiller qu'il sera difficile de dissiper et qui feront douter de sa bonne foi.

Dans le cas actuel, il n'y a pas lieu de rechercher si celui qui a brisé la boîte du scrutin et volé les bulletins était aux gages de l'un ou l'autre des partis politiques ; il faut prendre sans tarder des mesures énergiques dans le but de découvrir le coupable pour le citer ensuite devant les tribunaux. Est-ce cela qu'on a fait ? Le gouvernement lance, et avec raison, des agents secrets à la recherche des contrebandiers qu'il veut poursuivre en justice ; mais le voleur de bulletins est un monstre si on le compare au vulgaire contrebandier. On peut estimer en dollars la valeur d'une balle de marchandises soustraites aux droits de la douane, mais le voleur de bulletins, lui, attente criminellement à l'expression du suffrage populaire et ne recule devant aucune manœuvre frauduleuse pour assurer l'élection de son candidat.

J'appelle l'attention du premier ministre et des membres du gouvernement sur ce point. L'article a été publié par un journal indépendant et se recommande à l'attention de la Chambre :

Si on pouvait s'imaginer tout un parlement élu grâce à un pareil système, mais ce serait le renversement de nos institutions ; nous serions en proie à la révolution, à l'anarchie !

Que le gouvernement se dégage donc de toute responsabilité en cette affaire. Loin de nous la pensée que le gouvernement ou aucun de ses fonctionnaires étaient au fait des choses honteuses qui se sont passées dans le comté de Prince-ouest. Néanmoins, si des mesures énergiques ne sont pas immédiatement prises pour traquer les coupables et les poursuivre en justice, on sera peut-être porté à penser qu'une telle négligence ressemble fort à une complicité après le fait. Nous avons confiance que le gouvernement fera tout son devoir dans les circonstances. Qu'il ne soit jamais dit que dans l'Ile du Prince-Edouard on peut impunément voler les boîtes du scrutin et en détruire le contenu !

Je le répète, cette affaire me remplit d'indignation. Le gouvernement soustrait-il au châtiment qu'il mérite l'individu qui a volé ces bulletins ? Qu'a-t-il tenté dans le but d'amener la découverte du coupable ? A-t-il lancé des agents secrets sur ses traces ? A-t-il cherché à punir le crime perpétré dans le but d'envoyer siéger ici un partisan du cabinet actuel ? Je vois ici le Solliciteur général que je considère comme un homme fort intègre ; il m'a dit l'autre soir——

Quelques DEPUTES : Ecoutez ! écoutez !

M. HACKETT : Oui, je crois que c'est un honnête homme. Il m'a déclaré que cette boîte du scrutin avait été expédiée comme une marchandise, ce dont le gouvernement n'est pas responsable. M. le président, toute la responsabilité pesait sur le gouvernement. Vu son titre de représentant du ministère de la Justice en cette Chambre, et devant tout le pays, l'honorable Solliciteur général ne devait pas ignorer que son devoir l'obligeait de voir à ce que cette boîte du scrutin ne fût pas volée à bord d'un convoi de chemin de fer comme un baril de farine ou de lard ; il aurait dû voir à ce que ces boîtes étant expédiées par chemin de fer, le président

d'élection nommé par le gouvernement prît des moyens de les protéger et d'en faire parvenir le contenu au juge de la cour de comté, le jour du recensement. L'autre jour, j'ai présenté cet amendement dans le but de sauvegarder les droits du peuple par rapport à ces boîtes du scrutin, de rendre le président de l'élection responsable de ces dernières après la date de la publication du résultat de l'élection et de leur production en cour de comté. Cet amendement, le Solliciteur général n'a pas jugé à propos de l'adopter ; mais je le crois propre à servir l'intérêt de la population que je représente et celui de tout le pays. Il faudrait amender notre loi de façon à rendre impossible le vol de la boîte qui contient l'expression du vœu populaire—il s'est commis un vol de ce genre-là à l'Ile Prince-Edouard—et à ce que celui qui s'en serait rendu coupable fût un objet de mépris aux yeux de tous ses compatriotes. Je demande donc au Solliciteur général d'agréer mon amendement. Il pourrait peut-être trouver bon de le modifier, mais enfin, il devrait laisser adopter quelque mesure ayant pour effet de rendre le président de l'élection responsable des bulletins. Je vois sourire l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ; il n'a pas peut-être été complice du crime ni de loin ni de près, mais, assurément, ses mignons y ont participé. Le ministre des Travaux publics, lui, ne sourit pas du tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est très bien.

M. HACKETT : Cependant, on a vu circuler là-bas un de ses agents, un représentant de son journal, en quête d'abonnés ; il a séjourné des mois durant dans la division de Prince-ouest avant l'élection, et il avait pris passage sur le train le soir même de la disparition de cette boîte au scrutin. M. le président, loin de moi de vouloir porter contre qui que ce soit des accusations dont je n'aurais pas le moyen d'établir le bien fondé ; mais je n'en persiste pas moins à croire que cet individu, qui jouit de l'intimité du ministre des Travaux publics, n'est pas étranger à ce vol.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On ne peut trouver de termes trop sévères pour condamner une offense de cette nature. En écoutant le discours de l'honorable député, je me suis demandé s'il était sincère, ou bien s'il parlait comme un homme peu au courant des faits. C'était sans doute un crime bien grave que de voler cette boîte de scrutin, mais à qui a profité ce vol ? Quel motif pouvaient avoir ceux qui ont fait le coup ? L'honorable député était élu ; il avait été reconnu comme le représentant légal du comté. On demande un recensement des bulletins, mais ce recensement fut rendu inutile par le vol de cette boîte. Mon honorable ami a donc été déclaré élu, et le vol en question eut pour effet d'empêcher toutes autres procédures dans le but d'obtenir un dénombrement des bulletins. Ainsi donc, qu'il fut régulièrement élu ou non, il n'existait plus aucun moyen de s'en assurer après le vol de cette boîte. L'honorable député (M. Hackett) se trouvait sur le convoi ce jour-là.

Quelques VOIX : Oh, oh.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député était là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui. Personne ne veut laisser supposer qu'il a été mêlé à cette affaire, mais il était là quand la boîte a été volée et c'est ce vol qui a rendu inutile le recensement des bulletins. Il ne pouvait plus avoir lieu autrement que du consentement des parties, en prenant les rapports publiés pour ce bureau de votation, de sorte que le contenu de cette boîte ne fut jamais compté et ne pouvait l'être. Je n'accuse pas l'honorable député d'être l'auteur de ce vol. Seulement, il se trouvait sur le convoi et chacun est libre de tirer de cette coïncidence les conclusions qu'il lui plaît.

Maintenant, mon honorable ami prétend que cette affaire n'est guère du goût de l'honorable ministre des Travaux publics, parce que son agent se trouvait lui aussi à bord du convoi. Cet agent n'avait aucun intérêt à ce que le vol ait lieu, mais il n'en était pas de même pour l'honorable député (M. Hackett). Encore une fois, je ne l'accuse pas d'avoir participé à ce vol. Je ne le crois pas capable de commettre une semblable action. Je lui ferai remarquer, cependant, que la loi actuelle est assez complète pour permettre de poursuivre les coupables dans cette affaire. Puisque l'honorable député était à bord du convoi, et qu'il n'a pas jugé à propos de prendre des procédures à ce sujet, comment pouvait-il s'attendre à ce que le Solliciteur général, qui se trouvait à Québec à ce moment-là poursuivît ces voleurs ? Si le coupable peut être découvert, la loi contient les dispositions nécessaires pour le faire punir.

M. CLANCY : Les véritables coupables, dans toute cette affaire, ne sont-ils pas ceux qui avaient soin de la boîte de scrutin et qui ont fait preuve d'une négligence vraiment criminelle?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela est possible, et dans ce cas, pourquoi l'honorable député ne les a-t-il pas poursuivis, puisque la loi le permettait? Il a encore droit de le faire. Ce n'est pas au gouvernement fédéral, mais bien au pouvoir provincial qu'il appartient de prendre des procédures dans un cas de cette nature.

M. BORDEN (Halifax) : Ce vol a-t-il été commis avant ou après le jour auquel le représentant a été déclaré élu?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Après. L'honorable député avait été déclaré élu, et les boîtes de scrutin

étaient prêtes à être soumises au juge pour un recensement des bulletins. Le vol de la boîte rendit le recensement des bulletins inutil, et celui qui s'en plaint se trouvait à bord du convoi.

M. BORDEN (Halifax) : N'est-il pas extraordinaire que l'on ait déclaré le député élu avant que toutes les boîtes de scrutin aient été remises entre les mains du président d'élection ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les boîtes de scrutin étaient à Alberton. On demanda un recensement des bulletins devant le juge de la cour de comté, et les bulletins qui se trouvaient dans cette boîte auraient été comptés, sans cette circonstance malheureuse qui empêcha ce nouveau dépouillement du scrutin d'avoir lieu devant un juge.

M. BORDEN (Halifax) : J'avais toujours compris que les boîtes de scrutin devaient être retournées par les présidents de scrutin au président d'élection.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, non.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami (M. Hackett) a attiré l'attention de la Chambre sur une affaire très sérieuse. S'il est vrai que le président d'élection, en transportant ces boîtes de scrutin à l'endroit où le juge devait faire un nouveau recensement s'est rendu coupable de négligence grossière —comme tout semble l'indiquer, puisqu'il a laisse ces boîtes dans le fourgon à bagages et qu'il est allé se placer dans une autre voiture—je ne suis pas prêt à dire que l'honorable député n'a pas raison de demander de modifier cette loi de manière à pouvoir punir le fonctionnaire qui se rend coupable d'une telle négligence.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne discuterai pas ce dernier point. Ce fonctionnaire me paraît avoir confié quarante boîtes de scrutin aux employés du chemin de fer. Elles furent enfermées à clef dans un wagon à marchandises, il se fit remettre un reçu par les employés de la compagnie et, durant le voyage, le wagon fut enfoncé et une des boîtes du scrutin volée.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas la première fois que j'entends parler que des boîtes de scrutin ont été volées ou brisées et leur contenu perdu, et je sais combien il est facile d'excuser ces accidents, en alléguant que la chose s'est faite par inadvertance ou qu'il y a eu effraction. Mais notre devoir est d'adopter les mesures nécessaires pour prévenir la répétition d'accidents de cette nature. J'ignore si la destruction de cette boîte de scrutin a aidé ou fait tort à mon honorable ami. Ce n'est pas là la question soumise à la Chambre. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a simplement voulu créer une diversion en soulevant ce point.

Il s'agit uniquement de savoir si la loi actuelle ne doit pas être modifiée de manière à exposer le président d'élection, qui se charge des boîtes de scrutin pour les transporter là où doit avoir lieu le recensement des bulletins qui décidera quel est le candidat qui a le droit de représenter le comté, à exposer, dis-je, le président d'élection à une punition qui préviendra la répétition d'un scandale comme celui qui a été porté à la connaissance de la Chambre par l'honorable député de Prince-ouest. C'est pour cette raison que je demande au Solliciteur général d'étudier attentivement la loi et de voir s'il n'est pas nécessaire d'imposer au président d'élection une peine qui sera suffisante pour obtenir de sa part une plus grande vigilance que celle dont ce fonctionnaire semble avoir fait preuve dans le cas actuel.

M. HACKETT : Je n'ai qu'un mot à dire en réponse aux remarques de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Il aimerait à laisser supposer que moi-même, ou quelques-uns de mes amis, avons été mêlés à ce vol de boîte de scrutin, et que nous avons réussi de cette manière à empêcher un recensement des bulletins d'avoir lieu devant le juge. Or, ce dépouillement du scrutin a eu lieu.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'est fait du consentement des deux partis, mais, légalement, il ne pouvait avoir lieu. On s'est contenté de faire un relevé des votes mentionnés dans les certificats qui se trouvaient dans les boîtes de scrutin, sans pouvoir faire le recensement des bulletins. Il ne pouvait y avoir une addition légale des bulletins dans ces circonstances.

M. HACKETT : Cela est possible, mais le juge a été d'une opinion contraire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, le juge a refusé de procéder au dépouillement final du scrutin, et les avocats des deux partis ont dû signer un écrit par lequel ils consentaient à ce que le recensement ait lieu pour tous les bulletins qui se trouvaient dans les boîtes.

M. HACKETT : L'honorable ministre désire evidemment protéger le voleur, quel qu'il soit, aux yeux du public. Pourquoi aurais-je volé cette boîte de scrutin?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'accuse pas l'honorable député d'avoir volé la boîte de scrutin. Je dis simplement qu'il est la seule personne pouvant avoir intérêt à la voler.

M. HACKETT : J'avais intérêt à faire disparaître la boîte de scrutin d'un bureau de votation où ma majorité était de 33 voix?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela a rendu le recensement des bulletins impossible.

M. HACKETT : Cette prétention est ridicule. Je suis vraiment surpris de voir l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se lever dans cette Chambre et déclarer que j'ai été mêlé en quoi que ce soit à cette affaire. Je ne me serais jamais cru capable de pénétrer avec effraction dans un wagon à bagage pour y voler une boîte de scrutin contenant les droits du peuple. Je sais que l'honorable ministre ne ferait pas cela.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre se trouvait-il, lui aussi à bord de ce convoi?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'étais ici, à Ottawa.

M. HACKETT : Non, il n'y était pas, mais j'étais dans ce convoi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'y étais pas, moi, non plus.

M. HACKETT : Il s'agit d'une affaire sérieuse. Le gouvernement n'a pas ordonné d'enquête, et aucune tentative n'a été faite pour découvrir le voleur. Le préposé aux gages m'a dit que les boîtes de scrutin avaient été prises dans la salle des bagages à Alberton et placées dans une des voitures du convoi. Il y avait 27 boîtes. On les avait placées à dessein sur deux rangs de 13 boîtes chacun, et la 27ième boîte, celle dans laquelle j'avais une majorité de 33 voix, se trouvait sur le sommet, afin de permettre au voleur de l'enlever plus facilement.

M. COWAN : N'avez-vous pas commis une erreur par rapport à cette boîte ?

M. HACKETT : L'honorable député traite à la légère une question qui est de nature à mettre en danger les droits du peuple de ce pays. J'avais pris place dans une voiture de première, à l'arrière du train, et ce wagon aux bagages était loin à l'avant. J'ai vu le président d'élection voyager aussi confortablement que possible, laisser les boîtes de scrutin à la merci des voleurs, dans le fourgon aux bagages. J'ai été surpris de constater la négligence et le peu de soin que ce fonctionnaire semblait porter aux boîtes confiées à sa garde. Je veux essayer de faire modifier la loi, afin d'empêcher que de semblables choses se produisent à l'avenir, et non seulement le gouvernement refuse d'accepter mon amendement, mais il cherche même, au moyen de la loi et de l'ordre public, à protéger celui qui a volé ces boîtes de scrutin. S'il veut faire son devoir, qu'il lance ses agents à la recherche du voleur. Le ministre de la Marine et Pêcheries n'était pas sérieux quand il a dit que j'avais été mêlé à cette affaire.

Quelques VOIX : Oh !

M. HACKETT : Que l'on cherche le coupable, et si l'on veut s'en donner la peine on le trouvera bien près du gouvernement. On s'appercevra que celui qui a volé cette boîte de scrutin faisait partie de la bande qui a brûlé les bulletins de vote d'Elgin-ouest et de Huron. C'est là tout ce que j'ai à dire à ce sujet.

Quelques VOIX : Continuez.

M. HACKETT : Quelqu'un dit "continuez". Il est bien triste de trouver dans ce parlement, à l'aurore de ce vingtième siècle, des hommes qui ont l'audace de défendre le voleur qui s'est rendu coupable d'un crime de cette nature.

M. WALLACE : Il me semble que la proposition de l'honorable député de Prince (M. Hackett) est très raisonnable. Il demande simplement que le gardien des boîtes de scrutin soit responsable de leur conservation. Voici un cas dans lequel un fonctionnaire, à qui l'on demande de produire les boîtes de scrutin devant le juge de la cour de comté, ne peut produire celle de Greenmount où l'honorable député (M. Hackett) a une majorité de 33 voix. La personne à qui incombe la grande responsabilité de transporter ces boîtes de scrutin devrait être exposée à une peine sévère si elle venait à manquer à son devoir. Si le parlement n'adopte pas des mesures sévères à ce sujet, nous verrons encore les parties intéressées enlever ou briser les boîtes de scrutin et en détruire le contenu, comme cela s'est produit à ma connaissance ici et ailleurs. Le président d'élection devrait être responsable de la sûreté de ces boîtes, dans tous les cas, et cela sous peine des châtiments les plus sévères. Le ministre des Travaux publics (M. Tarte) et le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Davies) se réjouissent cette après-midi parce qu'ils ont réussi à établir un alibi dans le cas actuel.

Quelques VOIX : Oh !

M. WALLACE : En a-t-il toujours été ainsi ?

M. CLANCY : Il me semble que la conduite du gouvernement en cette affaire n'a pas été ce qu'elle aurait dû être. Il n'est pas à ma connaissance qu'un scandale plus grand que celui-là ait jamais été dévoilé dans cette Chambre. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a voulu soulever la question de savoir à qui ce vol pouvait profiter, mais cette démarche n'est guère digne de l'honorable ministre, et l'occasion était mal choisie de sa part pour essayer de se livrer à des persifflages. Un crime a été commis ; et il s'agit de savoir si le parlement va se déclarer impuissant à prendre les mesures nécessaires pour empêcher que de semblables choses se renouvellent.

Si, par suite de l'inconduite d'un président d'élection ou d'un président de scrutin, un comté se trouve privé de représentant, ou bien que le candidat déclaré élu n'a pas reçu la majorité des voix, c'est là une chose bien grave. Le ministre de la Ma-

rine et des Pêcheries prétend que si nous pouvons trouver le voleur il existe une loi pour le poursuivre. Or, mon honorable ami est avocat et il sait bien que la loi ne contient aucune disposition permettant d'atteindre le président d'élection dans le cas actuel. Quel avantage ce serait pour n'importe quel homme, occupant cette position et ayant cette responsabilité, de plaider ignorance, afin de permettre aux voleurs de s'emparer des boîtes de scrutin grâce à un plan préparé d'avance. Le gouvernement ne peut refuser de prendre des procédures dans un cas aussi sérieux que celui-là. Le Solliciteur général et le gouvernement sont au moins tenus de faire les démarches nécessaires pour apporter un remède à ce mal. Si l'amendement proposé par mon honorable ami (M. Hackett) n'a pas une portée suffisamment générale pour répondre à tous les besoins de la cause, il doit être suffisant pour inciter le gouvernement à agir. La Chambre a le droit d'apprendre du Solliciteur général ce que l'on entend faire dans le cas actuel.

Le PRESIDENT : Dois-je rapporter le bill ?

M. CLANCY : Non. Le gouvernement n'a pas le droit de traiter ainsi une question aussi importante. Comme le premier ministre est à son siège, je m'adresse à lui et je lui demande si le gouvernement peut laisser impunie une offense aussi grave que celle qui a été dévoilée par l'honorable député (M. Hackett) et la traiter à la légère. Si la loi est défectueuse, pourquoi ne pas la modifier? Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre un seul avocat qui ose prétendre que la loi actuelle s'applique à ce cas particulier. Toute la question consiste à savoir si la personne à qui est confiée la garde des boîtes de scrutin pourra être tenue responsable de l'exécution fidèle de ses devoirs. Le chef du gouvernement comprend parfaitement que si on laisse subsister cette anomalie dans la loi, cela servira tout simplement à encourager certains hommes, dans les deux partis politiques, à faire la même chose à l'avenir. Cela peut se produire aussi bien d'un côté que de l'autre, et aucun parti ne désire augmenter ses avantages par des transactions de cette nature. Les honorables membres de la droite sont aujourd'hui au pouvoir, et ils ne doivent être que plus jaloux de protéger les droits du peuple. Je crois qu'avant d'adopter cette mesure on devrait faire un effort pour protéger à l'avenir l'intérêt public.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas la première fois, malheureusement, que la Chambre est appelée à prendre connaissance d'affaires du genre de celle qui a été exposée par l'honorable député de Prince-ouest (M. Hackett). Les cas de cette nature ne sont pas aussi isolés que l'on serait porté à le croire, bien qu'ils ne se présentent pas toujours dans les circonstances identiques. Je me rappelle que le parti libéral a eu beaucoup à souffrir de cet état de choses, et cela particulièrement dans le comté de Montmagny, où le bureau du régistrateur, qui était gardien des boîtes de scrutin, fut enfoncé par des voleurs et un certain nombre de boîtes enlevées. Il y aura toujours des voleurs quoiqu'on en dise ; mais il existe des lois pour se protéger contre le vol et le brigandage. Celui qui a enlevé la boîte de scrutin en question a commis un larcin.

Quant à la question de savoir si le président d'élection a pris toutes les précautions nécessaires, c'est là un point discutable. Pour ma part, je considère que ce fonctionnaire n'est nullement à blâmer. Je fais cette déclaration librement, et après avoir entendu les remarques faites à ce sujet par l'honorable député (M. Hackett). On prétend que le président d'élection avait été requis d'apporter les boîtes du scrutin devant le juge. Pour cela il lui fallait parcourir une distance de 60 ou 70 milles. Le seul moyen de transport à sa dispositioon était le chemin de fer. Il transporta ses boîtes à la gare, les déposa entre les mains du préposé aux bagages et se fit donner un reçu. A part cela, il eut soin de faire fermer à clef le wagon contenant ces boîtes. Pourrait-on prendre plus de précautions ? Je le demande à mon honorable ami.

Je déclare bien sincèrement qu'à mon avis, le président d'élection ne s'est rendu coupable d'aucune négligence. Que pouvait-il faire de plus, à moins que mon honorable ami veuille prétendre qu'il aurait du voyager dans le wagon aux bagages avec les boîtes de scrutin. Je ne veux pas traiter à la légère des offenses de cette nature, mais je crois que les dispositions de la loi sont assez complètes pour faire punir le coupable s'il peut être découvert.

M. CLANCY : On me dit que ces boîtes ont été expédiées comme des marchandises ordinaires. Cela avait lieu à une époque de l'année où on ne pouvait peut-être raisonnablement s'attendre à ce que le président d'élection fît le voyage dans le fourgon aux bagages ; mais il aurait certainement du pouvoir confier la garde de ces boîtes à quelqu'un. S'il n'a pas pris cette mesure de précaution, il s'est rendu coupable d'une négligence grossière. Je n'éprouve pas la moindre hésitation à déclarer qu'il n'était pas convenable de placer ces boîtes dans un wagon à marchandises et de les y laisser. S'il les avait déposées dans un wagon des messageries, le vol n'aurait pas eu lieu, vu la présence de la personne qui demeure continuellement dans ce wagon. Je ne prétends pas dire que des vols d'autres objets ne sont pas commis ; mais, cela se produit si rarement, et les motifs qui poussent les voleurs à en agir ainsi sont si personnels, qu'ils ne peuvent être comparés à celui-ci.

L'amendement n'a pas pour but d'imposer aux présidents d'élection des obligations nou-

velles et tellement onéreuses qu'ils soient incapables de les remplir ; mais, s'il est possible de trouver un moyen d'obvier à ces difficultés, l'honorable premier ministre ne peut prétendre que l'on ne devrait pas l'essayer. Je me plains uniquement de l'inaction du gouvernement ; on allègue que le président d'élection a pris toutes les précautions nécessaires et qu'il est absolument impossible de placer dans nos statuts une loi pouvant empêcher la répétition d'actes de cette nature. Je considère la question comme étant assez importante pour requérir un effort dans ce sens. Je ne demanderai pas une enquête à ce sujet, car il s'agit d'une affaire réglée ; mais la chose importante pour le moment, c'est de protéger le public et d'empêcher que des choses comme celle-là se répètent à l'avenir, et je suis persuadé que l'honorable premier ministre partage ma manière de voir sur ce point.

M. SPROULE : Dans une circonstance comme celle-là deux choses incombent au gouvernement : prendre les moyens de découvrir et de punir les coupables et modifier la loi de manière à prévenir le retour de semblables offenses.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'admets pas ce que vient de dire l'honorable premier ministre quand au dégré de précaution prise par ce fonctionnaire dans le cas actuel. Il ne faut pas que les présidents d'élection s'imaginent que dans des circonstances comme celle-là ils peuvent expédier une boîte de scrutin comme on expédie un baril de pommes. C'est cependant ce qu'a fait le président de l'élection, au dire du premier ministre. Il expédia les boîtes comme de la marchandise et se fit donner un reçu. Il est vrai que le wagon était fermé à clef, comme la plupart des wagons à bagages. Je considère que quand des boîtes de scrutin sont expédiées d'un endroit à un autre, elles doivent être sous la surveillance immédiate du président d'élection, même s'il faut pour cela qu'il voyage dans la voiture à bagages. Si sa santé ne le lui permet pas, il doit confier ce soin à une personne responsable. Je ne sais pas s'il ne serait pas bon de faire comparaître ce fonctionnaire à la barre de la Chambre pour expliquer sa conduite.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a mentionné le fait que l'honorable député de Prince-ouest avait une majorité de 33 voix et que cette boîte a été volée pour prévenir un recomptage des votes. Ces insinuations ne tromperont personne. On comprend qu'en volant cette boîte, qui donnait une majorité de 33 à l'honorable député de Prince-ouest, on voulait faire procéder au recomptage des autres bulletins et le mettre ainsi en minorité.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne suis pas de cet avis. Il est évident que celui qui a volé cette boîte voulait empêcher le recomptage des votes devant le juge et il a réussi.

M. CLANCY.

M. BORDEN (Halifax) : Si le vol avait été commis par un avocat, je comprendrais cela, mais un voleur ordinaire, peu au courant de la loi, a dû se faire le raisonnement suivant : Si je vole cette boîte, qui donne une majorité de 33 au candidat conservateur, le juge devant lequel se fera le recomptage ne tiendra compte que du contenu des autres boîtes et donnera la majorité au candidat libéral.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A moins d'être très habile et très renseigné, le voleur ne pouvait pas savoir qui avait la majorité des bulletins dans cette boîte. Aucune marque extérieure n'indique de quel bureau de votation vient la boîte. Il est impossible de dire ce que contient une de ces boîtes de scrutin sans l'ouvrir.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne suis pas aussi au courant que mon honorable ami de la construction particulière de ces boîtes, mais comment sait-il que celle-ci ne portait pas de marque.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député a-t-il jamais vu une boîte de scrutin avec un numéro à l'extérieur ?

M. FOWLER : Oui, et avec les noms aussi.

L'honorable M. HAGGART : Et le nom de l'arrondissement de votation.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne connais pas les détails de l'affaire aussi bien que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et puisqu'il dit que la boîte ne portait aucune marque extérieure, je ne suis pas en état de le contredire. Je croyais cependant qu'on mettait sur ces boîtes une marque extérieure pour indiquer d'où elles viennent et il n'y a pas de doute que cette boîte a été volée pour priver le candidat conservateur de son mandat.

M. LEFURGEY : Ce n'est pas la première fois, depuis l'arrivée des honorables membres de la droite au pouvoir, que des illégalités sont commises dans les élections. En 1898, lorsque j'ai été élu membre de ce parlement, dans une élection partielle, le nombre d'actes de corruption qui ont été commis dans les différents bureaux de votation auraient suffi à soulever l'indignation de tous les électeurs du comté de Prince-est. L'arrondissement de votation de Emeryvale avait toujours donné une forte majorité conservatrice jusqu'en 1898, mais cette année là les libéraux l'emportèrent, et l'on constata que le président du scrutin, au lieu de procéder au dépouillement du scrutin dans le bureau de votation et en présence des agents des candidats se rendit chez lui pour procéder au recensement des bulletins. Mais lors des dernières élections générales, nous avions des hommes de confiance pour surveiller nos intérêts à cet endroit, aussi le résultat ne fut pas le même, et les conservateurs eurent une bonne majorité à Emeryvale. Ces pratiques

illégales sont si bien connues du public dans l'Ile du Prince-Edouard, qu'elles sont passées à l'état de légende et les poètes les ont chantées dans des vers où le nom du premier ministre de l'Ile du Prince-Edouard, qui s'était rendu à Emeryvale afin de corrompre les électeurs, occupe une place importante.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député devrait faire connaître cette poésie à la Chambre.

M. LEFURGEY : Quand l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries se lève et cherche à jeter du ridicule sur cette question——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député est en frais de citer un extrait d'un document public. Il doit le déposer sur le bureau de la Chambre ou le lire en entier.

M. LEFURGEY : En traitant à la légère une question aussi importante que celle-là, l'honorable ministre cherche un faux fuyant pour éviter un sujet désagréable et qui mérite d'être traité avec plus de considération par le premier ministre et ses partisans.

Le bill est rapporté.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je propose que le bill subisse sa troisième lecture.

M. CLANCY : Puisque le Solliciteur général n'a pas adopté l'amendement que j'ai proposé et qu'il est sur l'ordre du jour avec les autres bills, je demande au premier ministre s'il nous fournira l'occasion d'atteindre cette partie de l'ordre du jour pour ressusciter ces bills.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne voudrais pas retarder la résurrection des bills de l'honorable député jusqu'au jugement dernier, mais ils peuvent certainement attendre jusqu'à l'an prochain.

La motion est adoptée, le bill est voté en troisième délibération et adopté.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 63) Acte modifiant l'Acte du Cens Electoral, 1898.—(Le Solliciteur général).

Bill (n° 121) Acte modifiant de nouveau l'Acte des postes.—(L'honorable M. Sutherland).

PENSIONS POUR LES REGULIERS.

La résolution concernant l'octroi de pensions ou gratifications aux officiers de l'état-major et aux soldats de la force permanente de milice et aux veuves et enfants de ces officiers, est lue une deuxième fois et adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le bill (n° 133) concernant les pensions aux officiers de l'état-major permanent et aux officiers et soldats de la milice permanente, et à d'autre fins, soit adopté.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Le MINISTRE DES FINANCES : Plusieurs item, ici et là dans le budget, sont restés en suspens et j'aimerais à ce qu'il en fût disposé immédiatement.

Gouvernement civil—Dépenses casuelles—Ministère du Revenu de l'intérieur—

Aides aux écritures et autre.....	$2,000
Impressions et papeterie.....	2,800
Divers	2,200
	$7,000

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a ici une augmentation de $750 sur le crédit de l'an dernier—$700 pour impression et papeterie et $50 pour dépenses diverses. Cela est dû à l'augmentation générale des affaires, le crédit de l'an dernier ayant été trouvé insuffisant.

Fonds de retraite—Allocation supplémentaire à M. Wallace, ex-directeur du bureau de poste à Victoria, C.A., $240.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est le même que celui de l'an dernier. Je ne me rappelle plus dans quelle circonstance il a été voté pour la première fois, mais il existe depuis plusieurs années. Je suppose que le comité n'est pas prêt à entreprendre la discussion des crédits du ministère des Travaux publics. Il reste ceux du ministre du Commerce, concernant les subventions aux steamers, que nous allons laisser de côté pour le moment.

Divers—Appointements et dépenses casuelles du bureau de l'agence de Paris, $3,500.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit me paraît être le même que celui de l'an dernier, mais le ministre peut-il donner quelques explications?

Le PREMIER MINISTRE : Ce crédit est affecté à l'agence de Paris. C'est le même que le parlement vote depuis 20 ans. L'agent est M. Fabre.

Divers—Frais d'affaires en litige, qui pourront être payés pour services relatifs aux litiges conduits dans le ministère de la Justice, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $15,000.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est le même crédit que l'an dernier.

M. SPROULE : Quelle partie du crédit de l'an dernier a été employée ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne puis pas le dire au juste, mais il a été dépensé presqu'en entier—$13,000 ou $14,000, si je me rappelle bien.

M. TAYLOR : Quand les honorables députés de la droite étaient dans l'opposition ils blâmaient le gouvernement de dépenser de l'argent en procès, pendant qu'il y avait un Solliciteur général. Nous en avons un aujourd'hui très capable de faire ce travail. Le gouvernement devrait mettre en pratique ce qu'il prêchait autrefois, et ce crédit ne devrait pas exister.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce crédit est indispensable, quel que soit le Solliciteur général, et quelqu'ardeur qu'il apporte à s'acquitter de ses fonctions. Je ferai remarquer, cependant, que depuis le changement de gouvernement il y a eu une diminution considérable dans les honoraires payés aux avocats par le ministère de la Justice. Avant 1896 il était payé, en moyenne, par année, $18,000 et à présent, cette moyenne est de $7,000. Depuis 1896, les deux tiers au moins des litiges sont conduits par les fonctionnaires du ministère. Je ne m'attribue pas le mérite de cette amélioration, car elle n'eut pas été possible sans l'active coopération du personnel.

M. SPROULE : Le gouvernement ne peut pas se dispenser de ce crédit, parce que certains avocats sont très utiles en temps d'élection.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député veut-il faire allusion à M. Hogg, d'Ottawa ?

M. SPROULE : Nous en avons eu un de ces avocats, dans Bruce-nord. Il portait un vif intérêt à l'élection, et si j'avais les comptes publics d'Ontario, je pourrais peut-être démontrer que cet intérêt était assez motivé, puisqu'il a émargé au budget d'Ontario, pendant un certain nombre d'années. Un journal prétend que, d'après les comptes publics d'Ontario, ce M. L. B. Heyd a reçu les sommes suivantes : 1894, $116 ; 1895, $170 ; 1896, $150 ; 1897, $425 ; 1898, $325 ; 1899, $354 ; 1900, $117.

J'ai aussi reçu la visite d'un de ces avocats, durant mon élection—M. C. R. Clute, et dans le rapport de l'auditeur général je vois que pour très peu de travail il a reçu $40 par jour pendant 116 jours soit plus de $4,000. Des crédits, comme celui qui nous occupe sont très utiles, car lorsque l'occasion se présente d'utiliser les services de ces avocats le gouvernement sait où prendre l'argent pour les payer.

M. WADE : Si l'honorable député avait poussé ses recherches un peu plus loin, il aurait pu constater ce que la société d'avocats dont le chef de l'opposition fait partie avait reçu en honoraires de l'ancien gouvernement.

M. SPROULE : Quand les amis de l'honorable député (M. Wade) étaient dans l'opposition ils condamnaient sans réserve cette manière d'employer les deniers publics, et on pouvait s'attendre qu'en arrivant au pouvoir ils agiraient autrement.

M. FITZPATRICK.

M. BORDEN (Halifax) : Puisque l'honorable député d'Annapolis a bien voulu mentionner mon nom, je dirai que j'ai été assez heureux de recevoir des honoraires et du gouvernement libéral de la Nouvelle-Ecosse et du gouvernement conservateur d'Ottawa. Si l'honorable député a voulu insinuer, ce que j'ignore, que j'aie jamais fait la moindre démarche pour être employé par l'un ou l'autre gouvernement, il se permet une insinuation qu'il ne peut pas affirmer avec un semblant de vérité et que je nie catégoriquement. Si ce n'est pas ce qu'il a voulu insinuer, je ne vois pas quel était son but.

M. WADE : Je n'ai rien insinué ; j'ai simplement rappelé un fait, en constatant, à la suite de l'honorable député de Grey-est, que certains avocats ont reçu des honoraires du ministère de la Justice. Si quelqu'un s'est permis une insinuation, c'est bien lui. Je sais que la société à laquelle appartient l'honorable chef de l'opposition a reçu de fortes sommes de l'ancien gouvernement, et je n'insinue rien en le disant ; le gouvernement est obligé de retenir les services de certains avocats, dans les différentes parties du pays, et je suppose qu'ils rendent des services pour l'argent qu'ils reçoivent. Quand un homme reçoit $400, est-il juste d'insinuer qu'il ne les a pas gagnés honnêtement, s'il ne faut pas parler de ceux qui reçoivent $8,000 ou $10,000 dans une seule année ?

M. SPROULE : Je n'ai pas parlé de $400, mais de $4,000, pour une partie de l'année seulement. Si le parti libéral n'avait pas condamné le système, je n'en aurais pas parlé, mais il l'a toujours condamné sans réserve et s'était engagé à le faire disparaître en arrivant au pouvoir. C'est pour cela que j'y ai fait allusion aujourd'hui.

Le MINISTRE DES FINANCES: Les item qui restent sont ceux qui ont été laissés en suspens à la demande de la gauche. Comme le ministre du Commerce est absent ce soir, nous allons prendre les estimations supplémentaires de l'exercice courant.

Frais de gestion—Somme additionnelle nécessaire, se rattachant à l'émission et au rachat des billets fédéraux, $290.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à une légère augmentation dans le salaire du personnel féminin du ministère. Il y a déjà un crédit affecté à cette fin, mais il est insuffisant pour les dépenses de l'année. Cette question a déjà été discutée lors du budget principal.

Gouvernement civil—Bureau du secrétaire du Gouverneur général, $3,030.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a une augmentation statutaire de $30 et une augmentation de $3,000 dans les dépenses casuelles. Cela est presqu'entièrement dû à la quantité considérable de dépêches expédiées par ce bureau durant l'année.

Bureau du Conseil privé du roi pour le Canada, $5,300.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis obligé de demander au parlement une somme additionnelle de $4,000 pour les dépenses casuelles du conseil privé. Cette augmentation provient entièrement des frais de télégraphie. Au cours des négociations relatives au câble entre le Canada et l'Australie, nous avons appris que la "Eastern Company" qui possède un câble aux antipodes, était en train de conclure un arrangement avec les différentes colonies australiennes, et cet arrangement aurait pu nuire considérablement au succès de l'entreprise. Cela a occasionné l'échange de nombreuses dépêches, très coûteuses.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Nouvelle somme nécessaire, $1,500.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ce crédit est affecté aux dépenses télégraphiques concernant une enquête au sujet de l'inspection des navires ; il y a aussi des impressions et de la papeterie.

Ministère des Finances—Dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $775

M. BORDEN (Halifax) : Que signifie cette explication "nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil" ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Deux messagers permanents ont démissionné, et nous avons dû les remplacer. D'après la loi, ils ne peuvent recevoir que $300 par année, et nous voulons leur donner $400. Il n'est pas possible de demander à un père de famille d'accepter un salaire de $300 par année.

M. WALLACE : Pourquoi pas amender la loi, alors?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce qui devrait être fait. Il faut un homme d'un certain âge pour remplir ces fonctions, et il n'est pas raisonnable d'offrir un salaire de $300 par année pour cette position.

M. WILSON : En commençant à $300, combien faut-il de temps pour arriver à $400?

Le MINISTRE DES FINANCES : Trois ans.

M. WILSON : Le temps que ce messager a servi comme surnuméraire lui est-il compté?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudrait pour cela modifier l'Acte du service civil, et la question mérite d'être étudiée.

Ministère de la Milice et de la Défense—Dépenses casuelles, impression, papeterie et divers, $2,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est nécessité par le surcroît d'ouvrage occasionné par l'envoi des contingents. Cette somme additionnelle est absolument nécessaire pour rencontrer les dépenses.

Exercices annuels—Nouvelle somme nécessaire, $180,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit sera affecté à la partie de la milice qui doit camper avant le 1er juillet. Pour les manœuvres de la milice entière il faudra $425,000 ou $450,000. Dans le budget de l'an dernier, il y avait, je crois, $275,000. Ces deux crédits réunis forment une somme suffisante pour l'exercice de toute la milice. A l'heure qu'il est, je ne suis pas en état de dire quels sont les bataillons qui doivent prendre part aux exercices, ni la date de l'ouverture des camps. On est actuellement à régler ces détails.

M. WALLACE : Cela comprend-il tous les corps de la milice?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, tous. Lors du budget supplémentaire pour 1901-02, je donnerai au comité des explications détaillées sur la date de l'ouverture des camps et le nombre de bataillons qui prendront part aux exercices.

M. SPROULE : Le ministre prétend qu'il lui faudra pour cela environ $400,000?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il faut de $425,000 à $450,000 pour exercer la milice durant l'année.

M. SPROULE : L'an dernier, il a été voté $275,000 pour les exercices annuels. Cette somme, réunie au crédit demandé aujourd'hui, complétera la somme dont le ministre a besoin?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, mais nous ne pouvons pas le dire exactement, car les dépenses varient d'une année à l'autre, selon qu'il y a plus ou moins de volontaires dans les camps. Cela représente, cependant, à peu près la somme qu'il nous faut pour une année.

Appointements et gages—Nouvelle somme nécessaire, $13,500

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Voici une note préparée par le comptable :

L'augmentation des dépenses pour l'exercice courant est due, en grande partie, au surcroît d'ouvrage causé par la guerre d'Afrique-sud. Il était souvent impossible de séparer ces dépenses, des dépenses ordinaires relatives aux appointements et gages, et nous avons dû les défrayer à même ce crédit. Sans doute que lorsqu'une dépense était directement le résultat de l'envoi des contingents, elle était attribuée au crédit affecté à cette fin, mais l'augmentation qu'on remarque ici, provient indirectement de la même cause—la guerre du Sud-africain.

Les explications que j'ai données lors du budget principal s'appliquent aussi à ce crédit. Il y a eu une augmentation géné-

rale de 25 pour 100 dans les gages, dans les treize districts militaires du Canada. Les hommes qui recevaient $1.25 par jour, reçoivent maintenant $1.50, et ceux qui recevaient $1, reçoivent $1.25. La main-d'œuvre était en grande demande et nous avons été obligés d'augmenter les prix, pour garder nos ouvriers.

M. SPROULE : Cela semble s'appliquer également aux salaires et aux gages. Je vois que l'an dernier ce crédit a été augmenté de $3,000 et que malgré cela, il y a un déficit de $13,500.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. SPROULE : L'augmentation des dépenses a été plus forte que vous ne vous y attendiez.

M. WALLACE : Je crois qu'il faudrait des explications plus complètes. L'an dernier il y a eu une augmentation de $3,000 et aujourd'hui on nous demande encore $13,500 de plus. Cette dernière somme représente 13 commis à $1,000 chacun, pour aider aux écritures. Le ministre ne prétendra assurément pas que la guerre du Sud-africain a amené un surcroit de travail aussi considérable. Les gardiens de magasins militaires reçoivent de $400 à $500 par année. On n'en a pas augmenté le nombre mais ils ont eu plus de travail à faire, pendant quelque temps ; mais tout cela a cessé après le départ des contingents. On ne nous a pas donné de raisons suffisantes pour expliquer une aussi forte augmentation de dépenses, dans ce service.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il y a eu une hausse d'environ 20 pour 100 dans les gages payés. Presque toute la somme est pour de la main-d'œuvre.

M. WALLACE : Dans le service civil régulier, il ne doit pas y avoir eu d'augmentation.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, et toute cette somme est destinée au service extérieur ; surtout ici, à Halifax, à Québec et à Montréal ; mais dans tous les treize districts, où nous dépensons annuellement de $75,000 à $80,000 il y a eu augmentation dans les gages et il nous a fallu plus d'ouvriers durant l'envoi des contingents et depuis. Le travail occasionné par l'envoi et le retour des contingents est loin d'être terminé. Je n'ai pas sous la main un état détaillé de toutes les opérations, mais on peut être certain que tout a été conduit avec la plus stricte économie ; je suis même surpris que tout le travail qui a été fait n'ait pas augmenté les dépenses davantage. J'aurai d'autres crédits à demander dans le budget supplémentaire pour le prochain exercice, et je tâcherai de donner un état exact de l'augmentation dans chaque district, si on le désire.

Propriétés militaires—Nouvelle somme nécessaire, y compris les dépenses pour rails et traverses pour le tramway jusqu'au champ de tir de Rockliffe, et $22,000 (mandat du Gouverneur général) pour réparations aux murs de Québec, $74,658.38.

L'honorable M. PRIOR : Combien a-t-on dépensé pour ce tramway ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Une somme de $13,473.38, repartie comme suit : Au chemin de fer International pour 440 tonnes et 800 livres de rails, pour le champ de tir de Rockliffe, à $21 la tonne, pour des rails de 67 livres à la verge, $9,247.50 ; au chemin de fer Canada Atlantic, pour du fret, $590.46 ; à l'association de tir du Canada, pour des traverses, pour le prolongement du tramway jusqu'au champ de tir, $3,635.42, total, $13,473.38.

Dans le même crédit, il y a un item de $22,000 pour réparations aux murs de Québec. Ces réparations étaient devenues urgentes, et il a fallu émettre un mandat du Gouverneur général. Il reste une somme de $39,185, qui se repartit comme suit : pour compléter le champ de tir à Montréal, $9,100 ; à Bedford, (près d'Halifax), $9,785 ; à Québec, $9,500. J'ai ici un état détaillé des travaux faits à Québec, et il nous manque $9,000. Il y a aussi $2,500 pour la salle d'exercice de Charlottetown ; appareil de chauffage, aux casernes de Saint-Jean, P.Q., $3,500 ; parquet en béton à la salle d'exercice de Québec, $4,800 ; total, $39,185. Le crédit de $74,653, s'explique comme suit : Réparations aux murs de Québec, couvert par un mandat du Gouverneur général, $22,000 ; tramway, pour se rendre au champ de tir d'Ottawa, $13,473.38, et les derniers item que je viens de donner, $39,185.

L'honorable M. PRIOR : La compagnie électrique refusait-elle de prolonger le tramway jusqu'au champ de tir, si le gouvernement ne fournissait pas les rails ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, elle refusait. Nous avons fait le meilleur arrangement possible. La compagnie a acquis le droit de passage, a construit la ligne et s'engage à l'exploiter.

L'honorable M. PRIOR : Le gouvernement a-t-il obtenu une réduction sur le prix du passage ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : On a fixé un prix maximum, et la compagnie s'engage à faire un certain nombre de voyages par jour durant les mois d'été.

L'honorable M. PRIOR : Quel est le prix du passage ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que c'est 15 cents,

aller et retour, depuis le centre de la ville, jusqu'au champ de tir.

M. SPROULE : C'est le même prix que pour le public en général ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Les rails et les traverses deviennent la propriété de la compagnie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. CLANCY : De qui le gouvernement a-t-il acheté les traverses ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est l'association de tir du Canada, qui a fait l'opération par l'entremise de la compagnie électrique, parce qu'elle pouvait les acheter à meilleur marché que le gouvernement.

M. CLANCY : Quel prix a-t-on payé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : 8,975, traverses, à 37 cents chacune ; 200 à 30 cents, transport, 2 cents.

M. CLANCY : Quel genre de traverses était-ce ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Des traverses spéciales. Le colonel Tilton, qui s'est occupé de cette affaire et en qui j'ai toute confiance, m'affirme qu'il était impossible de s'en procurer à meilleur marché, et que nous avons été heureux de les avoir à ce prix.

L'honorable M. PRIOR : A quelle distance va ce chemin ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Un peu moins de deux milles, je crois.

L'honorable M. PRIOR : Le gouvernement a fait cadeau à la compagnie des rails et des traverses, sur une distance de deux milles, pour fournir aux soldats un moyen économique de se rendre au champ de tir ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est cela.

M. SPROULE : Chez moi, on vend des traverses de pruche, de 18c à 22c, et des traverses en cèdre, pour à peu près le même prix.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il s'agit ici d'une voie double, et je suppose que les traverses sont deux fois plus longues.

M. SPROULE : C'est la première fois que j'entends parler de cela. Je ne crois pas qu'on puisse mettre les deux rails sur les mêmes traverses.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'en sais rien.

M. BLAIN : Y a-t-il un crédit dans le budget supplémentaire pour réparer les édifices publics de Brampton, qui appartiennent au ministère de la Milice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il n'y a rien ici. Il doit y avoir un budget supplémentaire pour le prochain exercice, et ce crédit pourra peut-être s'y trouver, mais je ne puis rien dire dans le moment. Le ministre des Travaux publics demande un crédit de $35,000, dont $28,000 ont déjà été votés une fois ; ce crédit est affecté à la construction d'arsenaux, etc., et peut-être que les travaux dont parle l'honorable député seront compris dans ce crédit. Je prendrai des renseignements et je donnerai une réponse plus tard.

Milice—Habillement et nécessaires—Nouvelle somme nécessaire, $100,000.

L'honorable M. PRIOR : L'honorable ministre peut-il nous donner des renseignements sur ce crédit ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'habillement des soldats, quand toute la milice est appelée, coûte dans les environs de $180,000. Depuis longtemps on a pris l'habitude de payer l'habillement à même le crédit affecté à l'exercice suivant. Je voudrais, si c'est possible, régulariser la position, et si le parlement vote ce crédit, cela suffira pour l'exercice courant, moins une faible somme. Je considère qu'il vaut mieux commencer avec l'exercice, le 1er juillet, et payer les dépenses d'un exercice avec le crédit affecté à cet exercice. Le crédit que je demande en ce moment est destiné à payer les uniformes faits cette année, ou qui sont à se faire.

L'honorable M. PRIOR : Quand ces uniformes seront terminés, le ministre en aura-t-il suffisamment pour toute la milice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

L'honorable M. PRIOR : On a souvent entendu des officiers se plaindre de l'insuffisance des uniformes en magasin, si des troubles venaient à éclater. Avec ce crédit, aurons-nous tous les vêtements nécessaires, ou le ministre demandera-t-il un autre crédit plus tard ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour avoir une réserve comme celle que nous devrions avoir, il faudrait faire de grandes dépenses. Ce crédit ne servira qu'aux uniformes dont nous avons un besoin immédiat. Quand toute la milice est appelée aux exercices annuels, chaque année, il faut beaucoup plus d'uniformes que si les exercices n'avaient lieu que tous les deux ou trois ans. Je ne puis pas dire que ce crédit nous donnera toute la réserve que nous devrions avoir, mais il améliorera considérablement notre position sous ce rapport.

Munitions de guerre et autres—Nouvelle somme nécessaire, $36,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est affecté à l'a-

chat des ceinturons, des tentes, balais, couvertes pour les chevaux et autre matériel de guerre. Tous ces articles sont presqu'achetés à l'heure qu'il est. La Ottawa Car Co. doit recevoir $2,250 pour des voitures d'ambulances, des civières, etc. Des affûts de canons achetés du War Office ont coûté $12,500.

M. WALLACE : Demande-t-on des soumissions, ou tout cela est-il acheté des amis sans soumissions ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Dans la plupart des cas, des soumissions sont demandées publiquement.

M. WALLACE : En a-t-on demandées pour les articles achetés de la Ottawa Car Co. ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui ; je crois que des soumissions ont été demandées à deux ou trois établissemetns du même genre. L'une était la Compagnie Massey-Harris et l'autre une compagnie de Brantford, dont j'oublie le nom. Je suis certain que l'ouvrage est bien fait et au plus bas prix possible.

Collège militaire royal—Augmentation d'appointements du professeur Martin, du 1er juillet 1900 au 20 septembre 1900, $112.50.

M. BORDEN (Halifax) : Quelqu'un m'a fait remarquer qu'il serait à propos d'ériger un monument quelconque dans le collège militaire, à la mémoire des élèves de cette institution morts dans la guerre du Sud-africain. Je ne connais pas le nombre de ces morts, parmi ceux que nous avons envoyés.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE: Je crois qu'il n'y en a qu'un, le jeune Osborne.

M. BORDEN (Halifax) : Il y en a aussi deux dans l'armée impériale, le lieutenant Wood d'Halifax et le capitaine C. A. Hensley, aussi d'Halifax. Ces deux jeunes officiers ont joué un rôle brillant dans cette guerre et sont tombés sur le champ de bataille. Il me semble qu'il serait à propos d'élever un monument à la mémoire de ces jeunes Canadiens, dans le collège militaire et je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre proteste contre ce projet. Dans certaines villes des monuments de cette nature ont été construits par souscriptions. Cela est très bien, mais comme ces trois jeunes gens étaient des gradués de Kingston, le gouvernement pourrait intervenir.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je concours pleinement dans ce projet. L'Université McGill a déjà élevé un monument à la mémoire des élèves de cette institution, morts en Afrique, et il me semble que le gouvernement devrait faire au Collège Royal, de Kingston, ce que les universités font dans les autres villes. Le père du jeune Osborne a déjà fait placer une pierre commémorative. J'étudierai la question et je demanderai à mes collègues de consentir à une demande de crédit à cette fin.

M. WALLACE : Je croyais que le lieutenant Osborne appartenait à l'armée régulière.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je n'en suis pas certain.

Achat de la propriété des casernes de Work-Point, Esquimalt, C.A., $3,140.

L'honorable M. PRIOR : Combien le gouvernement a-t-il payé pour ce terrain et quelle en est la superficie?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce terrain appartenait à Thomas E. Sedger. Comme le propriétaire ne voulait pas le vendre, et que les autorités impériales en avaient besoin immédiatement, il a été exproprié. Il y a 5·15 acres de terrain, et il a été payé $3,140. Je ne crois pas qu'il fût possible de l'avoir à meilleur marché.

L'honorable M. PRIOR : Je profiterai de l'occasion pour revenir sur les réclamations relatives à la Pointe Macaulay. Les propriétaires prétendent que la construction des forts à cet endroit a diminué la valeur de leurs propriétés.

Sous l'ancien régime on a réglé deux ou trois réclamations de même nature, et s'appuyant sur ce précédent, ces militaires prétendent qu'ils ont tout autant droit que leurs confrères à ce paiement. C'est sur la recommandation du ministère de la Justice que les réclamations en question ont été réglées. Les réclamants demandent qu'on les autorise à soumettre leur cause à la cour de l'Echiquier afin que ce tribunal se prononce sur la validité de leurs réclamations. Je prierais le ministre de la Milice de leur prêter tout son appui. Doivent-ils s'adresser à lui ou au ministre de la Justice ?

Le MINISTRE DE LE MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est au ministre de la Justice qu'il faut s'adresser. Je lui ai renvoyé l'affaire, et elle est aujourd'hui sur le bureau.

Gratification au lieut.-col. McGill, C.M.R.	$3,183 55
Gratification au sergt.-major Dingley..	715 00
Compensation au lieut. McLeay	750 00
" à W. E. Fegan	500 00
" à Amable Frigon	200 00

M. FOWLER : Je désire appeler l'attention du ministre sur la réclamation du capitaine Thomas McKenzie, dont il a été question ces jours derniers. Il n'y a pas d'officiers qui aient de plus beaux états de service : attaché à l'armée impériale pendant nombre d'années, il a servi aux Indes durant toute la guerre de la rebellion, a été décoré de la croix Victoria, et a pris part à vingt-deux engagements, se conduisant toujours en

brave soldat. En 1861 il vint au Canada à titre d'instructeur militaire, et est toujours depuis cette époque demeuré attaché à la milice canadienne. C'est surtout dans les provinces maritimes que ses devoirs le retenaient, et parmi tous les officiers qui ont eu des rapports avec le capitaine McKenzie au cours de ces années, il n'en est pas un seul qui ne parle en termes fort élogieux de sa valeur. Le voilà avancé en âge, et le gouvernement ne saurait mieux attester son appréciation de l'œuvre magnifique accomplie par le capitaine McKenzie qu'en portant son nom sur la liste de ceux à qui on accorde des gratifications. Après tant d'années de service, il remplit actuellement le poste fort modeste de gardien du manège militaire de Fredericton. C'est là bien peu reconnaître les services d'un officier de si grand mérite, et le ministre, je l'espère, inscrira à son budget un crédit à titre de compensation en faveur de ce militaire et le retraitera, en lui accordant une pension qui lui permettra de pourvoir amplement aux besoins de ses vieux jours.

Le MINISTRE DE LA MILICE : L'autre jour, le chef de l'opposition a signalé la chose à notre attention. Le capitaine McKenzie est toujours en activité et touche un traitement. Nous lui avons accordé un supplément de paye de 25 cents par jour, et il reçoit en outre du gouvernement impérial une pension de 50 cents par jour. Comme il est en mesure de remplir ses devoirs, il est inutile de le retraiter ou de lui accorder une gratification. J'ajoute que je connais bien le capitaine McKenzie et qu'en temps et lieu, nous saurons tenir compte de ses états de service.

M. SPROULE : Quel salaire reçoit-il à titre de gardien?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : $1.50 par jour.

M. FOWLER : Le colonel Maunsell, qui a été commandant de ce district à titre de lieutenant-colonel, vint au pays en 1865, et, à sa retraite, il reçut une gratification de près de $10,000. A l'époque où il fut retraité, il était aussi capable que jamais. Le capitaine McKenzie a servi le pays tout aussi fidèlement que lui, et de l'avis de certains officiers des provinces maritimes, il a rendu des services encore plus précieux que ceux du colonel Maunsell. Je ne veux pas faire ici de distinctions odieuses ; mais je ferai observer que le capitaine McKenzie, à qui son âge avancé donnerait droit à la retraite, est encore obligé, à 70 ans, de remplir les fonctions de simple gardien. Le ministère a le devoir de retraiter sans retard ce brave officier et de lui accorder une pension convenable.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai par devers moi une lettre du capitaine McKenzie me remerciant de lui avoir accordé le supplément de salaire en question, et j'ajoute qu'il ne témoigne nullement du désir d'être retraité.

M. FOWLER : J'ai aussi reçu de cet officier une lettre, où il manifeste le désir d'être retraité, et il exprime l'espoir que la chose sera portée à l'attention du gouvernement.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : La gratification accordée au lieutenant-colonel McGill est celle à laquelle j'ai fait allusion, hier, dans mes observations sur la loi de pension projetée. Il reçoit une année de paye par dix années de service. Le comptable a fait ce calcul, et la gratuité en question est de $3,183. Nommé le 1er juillet 1883 et retraité le 15 septembre 1900, il a donc fourni dix-sept années et deux mois et demi de service. Sa paie et ses indemnités de logement et d'entretien s'élevaient à $1,850 par année. Je le répète, il obtient une année de paie par dix années de service.

M. FOWLER : Est-ce l'intention des autorités de permettre au sergent-major Dingley de retourner en Angleterre?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. FOWLER : Je connais parfaitement le sergent-major Dingley. Il vient tous les ans faire faire l'exercice au régiment de cavalerie auquel j'appartenais autrefois, et je dois déclarer que c'est un officier de grande valeur. Le ministère commet une faute irréparable en le retraitant. C'est un officier plein de vigueur et en pleine possession de ses facultés. Il sera impossible de trouver son supérieur ou même son égal.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le sergent-major Dingley a été retraité, parce que le général d'état-major m'a fait rapport qu'il importe de le remplacer par un jeune officier. L'honorable député le sait, après un certain nombre d'années, tout officier qui fait la besogne de sergent-major perd de sa valeur. D'ailleurs, en pareille matière, c'est l'avis de mes conseillers militaires qui me sert de guide. Les considérations d'ordre politique, social ou autres n'entrent pour rien dans cette décision. S'il est une chose où l'avis de l'état-major puisse être de quelque utilité, c'est bien en pareille matière.

M. FOWLER : Ces officiers d'état-major ne font point partie de la cavalerie, mais de l'infanterie, et, par conséquent, ils ne sauraient se constituer juges des aptitudes d'un instructeur de cavalerie. Quant à la question d'âge, le colonel Dingley est loin d'être un vieillard ; au contraire, il est dans toute la force de l'âge mûr, et se tient parfaitement au courant des choses de sa profession. A mon avis, le général devrait faire connaître les considérations qui servent de base à sa recommandation.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai fait connaître ces con-

sidérations. Voilà dix-sept ans que cet officier est en activité, et dans l'intérêt même du corps permanent, il importe de lui donner un successeur dans la personne d'un jeune homme plus actif, tout frais émoulu du collège militaire et au fait des méthodes modernes. Voilà la seule raison de cette décision, raison parfaitement légitime, à mes yeux.

M. BORDEN (Halifax) : Nous n'avons pas encore eu d'explications au sujet de ces trois autres cas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : L'affaire du lieutenant McCleary est fort grave. Cet officier a été jeté à bas de son cheval et gravement blessé. Je n'ai pas le mémoire de cette affaire par devers moi, mais je me souviens parfaitement des faits. On a présenté une réclamation de $1,500, si je ne me trompe, et l'affaire fut mûrement débattue à plusieurs reprises en conseil convoqué dans ce but. Il a été décidé de payer au réclamant $750, somme que nous estimons légitime. Cet officier a été longtemps retenu au lit et pareille somme est loin de l'indemniser. Les blessures qu'il s'est infligées dans cette chute ne sauraient être imputées à sa négligence mais elles sont le résultat d'un pur accident arrivé à l'époque de la tenue du camp.

M. FOWLER : Au moment de l'accident, cet officier était-il à faire l'exercice ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, au camp.

M. FOWLER : Appartient-il à la force permanente ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, il est officier de milice.

M. FOWLER : Pareille indemnité est insolite, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, et voilà pourquoi la chose a tant traîné en longueur. Cet accident remonte déjà à deux ans.

M. FOWLER : Cet officier appartient-il à la cavalerie ou à l'infanterie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A la cavalerie. Quant à M. Fegan, en faveur duquel nous demandons $500, il était jadis sergent de la 6e batterie de Montréal. Il a contracté un rhumatisme aigu, conséquence des intempéries de l'air auxquelles il a été exposé, pendant qu'il était au service au Nord-Ouest avec sa batterie, en 1885, à l'époque de la rébellion. Il est demeuré sujet à des attaques périodiques de ce mal, ce qui l'empêche de rester d'une façon regulière dans des emplois pour lesquels il aurait les aptitudes voulues. Cette affaire a été soumise à un conseil d'officiers du corps médical qui l'ont mûrement débattue. Vient, enfin le cas de M. Amable Frigon, du 64e bataillon. Frappé à l'épaule par une pièce de bois tombée du toit de la cuisine alors en voie de construction au camp de Laprairie en 1891, il eût la clavicule fracturée. Il a beaucoup souffert, par suite du fait que la fracture ne s'est pas jointe. Après mûre étude de cette affaire, l'un de mes prédécesseurs, M. Desjardins, recommanda, sous sa signature, d'accorder $300 à cet individu. L'affaire semble avoir sommeillé à dater de cette époque ; mais plus tard elle revint sur le bureau et fut mûrement débattue en séance du conseil tenu à cet effet. Les amis du réclamant ont décidé d'accepter $200 à titre de parfait règlement de toute réclamation qu'ils pourraient faire valoir contre le gouvernement.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais si le ministre de la Milice et de la Défense et le ministre des Finances ont reconsidéré l'affaire touchant la compensation en faveur de la famille de feu le major Maxwell, qui s'est tué en tombant de son cheval, pendant qu'il suivait un cours d'équitation à Halifax ? Il est vrai qu'il n'était pas de service à l'école même, lorsqu'il s'est tué accidentellement. Il était en train de se perfectionner dans son cours, en pratiquant l'équitation chez lui, dans la matinée, et c'est alors qu'il s'est tué. J'ignore si, par ce que je pourrais ajouter, je réussirai à persuader au gouvernement de revenir sur sa décision.

Il y a deux ans, le cabinet semblait presque décidé à le faire. Cette affaire ne diffère du cas du lieutenant McLeay, qu'en ce que ce dernier faisait le service, lorsque cet accident se produisit. M. Maxwell travaillait en ce moment à se perfectionner dans le cours d'équitation qu'il suivait alors à l'école en question. C'est une fort pénible affaire, car le major Maxwell a laissé une veuve et une famille presque sans ressources. Je serais bien aise si le ministre consentait à remettre la chose à l'étude. Si le député de Cumberland (M. Logan) était ici, je n'ai pas le moindre doute qu'il appuierait ma demande.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'en conviens, c'est une fort pénible affaire, comme le fait observer le chef de l'opposition, et en outre tout à fait insolite. Je l'ai soumise à mes collègues ; mais après mûre délibération, malgré toute notre bonne volonté, nous avons décidé qu'il serait inopportun de demander au parlement de voter la gratification en question. Comme l'a fait remarquer le chef de l'opposition, cet officier n'était pas de service au moment de l'accident.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Est-ce qu'il ne suivait pas un cours d'équitation ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, pas au moment de

l'accident. Il suivait sans doute un cours d'équitation à Halifax, où d'ailleurs il demeurait ; mais au moment en question, il ne chevauchait point sous la direction d'un des instructeurs, et sa monture n'était point celle fournie par l'école d'équitation. Il était chez lui. Il avait emprunté ou loué, paraît-il, le cheval de son frère, et il était en train de se perfectionner dans l'art de l'équitation, comme le fait observer mon honorable ami, afin de se mettre en mesure de mieux suivre les exercices de son cours à l'école, ce jour-là même ou le lendemain. Or, il ne se trouvait point alors sous les ordres des autorités militaires.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Pardon, je suis d'avis contraire. Il suivait alors un cours d'équitation, recevait régulièrement sa paie et ses indemnités et se trouvait par conséquent sous les ordres des autorités militaires.

Le PREMIER MINISTRE : Puisque le chef de l'opposition invoque mon témoignage je dois avouer que j'ai bien connu le major Maxwell ainsi que plusieurs de ses amis qui ont chaudement épousé sa cause, et j'ajoute qu'en abordant l'étude de cette affaire, j'étais animé du plus vif désir d'appuyer cette réclamation. C'est vraiment une fort pénible affaire. L'embarras, toutefois, quand il s'agit de convaincre le cabinet de la légitimité de pareille réclamation, tient à cette distinction entre l'accident arrivé à un militaire faisant le service et celui qui n'est pas de service. Comme l'a fait observer le député de King, N.-B. (M. Fowler)—et d'ailleurs j'expose moins mon propre avis en ce moment que les considérations qui ont influencé la décision du cabinet—on a jugé que payer pareille réclamation serait ouvrir la porte à une foule de demandes de la part d'autres membres de la milice, militaires fort enthousiastes qui consacrent beaucoup de temps à se perfectionner dans leur art, à l'exemple du major Maxwell. De fait, il se livrait avec tant d'ardeur aux exercices militaires que non content des heures règlementaires à l'école, il y consacrait aussi ses loisirs. Or, s'il n'était pas de service au moment de l'accident en question, il n'est guère facile d'établir la légitimité de la réclamation. Loin de chercher à faire valoir les arguments qui militent contre cette réclamation, je serais plutôt disposé à plaider en faveur de la demande, car je sympathise vivement avec les membres de la famille du défunt.

M. BORDEN (Halifax) : Le député de Victoria-nord (M. Hughes) nous a donné, il me semble, un excellent avis : c'est que la major Maxwell se trouvait virtuellement dans la situation d'un membre de la force permanente qui serait victime d'un accident au moment où il ne serait pas de service. Supposons qu'un officier régulier forcé de s'absenter du service, un moment, soit victime d'un accident de ce genre en traversant la rue ; est-ce qu'il n'aurait pas droit à compensation ? Or, c'est précisément le cas du major Maxwell, qui, à cette époque, touchait régulièrement sa paie, à titre de membre de la milice canadienne, pendant qu'il fréquentait les cours de l'école d'équitation. Il n'a pas lieu d'établir pareille distinction sur le fait qu'il demeurait à Halifax ; car que l'accident se soit produit à Frédericton ou à Halifax, cela n'affecte en rien le fond de la cause. Ce dont il faut tenir compte c'est que le major Maxwell touchant alors régulièrement sa paie à titre de membre actif de la milice, et à mon avis, d'après le principe établi ici, sa famille aurait droit à quelque compensation pour les pertes que lui a fait éprouver la mort de son chef.

L'honorable M. ROSS : En pareille matière, le gouvernement ne devrait pas s'en tenir strictement à la lettre des règlements militaires, mais il devrait plutôt pencher du côté de la clémence. Que le cabinet remette donc la chose à l'étude et prenne une décision marquée au coin de la justice et de la générosité.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Laissant de côté cette question, je désire appeler l'attention du ministre de la Milice sur le cas de ce soldat dont il vient dêtre question et qui a présenté une réclamation d'indemnité, en s'appuyant sur le fait qu'il aurait contracté le rhumatisme au Nord-Ouest en 1885. A cette époque, on avait accordé un certain délai, à dater du jour où le conseil des médecins avait terminé son enquête, afin que tous ceux qui avaient des réclamations à faire valoir contre l'Etat, fussent en mesure de les présenter à qui de droit. Dans deux ou trois circonstances on négligea de se prévaloir de ce délai, et par conséquent, ceux qui avaient contracté des maladies et le rhumatisme entre autres, se virent privés du droit de faire valoir leurs réclamations, ou bien s'ils les présentèrent, on n'en tint nul compte. Or, maintenant qu'il est permis de faire valoir ces réclamations, bien que tardivement, la ministre peut s'attendre qu'il s'en présentera une foule.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ai étudié attentivement tous les détails de cette affaire. Le comité en conviendra, s'il ne s'agissait que d'un cas de rhumatisme ordinaire, suivi de guérison partielle, il n'y aurait peut-être pas eu lieu de revenir sur la chose; mais comme il est établi que le réclamant est devenu un véritable invalide, il me semble que cela nous autorisait à reconsidérer sa réclamation.

Je le répète, l'affaire a été soumise à l'enquête par un conseil composé de médecins éminents, comme le docteur Birkett, le docteur Roy, de Montréal, ainsi que le docteur McTaggart, et ils ont décidé qu'il y avait lieu de reconsidérer l'affaire. Sur la foi de ce rapport, et sur la recommandation des officiers militaires de ma branche, j'ai fait cette recommandation. Qu'on veuille bien l'observer, je suis prêt, comme nous en

avons le devoir, à remettre à l'étude toutes les réclamations qu'on nous présentera.

M. FOWLER : Quant à ce M. Frigon, quand l'accident en question est-il arrivé?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En 1893. Le gouvernement étudia l'affaire en 1895, et le ministre de la Milice et de la Défense de cette époque, l'honorable M. Desjardins, recommanda un crédit de $300. Pour une raison ou une autre, l'affaire a sommeillé depuis cette époque. Peu après mon entrée en charge, on appela mon attention sur la chose, et, après mûre délibération, nous en sommes venus au compromis en question.

M. FOWLER : Où demeure le réclamant?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : A Montréal.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire porter à la connaissance du ministre un passage d'une lettre traitant de la question des pensions accordées aux Canadiens devenus invalides en Afrique-sud. Le gouvernement, et surtout le ministre de la Milice et de la Défense, je le sais, étudient la chose en ce moment. On y a fait deux ou trois allusions tout dernièrement, et comme la question est sur le bureau, il importe de porter à la connaissance du cabinet l'opinion si bien exprimée dans cette lettre :

S'il faut ajouter foi à certaines paroles dites à l'un de ces soldats——

Il s'agit d'un de ces Canadiens invalides.

à l'occasion de l'avis qu'on lui notifia relativement à sa pension, il paraît que l'Angleterre s'attend à ce que ses colonies prennent soin de leurs soldats invalides. Le soldat en question est devenu infirme pour la vie en Afrique. Les autorités impériales lui ont accordé une pension pour une année seulement, et on lui a dit qu'on ne lui accordait que le minimum parce qu'on s'attend à ce que les gouvernements coloniaux prennent soin de leurs propres soldats infirmes. La colonie de Natal, me dit-on, accorde à ceux de ses soldats qui sont devenus invalides pour la vie, ou qui ont perdu un membre, par exemple, la paie de leur rang antérieurement à ces blessures, et au moins cinq schelings par jour. L'indemnité accordée par le gouvernement impérial pour pareilles blessures est d'un scheling six pence par jour, l'équivalent de la solde accordée à ses propres réguliers qui souvent, entrent dans le but de gagner leur vie. Ces soldats, en règle générale, diffèrent du tout au tout de ceux des nôtres qui sont allés prendre du service dans cette armée, et ils touchent leurs solde en temps de paix comme en temps de guerre. Pour la plupart, nos volontaires qui sont allés en Afrique ont dû renoncer, en partant, à leurs professions, pour aller prendre part à la défense de l'empire. Ces volontaires, en règle générale, sont d'une classe supérieure à celles d'où les troupes anglaises sont tirées. Ils sont accoutumés à un genre de vie tout différents. La part prise par le Canada à la défense de l'empire ne lui a coûté qu'une bagatelle relativement aux grands avantages qu'il a retirés et qu'il retire encore actuellement de la protection que lui accorde l'Angleterre, tant par sa flotte que par son influence morale, et, à mon avis, il conviendrait au moins de prendre soin de ceux qui, à l'appel du devoir ont quitté le Canada et sont devenus invalides pour la vie.

Je n'ajoute rien à ces paroles, car elles expriment éloquemment la pensée d'un grand nombre à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Positivemment, l'auteur de cette lettre est très mal renseigné sur les intentions du gouvernement impérial.

M. BORDEN (Halifax) : C'est possible.

M. LOGAN : Je regrette d'avoir été absent lorsque le chef de l'opposition a appelé l'attention du ministre sur l'affaire Maxwell. Je viens unir ma voix à celle du député d'Halifax (M. Borden) pour demander au cabinet de prendre quelque initiative à ce sujet. Le major Maxwell a été un véritable soldat, toute sa vie, et au moment de sa mort, bien qu'il ne fût pas régulièrement de service, dans le sens qu'y attachent les règlements militaires, toutefois il cherchait à se perfectionner dans la pratique de ses devoirs.

M. HUGHES (Victoria-nord) : J'ai un autre argument à faire valoir auprès du ministre et je livre la chose à sa méditation, dans la confiance qu'il saura en tenir compte. L'officier en question ne faisait pas le service au moment de sa mort, mais il était néanmoins, au service du gouvernement. Il recevait $1 par jour pendant qu'il suivait le cours d'équitation, et il y a lieu ici de se demander si le gouvernement est responsable des accidents qui surviennent à un militaire, en dehors du service.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 126) tendant à attribuer certaines plages à la ville de Saint-Jean et à d'autres fins.

ORDRE ANCIEN DES FORESTIERS.

M. HEYD : Je propose la troisième lecture du bill (n° 120) touchant la haute cour subsidiaire de l'Ordre Ancien des Forestiers du Canada.

M. C. S. HYMAN (London) : M. l'Orateur, avant la troisième lecture, je désire, au nom de certains membres de l'ordre, porter à l'attention de la Chambre certains renseignements relativement au bill en discussion. D'abord, aussitôt après avoir appris que certains membres de l'ordre s'opposaient à cette législation, je transmis à mon collègue (M. Heyd) qui s'est chargé du soin de ce bill, copie des documents placés entre mes mains et demandant à la Haute cour de l'Ordre des

Forestiers d'envoyer quelqu'un dans le district où se trouvent les membres récalcitrants, afin de constater s'il ne serait pas possible de satisfaire à leurs objections. Ces jours derniers, j'ai reçu avis de déclarer, en leur nom qu'il ne s'est rien fait de semblable et on m'a chargé de faire valoir ici leurs objections. Je regrette qu'une besogne pressante m'ait empêché d'assister à la séance du comité, afin de faire valoir ces griefs. Je veux donc proposer ce soir que le bill ne subisse point maintenant sa troisième lecture mais soit renvoyé au comité des banques et du commerce, pour plus ample délibération. Disons d'abord que le délai accordé pour l'avis a été trop court. Le seul avis que les loges aient eu du fait que l'on cherchait à présenter pareille législation leur a été communiqué par une circulaire du 2 avril. Ils n'ont pas reçu d'autre avis que celui-là. Ausistôt après la réception de cette circulaire, voici la résolution qu'on me transmit :

Haute Cour subsidiaire au Canada,
Ordre Ancien des Forestiers,
9 avril 1901.

Court Brighton.

A M. Charles S. Hyman, M.P.

Cher monsieur,—A l'assemblée régulière de la cour ci-haut, assemblée tenue dans la salle de la cour, rue Craig, ce 9 avril, l'avis ci-joint a été lu.

Il s'agit de l'avis transmis de la Chambre des communes, et contenant les dispositions du bill.

Et il a été arrêté que, à titre de cour nous vous demandons, à titre de député de London, de mettre en œuvre toute votre influence pour empêcher l'adoption du bill dont avis leur a été transmis. Et voici pourquoi : cette tentative a été faite par les membres de Toronto et il leur a fallu, sur le champ, adopter un amendement déclarant expressément que nulle atteinte ne serait portée aux fonds des cours subordonnées.

Depuis que le bill a été présenté, on y a inséré, paraît-il, un amendement de cette nature ; or, je dois ajouter que les membres de l'ordre qui, par mon organe, demandent que la Chambre renvoie le bill au comité, ne sont pas encore satisfaits. La résolution ajoute :

Le fait qu'il est déclaré dans la circulaire que ce bill n'affecte nullement les fonds des cours subordonnées ne constitue pas une garantie, puisqu'ils ont déjà outrepassé leurs pouvoirs et que nous n'avons plus confiance en eux. Les pouvoirs accordés au conseil suprême de la haute cour tendaient à l'exécution des mesures prescrites par les délégués dans les assemblées de la haute cour, et ils avaient le devoir de soumettre d'abord aux délégués assemblés le bill qu'ils s'efforcent de faire adopter à Ottawa. A notre avis, leur objectif en cherchant à obtenir ces nouveaux pouvoirs est de mettre de côté les ordres des cours. Ils se sont déjà fortement endettés, et bien que, à l'assemblée de la haute cour en août 1899, les délégués leur aient accordé une augmentation annuelle de $2,400 pour le fonds des malades et les frais de sépulture, outre une augmentation de $1,800 pour le fonds de gérance, cependant, d'après leur dernier état de comptes, leur dette n'accuse aucune diminution. On le voit donc nous sommes en bon lieu d'envisager avec une certaine défiance leur dernière démarche.

Fait au nom de la cour, qui compte au delà de 170 affiliés et qui, depuis son établissement en août 1880, a opéré tant de bien à London-sud.

JOHN G. ORCHARD, chef forestier.
CHAS. FINCHAMP, sous-chef forestier.
WM. ROW, trésorier.
HY. SUTHERLAND, secrétaire.

En outre, le 9 avril, j'ai reçu la lettre que voici :

London, Ont., 9 avril 1901.

Monsieur,—J'ai pris la liberté de vous transmettre la résolution ci-jointe, dans l'espoir que vous ferez tous vos efforts pour faire rejeter le bill de l'Ordre Ancien des Forestiers, lorsqu'il sera soumis au comité ou à la Chambre, et cela au nom de 1,400 membres du district de Middlesex.

WM. RICHARDS,
Chef forestier du district.

Proposé par le frère Peter Todd, appuyé par le frère R. W. Timson :

Que cette assemblée des membres de l'Ordre Ancien des Forestiers du district de Middlesex, tenue à London, Ont., ce 8 avril 1901, est d'avis qu'il importe de ne pas demander de nouvelle législation en faveur de l'Ordre Ancien des Forestiers avant que les membres de l'ordre aient été en lieu de faire connaître leurs avis à la prochaine réunion de la haute cour qui sera tenue en août 1901, et qu'un exemplaire de cette résolution soit transmis au frère Mills, et aux députés au parlement fédéral représentant la ville de London et le comté de Middlesex.

W. RICHARDS,
Chef forestier du district de Middlesex.

J'ai écrit aux membres de l'ordre, mes correspondants, leur disant que j'avais fait part de leur requête à mon collègue, l'initiateur du bill en question, et leur demandant d'envoyer à Ottawa une députation ou quelque haut fonctionnaire de l'ordre, afin de discuter l'affaire. Cependant on n'en a rien fait et j'ai reçu la lettre ci-après :

London, 13 avril 1901.

M. Ch. Hyman, M.P.

Cher monsieur,—Je viens de recevoir votre lettre au sujet du bill de l'Ordre Ancien des Forestiers. Je dois déclarer au nom du district de Middlesex que nulle explication de la part des fonctionnaires de l'ordre ne saurait satisfaire les membres du district.

M. L. F. Heyd, le solliciteur de notre haute cour, a demandé à la Chambre des communes, au nom d'un requérant, d'adopter ce bill. L'Ordre Ancien des Forestiers ne reconnaît pas d'autorité absolue en qui que ce soit ; car, à chacune de nos réunions semi-annuelles les représentants des cours subordonnées élisent un corps exécutif pour la gérance des affaires, et ces représentants établissent des règlements pour leur gouverne. Ce corps exécutif ne s'est pas réuni dans le but de donner des instructions au solliciteur de notre haute cour relativement à la présentation de ce bill ; et même si cette cour s'était réunie, et lui avait donné des instructions dans ce sens, elle aurait outrepassé ses pouvoirs. D'après nos renseignements, l'Ordre Indépendant des Forestiers (non pas la branche canadienne) s'est trouvé dans la même impasse

et a demandé un bill. L'Ordre Indépendant est avant tout une compagnie d'assurance, et accorde des secours en cas de maladie, si les membres le désirent. L'Ordre Ancien des Forestiers est avant tout une société de secours mutuels en cas de maladie, et elle assure ensuite ses membres, s'ils le désirent. Il y a au Canada environ mille membres de notre ordre qui ont pris des assurances, les 12,000 autres membres n'ayant droit qu'aux secours en cas de maladie. S'il est besoin d'une nouvelle législation, on aurait dû consulter à ce sujet les cours subordonnées. Bref, notre haute cour, je le répète, se réunit en août prochain ; et s'il est besoin de législation, les délégués se prononceront à ce sujet. Un bill de même nature a été demandé par la même personne à la législature d'Ontario cette session-ci, et la législature l'a rejeté.

On m'affirme le contraire. Cette assertion, paraît-il, est erronée.

Il a été transmis à la législature des pétitions de différentes parties de la province, demandant le rejet de ce bill pour la raison que j'ai alléguée. Si nous avions cru que cette législation aurait été demandée à Ottawa, nous y aurions également fait parvenir des pétitions.

Nous espérons que vous ne négligerez rien pour faire rejeter ce bill, ou le faire renvoyer à plus tard, en attendant que la haute cour se réunisse en août prochain.

Bien à vous,

W. RICHARDS,

Chef forestier du district de Middlesex.

Voilà tout ce que j'ai à dire à ce sujet. L'ordre se compose de 12,000 à 13,000 membres et voilà à peu près 1,000 membres qui se plaignent qu'on ne leur a pas donné l'avis voulu au sujet de cette législation. En pareilles circonstances, il est de simple justice de les mettre en lieu de faire entendre leurs griefs devant le comité de cette Chambre. Je propose donc, appuyé par le député de Middlesex-est (M. Gilmour) que ce bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé au comité des banques et du commerce, pour plus ample délibération.

M. W. ROSS (Ontario-sud) : Je me trouve à peu près dans la même situation que le député intéressé (M. Hyman). Je ne suis nullement intéressé dans cet ordre, et il me répugnerait de me mettre en désaccord avec l'initiateur du bill. Cependant, j'ai un devoir à remplir envers un de mes commettants qui m'a écrit à ce sujet et je me charge de donner lecture de la correspondance que j'ai reçue. La voici :

Le comité exécutif de cet ordre, paraît-il, s'est dernièrement arrogé le droit de demander, au nom de la haute cour subsidiaire, une législation qu'il a lui-même élaborée. La constitution et les règlements de la haute cour subsidiaire ne confèrent au conseil exécutif ni le droit ni le pouvoir de légiférer en faveur de l'ordre.

Durant la présente session de la législature d'Ontario, le conseil exécutif a tenté de faire adopter un bill donnant au conseil le pouvoir de prendre à sa charge et de gérer tous " droits, dettes actives, crédits, effets et propriétés immobilières, mobilières et mixtes de tous genres, dépouillant ainsi virtuellement les branches subordonnées de l'ordre de toutes leurs possessions; or, grâce à la prompte et énergique opposition faite au bill devant le comité de la Chambre, les cours subordonnées réussirent à faire insérer au bill un article qui protège leurs droits.

Pour votre instruction, je dois ajouter qu'il y a deux catégories de membres dans l'ordre : d'abord, ceux qui ne s'affilient à l'ordre qu'afin de participer aux secours accordés en cas de maladie ou aux secours accordés en cas de funérailles, et ensuite ceux qui tout en participant à ces bénéfices, s'assurent, en outre, à leur gré, pour des sommes oscillant entre $250 et $2,000. Nombre de cours subordonnées préfèrent ne s'occuper que des œuvres de bienfaisance et de fraternité, leurs membres ne se souciant pas de prendre des assurances dans l'ordre ; or, ces cours, grâce à leur habile et prudente gestion des affaires, ont à leur crédit des sommes fort importantes, qu'elles tiennent prudemment en réserve afin de les utiliser au cas où il éclaterait quelque épidémie parmi les membres, ou quelque crise imprévue ; et il va sans dire qu'elles ne tiennent nullement à ce que l'on confisque leurs fonds ou à se dessaisir de leur gestion.

S'il apparaît dans la Chambre des communes quelque bill de même nature que celui présenté à la législature d'Ontario, j'espère qu'on y insérera une disposition de nature à protéger les fonds et les propriétés des cours subordonnées.

L'auteur de cette lettre m'écrit de nouveau le 25 avril. Je lui ai transmis un exemplaire du bill et tous les renseignements que j'ai pu obtenir à ce sujet ; et il m'assure dans sa deuxième lettre que le bill prête à la critique. Voici ce qu'il dit :

Les assurances que vous avez au sujet de la parfaite légitimité du bill sont loin d'être fondées et viennent sans doute des initiateurs de cette mesure. Le bill est loin d'être à l'abri de la critique, comme vous le verrez en le comparant avec celui présenté à la législature d'Ontario et dont je vous ai tranmis un exemplaire la semaine dernière. On a amendé en séance de comité ce dernier bill, en y ajoutant les deux articles 5 et 6.

Notre cour a tenu une assemblée, hier soir, et tous les membres ont exprimé le désir de voir suspendre l'étude de cette mesure jusqu'après la réunion de la haute cour en août prochain ; et si la chose est impossible, il est de grande urgence d'y insérer une disposition semblable à celle ajoutée au bill présenté à la législature d'Ontario. Si le bill est irréprochable comme le prétendent ses auteurs, et s'il ne vise pas à la confiscation des propriétés des cours subordonnées, il ne saurait y avoir d'inconvénient à y ajouter ces dispositions protectrices de leurs intérêts.

Je vous communique simplement les vues de cette cour particulière qui est dans mon comté. Je ne connais rien du bill, mais l'honorable député qui le propose m'assure que quelques-unes de ces difficultés ont été réglées, et je voudrais qu'il en donnât l'assurance à cette Chambre.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : J'ai reçu une lettre semblable du secrétaire de l'Ancien Ordre des Forestiers à Saint-Thomas, et demandant d'ajouter au bill les conditions qu'exigent l'honorable député de London (M. Hyman) et l'honorable député d'Ontario-sud (M. Ross).

M. SPROULE : Je me suis objecté à ce bill lorsqu'il est venu devant le comité pour absolument les mêmes raisons ; mais sur l'assurance de l'honorable député de Brant (M. Heyd) que personne ne s'opposait au bill, je l'ai laissé passer. J'ai soulevé la même objection lorsque le bill est venu devant la Chambre. Je suis d'avis que si cette législation est nécessaire elle devrait d'abord être soumise aux cours inférieures pour qu'elles la discutent. Elles sauraient alors ce qui se passe. Mais ce bill a été présenté à la hâte et sans les avis et délais nécessaires.

M. HEYD : Ce bill me semble être l'occasion de beaucoup d'ignorance volontaire, et de faussetés.

Une VOIX : Ce langage est-il parlementaire ?

M. HEYD : Je n'accuse aucun député de fausser les faits, mais les renseignements que plusieurs ont reçus sont faux. Le bill est très simple, et de l'avis de la haute cour, il est absolument nécessaire. Cette législation est demandée non par un particulier, mais par la haute cour, qui est autorisée à cet effet. Le bill a été présenté à la législature d'Ontario peu de temps avant d'être présenté à Ottawa. Environ cinquante délégués se rendirent à Toronto pour connaître la nature du bill, et après s'être renseignés l'appuyèrent unanimement. La législature provinciale l'adopta, et il est aujourd'hui devenu loi. L'article dont a parlé l'honorable député d'Ontario-sud empêchant l'intervention dans l'administration des fonds des cours inférieures, a été ajouté par la législature d'Ontario, et le même article a été incorporé dans le bill par le comité de la Chambre des communes, de sorte que le bill que nous avons devant nous aujourd'hui est exactement semblable au bill qui a été adopté par la législature provinciale, après discussion avec les délégués de l'ordre qui s'en déclarèrent satisfaits.

Maintenant que nous demande la haute cour ? Il y a vingt ans l'Ancien Ordre des Forestiers obtenait une charte provinciale pour fonder une société bienveillante. On y ajouta une caisse d'assurance à laquelle participent environ un dixième des membres. En 1897 la législature de Québec vota une loi obligeant toutes les sociétés de bienveillance ayant des cours dans la province, mais n'ayant pas de charte fédérale, à faire un dépôt de $5,000. Les membres de la caisse d'asurance de l'ordre étant très peu nombreux, cette somme de $5,000 était très élevée comparativement à l'actif de la société, et la haute cour crut qu'il serait plus économique d'obtenir une charte fédérale que de déposer $5,000. En 1898 la haute cour demanda une charte au gouvernement fédéral, l'obtint, et depuis elle opère en vertu de cette charte.

Dernièrement, au Manitoba, l'Ordre Indépendant des Forestiers, qui a une charte semblable à la nôtre, fut poursuivi, et l'on découvrit qu'elle avait un défaut, celui de ne pas faire les membres des cours provinciales membres de la grande loge du Canada. Un compromis mit fin à la poursuite. L'Ordre Indépendant des Forestiers vint à Ottawa et obtint la législation supplémentaire nécessaire. Cette loi fut votée à l'unanimité. L'Ancien Ordre des Forestiers découvrit la même faute dans sa charte, et il vient devant ce parlement avec un facsimilé du bill de l'Ordre Indépendant des Forestiers, dont les quatre premiers articles sont copiés mot pour mot, et il nous demande de voter ce bill, qui ne peut causer de tort à un seul membre de l'Ordre Ancien des Forestiers. Le comité exécutif, qui représente toutes les cours, croit que cette législation est absolument nécessaire pour la protection des fonds de la société, et les lettres qu'on a lues ici, ce soir, ont été écoutées par des personnes qui ignoraient complètement la portée de ce bill. Afin de faire taire toutes les objections, le comité des bills privés a ajouté au bill un article absolument semblable à celui qui a été voté unanimement par la législature d'Ontario. Le bill ne touche pas aux finances des cours inférieures. Ce sont les représentants accrédités de l'Ordre qui le demandent. Je suis, moi-même, un des syndics de la haute cour ; M. Clarke, de Toronto-ouest, en est un autre, et nous avons ainsi deux de nos syndics qui sont députés aux communes, et qui, de concert avec le comité exécutif, demandent que cette législation soit votée dans l'intérêt de l'ordre. Il ne peut y avoir d'objection au bill. On a lu ces lettres devant le comité ; et, afin de donner aux adversaires l'avantage d'être entendus, nous avons remis l'adoption du bill à une séance ultérieure. Comme je l'ai prédit alors, il n'est venu aucune protestation devant le comité. Les honorables députés ont lu ces lettres afin de montrer à leurs électeurs qu'ils ne négligent pas leurs intérêts ; mais elles ne contiennent aucune objection valide au bill. Il est absurde de prétendre que les cours n'ont pas reçu d'avis suffisants. Le délai a été assez long pour faire connaître la demande aux cours provinciales, et, afin de rendre la chose plus sûre encore, une circulaire a été adressée à toutes les cours du pays. Sur deux cents réponses que nous avons reçues, deux ou trois seulement contiennent des objections. En présence d'une pareille unanimité des cours, et vu la requête des officiers et syndics de l'ordre, il me semble que la Chambre ne devrait pas se laisser influencer par les objections de deux ou trois personnes.

M. GILMOUR : Les objections que l'on m'a soumises, oralement et par lettre, objections semblables à celles que l'honorable député de London (M. Hyman) a lues, m'engagent à appuyer cet amendement. L'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) dit que ces objections sont futiles et ne reposent que sur une fausse interprétation de la lé-

gislation proposée. Il est possible que l'honorable député soit dans le vrai ; mais si cette fausse conception existe, c'est parce que les cours subsidiaires n'ont jamais été consultées, comme elles auraient dû l'être.

Je connais cet ordre, bien que je n'en sois pas membre, et je crois, après avoir lu le préambule du bill, que les objections des requérants sont justes. Il a d'abord existé un Ancien Ordre des Forestiers, constitué par la législature provinciale en 1877. Cet ordre a subsisté jusqu'au 30 juin 1898, alors qu'il est devenu l'Ordre des Forestiers du Canada, constitué avec l'assentiment royal. A cette époque l'Ordre des Forestiers du Canada, agissant apparemment en vertu d'aucune autre autorité que la décision prise par son exécutif, prit à sa charge tous les contrats, engagements et dettes de la corporation provinciale, en remplit tous les devoirs et paya toutes les obligations à mesure qu'elles arrivaient à maturité ; après avoir agi ainsi sans aucune autorité de la part des cours inférieures, l'Ordre du Canada vient nous demander de décréter ce qui suit :

La société fédérale définie dans le préambule sera réputée avoir eu l'autorisation d'accepter, le treizième jour de juin mil huit cent quatre-vingt dix-huit, et avoir accepté à cette date, un transfert fait à la société fédérale, ses successeurs et ayants droit, pour son ou leur propre usage absolument, de tout l'actif, des intérêts, droits, créances, effets et biens, meubles, immeubles et mixtes, de quelque nature et en quelque lieu qu'ils se trouvent, appartenant à la société provinciale, également définie dans le préambule, ou auxquels la société provinciale avait, a, ou aura droit par la suite.

Je ne crois pas que ce parlement devrait s'interposer entre l'exécutif et les cours subsidiaires, et déclarer que l'exécutif avait le droit d'acheter l'actif et de s'engager à payer des dettes d'un autre corps.

L'honorable député de Brant nous a dit que la législature provinciale avait ajouté deux articles au bill, dont l'effet est de soustraire à toute responsabilité les cours provinciales dont la haute cour a pris l'actif et la passif à sa charge. Mais ces articles ne s'appliquent pas aux membres des cours qui tiennent leurs polices d'assurance, non des cours provinciales, mais de la haute cour. Que ce transfert de l'actif et du passif ait un bon ou un mauvais effet, tous ceux qui ont une police n'en seront pas moins affectés. Puisqu'il en est ainsi, et vu que les cours subsidiaires n'ont pas été consultées, je crois que nous ne devrions pas adopter cette législation. Les règlements de l'ordre veulent que la haute cour tienne tous les ans une assemblée générale à laquelle les cours subsidiaires envoient des délégués, qui délibèrent et donnent leur avis sur tous règlements ou législation dont l'ordre peut avoir besoin ; mais cette formalité n'a pas été remplie dans le cas actuel. La haute cour n'a jamais consulté les cours inférieures au sujet de cette législation, et je prétends qu'elles devraient l'être et avoir l'avantage de venir ici faire leurs objections. Il n'y a rien de surprenant si elles comprennent mal cette législation ; elles n'en ont jamais reçu avis. J'appuie la motion de l'honorable député de London.

M. HEYD : On me permettra de lire les deux articles que l'on a ajoutés au bill.

Rien de contenu dans cet acte ne devra être considéré comme se rapportant aux fonds ou à l'actif des cours subsidiaires.

Rien dans cet acte ne devra être considéré comme affectant le droit de tout demandeur ans aucune cause actuellement pendante de faire valoir toute réclamation à laquelle il peut actuellement avoir droit, et il aura les mêmes droits que si cet acte n'avait pas été passé.

Voici l'effet de cette législation. La société fédérale possède les fonds et les administre, mais les membres qui appartiennent à la branche des assurances de l'ordre croient qu'ils n'ont pas été régulièrement transférés. Tout en ayant l'argent la haute cour n'a pas les membres et ce bill a pour objet de régulariser cela.

M. GILMOUR : Il est possible que les cours subsidiaires ou leurs fonds ne soient pas affectés par ce bill, mais les membres qui tiennent leurs polices de la haute cour le seront.

M. FLINT : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur le fait que la législation demandée par la Haute cour de l'Ancien Ordre des Forestiers est en tous points semblable à celle qui a été adoptée au cours de la présente session en faveur de la cour Suprême de l'Ordre des Forestiers Indépendants. Je veux parler du bill numéro 6. Ce fait démontre bien que ces deux grandes sociétés sont sur le même pied. Les pouvoirs qu'elles tenaient de la législature provinciale et ceux qui leur furent conférés plus tard par le parlement fédéral sont identiques. Le bill n'a pas pour objet de toucher aux fonds ou à l'administration des cours subsidiaires, mais simplement de régulariser la convention acceptée par les dites cours, et qui est en vigueur depuis déjà assez longtemps. La corporation provinciale a transféré tout son actif, et toutes ses obligations à la corporation qui a été plus tard constituée en vertu d'une loi fédérale. L'ordre des Forestiers Indépendants se trouvait dans le même cas que l'Ancien Ordre des Forestiers, et la Chambre a adopté sans aucune objection son bill. On a présumé que ce bill ne contenait rien qui fût de nature à causer des torts aux membres des cours inférieures. S'il en eût été autrement, on aurait fait valoir les mêmes objections en faveur de quelques-unes des cours subsidiaires de l'Ordre des Forestiers Indépendants. J'ai étudié ce bill avec soin, je me le suis fait expliquer par l'avocat de la société, et je suis fermement convaincu que le bill actuel est d'un caractère purement technique, et n'affecte en rien

l'administration des fonds ou les intérêts matériels des membres de l'Ordre.

M. BORDEN (Halifax) : L'amendement proposé a-t-il pour objet de permettre à ces personnes d'être entendues devant le comité?

M. HYMAN : Oui.

M. HEYD : Si vous renvoyez le bill devant le comité, personne n'assistera à la séance. Nous avons déjà essayé cela une fois.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que mon honorable ami de London (M. Hyman) a raison de prétendre que ces personnes désirent être entendues devant le comité, s'il est prêt à déclarer, sur sa responsabilité de député, que tel est l'objet de sa motion. Je ferai remarquer à la Chambre que ce bill nous a été soumis dans des circonstances exceptionnelles. Le 1er avril, l'honorable député de Brant-sud a proposé la suspension de la règle 49e concernant les délais dans lesquels les requêtes pour bills d'intérêt privé doivent être déposées. Je conclus de là que les avis ordinaires dans les journaux n'ont pas été publiés. Je ne sais si j'ai raison.

M. HEYD : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, je crois que l'honorable député de Brant-sud devrait fournir l'occasion aux intéressés d'être entendus devant le comité. Leur requête est d'autant plus juste que les avis ordinaires n'ont pas été donnés, et que ce bill n'a pas été vu ni approuvé par les cours inférieures. Quand les directeurs d'une société soumettent un bill affectant les intérêts des actionnaires, la Chambre ne consent à adopter une législation de cette nature, qu'à la condition expresse que ce bill devra être approuvé par les actionnaires réunis en assemblée générale.

Si je comprends bien, le bill actuel n'a pas été approuvé par les cours subsidiaires et il n'est que juste que ces cours soient entendues devant le comité.

M. CLARKE : Si les membres de l'ordre n'approuvaient pas les amendements apportés à ce bill vendredi dernier, j'appuierais fortement la proposition de l'honorable député de London d'accorder de nouveaux délais. J'ai reçu plusieurs lettres de la part des membres de l'ordre à Toronto, où a été fondé l'ordre, et où il y a des centaines et des milliers de membres. Après avoir envoyé à ces membres copie des amendements adoptés vendredi dernier, j'ai reçu la lettre suivante:

Je vous remercie beaucoup de l'envoi du bill tel qu'il a été modifié. Ces amendements sont les mêmes qui ont été insérés dans le bill provincial dont je vous parlais dans ma lettre d'hier, et qui ont fait cesser toute l'opposition que l'on avait suscitée au bill. Nous croyons que les articles définissent clairement la situation des cours subsidiaires, au sujet du surplus des fonds.

Veuillez agréer mes remerciements et ceux de nos frères qui se sont intéressés au bill, et qui en sont maintenant satisfaits depuis que ces articles y ont été insérés.

Votre tout dévoué,

J. S. WILLIAMS.

E. F. Clarke, écr, M.P.

M. Williams est un des membres les plus anciens et les plus infatigables de l'ordre dont il rempli presque toutes les dignités. Toutes les craintes ont été apaisées par l'insertion de ces articles proposés par mon honorable ami de Brant-sud devant le comité avec l'objet de protéger les fonds des cours inférieures, dont les intérêts sont maintenant parfaitement protégés.

Dans ces circonstances, j'espère que les adversaires du bill retireront leurs objections et qu'on le laissera passer ce soir. Les membres de l'ordre qui font objection au bill sont sous une fausse impression quant à sa portée, et je suis certain que les fonds des cours subsidiaires sont amplement protégés par les amendements adoptés en comité et insérés dans le bill.

L'honorable M. SUTHERLAND : Après avoir entendu les déclarations des honorables députés de Brant-sud et de Toronto-ouest—deux syndics de l'ordre—je crois que les adversaires du bill sont sous une fausse impression. Mais dans l'intérêt de la paix et de la bonne harmonie et pour donner satisfaction à tout le monde, je proposerais à mon honorable ami (M. Heyd) de laisser renvoyer le bill devant le comité. Ce sera un retard de quelques jours seulement, et lorsque les adversaires actuels du bill trouveront que lorsque les amendements font disparaître leurs objections, tout le monde sera satisfait et la bonne entente n'aura pas cessé d'exister.

M. HEYD : Je n'ai aucune objection à de nouveaux retards, pourvu qu'ils ne nous conduisent pas jusqu'à la prorogation du parlement. Si mon honorable ami (M. Hyman) consent à faire venir les adversaires du bill à Ottawa mercredi prochain, j'accepterai.

M. HYMAN : Si l'honorable député (M. Heyd) accepte la motion je m'engage à lui faire parvenir immédiatement les articles ajoutés au bill. Je ne sais pas si on leur en a donné avis, et si l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a été en correspondance avec les forestiers de Middlesex——

M. CLARKE : J'ai envoyé, il y a une semaine, le bill à ceux qui s'y opposaient, et j'ai lu la réponse que j'ai reçue.

M. HYMAN : Si l'honorable député (M. Heyd) veut accepter ma proposition, et soumettre le bill au comité mercredi——

M. HEYD : Nous voulons entendre toutes les objections raisonnables. Nous ne voulons pas escamoter ce bill.

L'amendement est adopté.

L'ASSOCIATION DES INFIRMIERES CANADIENNES.

M. CLARKE propose que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières canadiennes.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai reçu quelques lettres au sujet de ce bill de la part de quelques intéressés et je demanderai qu'on le remette à plus tard afin que je puisse conférer avec le promoteur du bill qui n'est pas ici dans le moment.

M. CLARKE : Puis-je demander à mon honorable ami quelle est la nature de ces lettres. Il y a déjà plusieurs fois que l'on remet ce bill à la demande d'intéressés.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES (Honorable sir Louis Davies): Je demande pardon à l'honorable gentleman (M. Clarke). J'ai assisté à toutes les séances du comité. C'est la deuxième fois seulement que ce bill est proposé. La première fois, le bill a été remis à cause de l'absence de l'honorable député de la division Saint-Antoine, Montréal (M. Roddick). La dernière fois, il était présent, mais on souleva des objections à l'article 3, qui, je crois, prescrit les conditions auxquelles on peut être admis dans l'association.

M. CLARKE : Cet article a été rayé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami de Guysborough (M. Fraser) s'est opposé fortement à l'article. Il prétendait que l'on devrait laisser aux fondateurs le droit de prescrire les conditions requises pour être admis à faire partie de l'association. Je ne connaissais que deux manières de régler ce point ; énumérer les conditions dans la loi même, ou donner pouvoir aux fondateurs de les prescrire eux-mêmes. L'honorable député a prétendu que les fondateurs feraient probablement un règlement dans des termes semblables à ceux du bill, et la conséquence serait d'exclure de l'association les infirmières qui n'auraient que vingt-cinq ans. Je crois réellement qu'il y a des différences d'opinion, et que cette objection demandait considération.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je dois dire que le promoteur du bill n'était pas présent. Si l'honorable député veut consentir à remettre le bill à un autre jour, peut-être qu'en changeant un mot ou deux nous pourrons obvier aux objections.

M. CLARKE : En disant que le bill avait été plusieurs fois remis, je me suis peut-être mal exprimé. Ce n'est pas ce que je voulais dire. C'est devant le comité des bills privés que les retards ont eu lieu. Lorsque ce comité était sur le point de discuter ce bill, un membre proposait que le comité lève sa séance, ou on laissait le bill de côté pour passer à un autre. J'ai envoyé des copies du bill à tous les hôpitaux de la ville de Toronto, à plusieurs médecins, et je n'ai reçu qu'une ou deux lettres contenant des objections ; toutes les autres étaient favorables. J'ai soumis les objections au comité et chacun des articles critiqués a été rayé. Je n'ai cependant aucune objection à me rendre au désir de l'honorable directeur général des Postes intérimaire, et à remettre le bill à lundi prochain.

L'honorable M. SUTHERLAND propose que le débat soit ajourné.

La motion est adoptée.

AFFERMAGE DE CHEMINS DE FER DU MANITOBA.

M. McISAAC propose que la Chambre se forme en comité général sur le bill (n° 103) concernant un contrat conclu entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer.

M. ARTHUR W. PUTTEE (Winnipeg) : Le temps qu'il nous reste à consacrer aux bills d'intérêt privé est si court qu'il n'est pas probable que nous puissions faire faire du progrès à ce bill ce soir, et je proposerai au promoteur de le remettre à une séance ultérieure, car le temps que nous y donnerions ce soir serait tout simplement perdu.

L'honorable M. SUTHERLAND : Procédez.

M. PUTTEE: Ce bill (n° 103) que l'on nous demande de discuter en comité est une fusion de deux bills présentés à cette Chambre, les bills Nos 102 et 103.

Le premier se rapporte à l'affermage au gouvernement du Manitoba des lignes du chemin de fer Northern Pacific dans le Manitoba, l'autre se rapporte à un affermage ou transfert de ces lignes à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord ; il contient aussi certaines dispositions par lesquelles la province du Manitoba garantit et prend à sa charge de fortes obligations en rapport avec le chemin de fer. L'affermage du chemin de fer Canadien du Nord était à bail virtuellement perpétuel, savoir 999 ans, il comprenait toutes les lignes appartenant à cette compagnie dans les limites du Manitoba ; ces lignes étaient transférées au gouvernement du Manitoba ; qui avait la facilité de les acheter, au prix de $7,000,000. Le loyer devait être pour la première décade $210,000 ; pour la deuxième, $225,000 ; pour la troisième, $275,000, et pour la balance du bail, $300,000. Le gouvernement avait le pouvoir d'acheter tout le réseau en tout temps pour la somme de $7,000,000.

Par l'autre bill la province du Manitoba consent à transférer au chemin de fer Canadien du Nord sa faculté d'acheter toute la maîtrise sur le chemin, retenant seulement la responsabilité du paiement du loyer. En vertu du contrat entre le Canadien du Nord, et la province du Manitoba, cette dernière garantissait les obligations du chemin de fer de la Rivière à la Pluie, pour la somme de $20,000 par mille pour la partie de ce chemin qui est dans la province d'Ontario, soit une garantie pour $5,800,000. Plusieurs milles de ce chemin dans la province

du Manitoba sont aussi hypothéqués, de sorte que la responsabilité totale de la province du Manitoba, y compris le loyer des lignes affermées au Canadien du Nord, s'élèverait à près de $17,000,000, soit une dette annuelle d'environ $600,000 par année, somme presque égale au revenu total actuel de la province. Il n'y a pas longtemps que la province du Manitoba connaît cette proposition gigantesque. Comme question de fait, cet arrangement n'a été connu que le 14 février de cette année, soumis à la législature le 27 du même mois, voté en deuxième lecture le 11 mars, et sanctionné par le lieutenant-gouverneur le 16 du même mois. Vingt-six jours seulement se sont écoulés entre la date où l'on a fait connaître l'arrangement au public et la date de sa sanction. Et cela en dépit du fait que la population du Manitoba, presque toutes les organisations, associations, municipalités, etc., qui étudiaient le projet, félicitaient le gouvernement du Manitoba de soumettre le projet à la critique et à la discussion publiques, pour que l'on ne décidât rien qui ne fût bien compris.

Un fait singulier dans la discussion qui s'est faite sur ces bills dans les journaux et dans cette Chambre, c'est que personne ne semble s'occuper de la compagnie de chemin de fer qui demande cette législation, parce que tous ceux qui étudient ces bills restent si stupéfaits que toute leur attention se concentre sur la situation faite au Manitoba. On ne s'occupe que d'une des parties au contrat.

J'ai suivi avec soin les commentaires des journaux depuis que ce contrat a été rendu public. Je veux lire deux articles qui ont été publiés sur la question. Le premier est de la Patrie de Montréal, en date du 24 février et le deuxième est du Globe. L'article de la Patrie est intitulé une "Gigantesque abomination" et se lit comme suit :

Les arrangements faits par le gouvernement du Manitoba avec messieurs Mann et Mackenzie méritent beaucoup plus qu'une attention passagère.

Ils sont en fait l'un des "coups" les plus audacieux dont notre pays ait encore été témoin.

Voici une petite province, à peine capable de payer ses dépenses ordinaires, qui prend la responsabilité d'obligations qui s'élèvent à une douzaine de millions de dollars.

Nous ne savons point quelle a été l'attitude du lieutenant-gouverneur. Nous savons bien ce qu'elle aurait dû ou ce qu'elle devrait être. Monsieur Roblin devrait être forcé de dissoudre la législature et de demander l'opinion de l'électorat sur cette affaire—sur cette affaire scandaleuse.

Car il est inutile et même dangereux de ne pas appeler les choses par leur nom : il y a évidemment dans cette opération un énorme scandale.

Les puissants capitalistes, messieurs Hill, Morgan, etc., qui se préparent à envahir la Colombie Britannique, ont les mains dans l'étonnante transaction dont nous sommes les témoins.

Le protêt public, signé par un certain nombre d'hommes d'affaires du Manitoba, et que l'on trouvera dans nos colonnes, ne dit rien que de vrai. Il ne dit pas toute la vérité parce que toute la vérité n'est pas connue !

La province du Manitoba est incapable de porter le fardeau que son gouvernement imbécile ou corrompu vient de lui mettre sur les épaules.

Qu'arrivera-t-il ? Demain, dans un avenir rapproché, l'on se tournera vers l'échiquier fédéral et l'on nous demandera, à nous des vieilles provinces, de payer les pots cassés.

Nous voyons clair, nous voyons très clair à travers cette gigantesque abomination.

Cet article reflétait bien le sentiment général du pays, à l'égard des contrats au temps où ils furent rendus publics. Voici maintenant un article du Globe publié hier, et qui nous fait connaître ce que pensent de ces bills ceux qui les ont étudiés pendant ces dernières semaines :

Le meilleur avocat philadelphien pourrait à peine suivre la politique des chemins de fer au Manitoba dans les phases diverses à travers lesquelles elle passe. La situation devient plus embrouillée à mesure que l'on avance. Ce qui paraît le plus clair c'est que la province du Manitoba prend à sa charge une dette de dix-sept millions de dollars, vient en aide à un groupe de constructeurs de chemins de fer pour lesquels le pays a déjà fait beaucoup, et ne reçoit en retour pas plus d'avantages qu'elle n'en recevait en vertu de la loi ordinaire appliquée dans sa plénitude. Nous ne sommes pas de cet avis, car nous croyons que l'Etat devrait avoir une autorité très étendue sur les chemins de fer, vu les privilèges considérables que le parlement leur accorde, et tel est le courant de l'opinion publique. Le jour n'est peut-être pas encore arrivé où ce principe sera complètement reconnu et appliqué, mais nous ne croyons pas nous tromper en disant que l'on en approche rapidement et qu'il arrivera avant que le Manitoba retire des avantages de ces derniers contrats.

Malgré cela, nous ne sommes pas disposés à conseiller au parlement fédéral d'entreprendre de protéger la province du Manitoba contre elle-même. La législature manitobaine, toute fraîche issue du suffrage populaire, a approuvé ces contrats. Elle connaissait toutes les responsabilités dont la province se charge, et nous n'avons aucun droit de supposer qu'elle est incapable de conduire ses propres affaires. Le seul devoir du parlement fédéral est de veiller à ce que la législation qu'on lui demande n'affaiblisse pas la maîtrise qu'il possède sur les chemins de fer qu'il a lui-même subventionnés, et n'annule en aucune façon les pouvoirs des provinces qui ont accordé de l'aide à ces chemins à des conditions bien définies.

Il n'y a dans cet article rien de bien flatteur pour les Manitobains qui ont fait ces contrats. On n'a pas critiqué ces bills comme bills de chemins de fer parce que le marché paraît être tout à l'avantage de la compagnie de chemin de fer. Mais quoi qu'il arrive, quel que puisse être l'aléa, il est certain d'après le contrat, que d'ici à trente ans le chemin de fer Canadien du Nord possédera la clef de la caisse du Manitoba et s'il n'y puise pas, c'est qu'il en sera empêché plutôt par un sentiment de charité et d'honnêteté que par le manque, d'occasions, l'amendement dont j'ai donné

avis est extraordinaire, parce que le cas qui nous occupe sort des conditions ordinaires. Je crois que j'ai raison de demander que ces bills ne soient pas votés avant qu'ils aient été soumis directement à l'électorat manitobain qui dira ce qu'il en pense. En principe je suis en faveur du referendum, mais je sais qu'il ne serait pas raisonnable de demander à cette Chambre de soumettre les bills actuels à un referendum, simplement parce que je suis de cet avis. Mais j'apporterai des preuves nombreuses et convaincantes que la plus grande partie du peuple du Manitoba s'est déclaré opposée à ces bills, et favorise ce que je propose. Je veux étudier séparément, le sentiment dans Winnipeg, et celui dans la province. Je vais m'occuper de Winnipeg d'abord, parce que cette ville est une partie importante de la province, et ensuite je passerai en revue les opinions exprimées dans les assemblées publiques et les conseils municipaux.

Au sujet de Winnipeg, je veux citer l'expression d'opinion suivante——

M. RICHARDSON : L'heure est expirée.

M. l'ORATEUR : L'heure pour les bills d'intérêt privé étant expirée, la Chambre va se former en comité des subsides.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Chemins de fer—Chemin de fer Intercolonial—Accroissement de facilités à Sydney, $57,000.

M. SPROULE : L'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) n'est pas ici. Je crois qu'il a été entendu que le ministre des Chemins de fer devait lui fournir certains documents relatifs aux questions qui restent à discuter, et qu'on devait lui laisser un peu de temps pour les examiner.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Ces documents se rapportent au débat général que l'honorable député veut avoir sur l'Intercolonial, mais non aux crédits supplémentaires. J'ai vu l'honorable gentleman avant six heures, et je lui ai dit que nous discuterions les crédits supplémentaires des chemins de fer ce soir. Je lui ai donné une partie des renseignements qu'il m'a demandés. Nous avons discuté presque tous les crédits énumérés ici. Ce ne sont que des crédits supplémentaires, mais je suis prêt à donner à l'honorable député tous les renseignements qu'il désirera avoir.

M. SPROULE : Pourquoi ce crédit de $57,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est pour l'achat du terrain dont j'ai parlé déjà. J'ai remis les plans à l'honorable député de Pictou (sir Charles Hibbert Tupper), et je suppose qu'il les aura laissés à quelques-uns de ses collègues. Sur ce crédit de $45,000 sont pour l'achat du terrain et $12,000 pour les travaux du remplissage.

M. SPROULE : Quelle est la superficie du terrain.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons décidé d'exproprier du terrain, et ces $45,000 représentent ce que nous aurons probablement à payer. Nous avons d'abord exproprié trois acres et trois quarts de Nelson Muggah. Ce sont des lots de ville. Nous en avons fait faire une évaluation par M. L. X. McDonald, un homme de haute réputation à Sydney, et que notre ingénieur en chef a choisi parce qu'il le croyait en état de faire une évaluation exacte. Il y a un autre lot appartenant à un nommé Mitchell, et un autre à un nommé Leahy. L'honorable député pourra juger de la valeur de ce terrain, dont le prix semble très élevé d'après les chiffres que nous fournit l'évaluateur. Voici son rapport :

Ce terrain est situé au centre de la ville de Sydney et est, je crois, de grande valeur. M. Muggah, le propriétaire, l'a divisé en lots à bâtir et il peut en obtenir un bon prix. Les lots ont 50 pieds de large. Le prix des terrains voisins est élevé.

Par exemple, un lopin de terre de 45 pieds par 100, touchant à une des rues qui longent cette propriété vis-à-vis le terrain exproprié de Muggah par l'Intercolonial, s'est vendu, la semaine dernière, pour $1,000. Ce lopin serait un de ceux qui se trouvent situés à l'intérieur et il vaudrait environ 25 cents le pied. Ce terrain est ausssi borné d'un côté par la rue Intercoloniale et je vois que le terrain qui fait face à cette partie expropriée s'est vendu cher, bien qu'on ne lui reconnût pas autant de valeur qu'au terrain exproprié parce qu'il était plus élevé et plus sec, tandis que celui-ci est un terrain bas et humide.

Il estime que deux lopins situés à l'encoignure de la rue Ferry valent $1,500 chacun, c'est-à-dire le même prix qu'on a payé à M. Henry McGrath pour un lopin situé sur la rue Intercoloniale. Ce dernier était de 6,480 pieds et on l'a payé $1,500 immédiatement avant que cette estimation eut été faite. Il dit :

Je sais où est situé le lopin McGrath ; la situation en est moins favorable que celle de la propriété en question. Il estime le terrain comme suit : Encoignure de la rue Ferry, deux lopins, $1,500 chacun, $3,000 ; trois lopins, à $1,000 chacun, $3,000 ; encoignure de la rue Intercoloniale, deux lopins, à $1,500 chacun, $3,000 ; quatorze lopins, à $900 chacun, $12,600 ; un lopin faisant coin, $900 ; trois lopins, à $800 chacun, $2,400 ; sept lopins, à $1,000 chacun, $7,000.

M. SPROULE : Pourquoi acheter tant de terrain à cet endroit-là ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que nous ne pouvons nous en dispenser. Je regrette que l'honorable député ne connaisse pas mieux Sydney ; s'il le connaissait mieux, il saurait qu'il se

fait là une grande accumulation de trafic. Si le chemin de fer n'était pas doté de commodités considérables dans ce petit village dont les forges ont tout à coup développé les affaires dans une proportion extraordinaire, il serait littéralement écrasé sous le poids de la besogne qui lui est destinée. Les exigences du commerce et l'opinion publique veulent que nous dotions le chemin de fer de toutes les commodités qui s'imposent à Sydney, et de notre côté nous entendons subvenir à ces besoins. Dans ce but, nous avons établi des voies latérales et nous nous proposons d'ériger une gare sur ce terrain. Et à ce propos, qu'on me permette de le dire, je n'achète pas un seul pied de terrain dont je n'aie pas absolument besoin.

M. SPROULE : Si connues que me soient cette localité et la valeur du terrain qui s'y trouve, il me semble qu'on paie bien cher les trois acres et trois quarts dont il est question, et il faut avoir grand besoin de ce terrain et être dans l'impossibilité d'en acheter en dehors de la ville, qui coûterait moins cher, pour être justifiable de faire emplète de celui-là et de le payer un prix si élevé. Il m'a semblé que, toutes les fois que nous avons acheté du terrain à Sydney, Saint-Jean ou Halifax, pour les besoins de l'Intercolonial, nous l'avons payé un prix excessif, comparativement à ce que vaut le terrain dans notre province. Ce que je dis là s'applique également à Toronto, où le terrain vaut autant sinon plus que dans les autres cités et villes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous ne pourriez acheter autant de terrain à Ottawa, dans aucun endroit favorable à l'établissement de commodités pour chemin de fer, pour ce montant-là.

M. SPROULE : Je ne le sais pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je le sais, moi.

M. SPROULE : Sachant quelle est la valeur du terrain au Canada, je trouve absolument excessif le prix du terrain acheté pour les besoins de l'Intercolonial.

Matériel roulant, $213,000.

M. HAGGART : Veuillez expliquer l'augmentation énorme du matériel roulant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de wagons à fret; les détails à ce sujet seront contenus dans l'état que je suis à préparer pour l'honorable député. Il est question de 225 wagons, on les a déjà commandés, ils sont en voie de construction et il faudra les payer l'année prochaine.

M. HAGGART : Quand cet état sera-t-il prêt ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère qu'il sera prêt au commencement de la semaine prochaine.

M. HAGGART : L'honorable ministre m'a communiqué les contrats relatifs à l'achat de locomotives aux Etats-Unis. Je veux, de plus, un état des soumissions, de la quantité du matériel roulant, des correspondances, de tout ce qui a été acheté par qui que ce soit au nom du ministère, et enfin, de tous les détails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je communiquerai tous les renseignements qu'il peut avoir raison de désirer. Mon sous-ministre a pris note de tout ce qu'il nous a demandé.

Intercolonial—Achat de trois grues mobiles, $4,500.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On avait voté, à cette fin, un crédit de $30,000, mais les prix ayant haussé après que nous eussions fait l'estimation, il s'est trouvé insuffisant.

M. HAGGART : Je ne me rappelle plus quels sont les trois endroits où vous avez dit que vous placeriez ces grues.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je me rappelle bien, il y en aura une à New-Glasgow, une à Moncton et l'autre à la Rivière du Loup.

Intercolonial—Voiturier additionnel sur le côté ouest du quai, à Saint-Jean, $17,000.

M. HAGGART : Qu'est-ce ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a qu'un voiturier à l'élévateur tel qu'il a été construit tout d'abord. Ce crédit a pour objet de nous en procurer un autre, afin que les steamers puissent embarquer leurs cargaisons par le côté qu'ils trouveront le plus avantageux.

M. HAGGART : Y compris cet item, combien l'élévateur va-t-il coûter en tout ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $174,000.

Intercolonial—Enlèvement de roche par suite de l'élargissement de la tranchée de Bennett, etc., près de Lévis, $10,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a là un précipice effrayant que notre chemin cotoie sur une certaine distance, et il y a danger imminent qu'il se produise un éboulis et que notre chemin soit recouvert. Déjà le froid ou quelque autre facteur semble avoir préparé cet événement, et le ministère a jugé absolument nécessaire de le prévenir.

Intercolonial—Amélioration du service du passeur au détroit de Canso, $70,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous devions nous occuper non seulement de la traverse, mais aussi de l'amélioration du quai de débarquement de chaque côté du détroit et il nous faut des véhicules assez puissants pour transporter les trains jusqu'à la traverse ; le bateau

passeur prendra les trains et les transportera de l'autre côté du détroit.

M. HAGGART : Avez-vous ajouté un autre bateau passeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous sommes précisément à voir à en ajouter un.

M. HAGGART : Que faites-vous de l'ancien ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous nous en servons encore. La construction du nouveau n'est pas encore achevée ".

Intercolonial—Accroissement de facilités et agrandissement le long de la ligne, $48,400.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsqu'on nous a voté le crédit de l'an dernier, personne ne s'imaginait que les nouvelles commodités qu'il s'agissait d'établir allaient coûter $220,000. La hausse du prix des matériaux et celle des gages nous a complètement empêchés de faire, pour le montant que nous avions obtenu, les travaux autorisés par le parlement. C'est pour cette raison que nous avons besoin de ce crédit supplémentaire.

M. HAGGART : Est-il seulement destiné aux améliorations que vous avez mentionnées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Intercolonial—Nouvelle voie de garage le long de la ligne, $20,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit supplémentaire est remis pour la même raison que le premier. Les voies de garage autorisées l'année dernière, nous coûtent $20,000—augmentation de 20 pour 100 par rapport au prix des matériaux et aux gages.

Achats de terrains additionnels pour la voie et les ateliers de réparations, chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $2,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est à un endroit appelé Cardigan Station. A six pieds de la voie, il y a une construction qui nuit plutôt qu'elle ne sert et qui est exposée à l'incendie. Le surintendant du chemin de fer de l'Ile nous a sollicités d'acheter ce lopin de terre, ainsi que la construction. Il nous faut un édifice pour loger notre chef de gare, et il faut que nous y ajoutions une annexe pour les besoins du fret ; or, ce lopin de terre répondra à cette double exigence. Le surintendant a réussi à se faire accorder l'option d'acheter ce terrain, et nous avons décidé de profiter de cet avantage. Le terrain coûtera $15,000, à quoi il faudra ajouter $500, pour l'édifice au complet.

Rails d'acier, $54,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous fournissons 2,700 tonnes de rails de 56 livres, ou 80 tonnes par mille, ce qui couvrira une étendue de 25 milles.

M. HAGGART : Combien payez-vous ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons estimé les anciens rails de l'Intercolonial à $26 la tonne et nous en avons tenu compte d'après cette base.

Canal Lachine—Construction de déversoir régulateur	$ 3,100
Dragage entre les écluses 1 et 2.....	5,000
Approfondissement de la rivière Saint-Pierre	7,500
	$15,600

M. HAGGART : Qu'y a-t-il au sujet de ce déversoir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'est pas assez grand.

M. HAGGART : L'honorable ministre fait-il faire du dragage entre les écluses 1 et 2 ? Quelle est la profondeur de l'eau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : 20 pieds. Il y a encore beaucoup à faire. Pour ces travaux, nous nous servirons de notre propre dragueur.

M. HAGGART : Quelle raison avez-vous de creuser la rivière Saint-Pierre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous terminons les travaux commencés par l'honorable député. En vérité, il a fallu beaucoup lui parler de ces travaux-là, car autrement, il ne les aurait pas entrepris.

M. HAGGART : S'il y a lieu de conduire l'eau de la rivière Saint-Pierre au canal, il n'y a certainement pas lieu de creuser la rivière même. Ces travaux-là sont tout à fait locaux et c'est aux municipalités qu'il appartient de s'en occuper.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous mettons la dernière main aux travaux commencés par l'honorable député lui-même, et pour lesquels il n'a dépensé que $170,000.

M. HAGGART : Pas un sou pour l'approfondissement de la rivière Saint-Pierre. Lorsque je suis arrivé à la direction du ministère, j'ai vu qu'on avait fait un contrat pour la construction d'un égout qui devait s'étendre du village de Lachine jusqu'au lac Saint-Louis, mais je n'ai jamais dépensé un centin pour l'approfondissement de la rivière et je me suis toujours carrément opposé à toute dépense à cette fin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pourtant, nous ne faisons que travailler au parachèvement de ce que l'honorable député avait commencé. Nous ne creusons pas la rivière, et ce crédit de $75,000 suffira au parachèvement des travaux que nous avons à faire. A ce sujet,

même au point de vue où se place mon honorable ami, il n'y a rien à redire.

M. HAGGART : L'honorable ministre n'est pas bien renseigné. Le ministère, soit avant, soit après mon arrivée à la direction de son administration et tout le temps que j'y ai été, n'a absolument rien dépensé pour l'approfondissement de la rivière Saint-Pierre, depuis le canal Lachine, en descendant le fleuve Saint-Laurent.

Lac Saint-François—Dragage de hauts-fonds, $10,000.

M. HAGGART : Ce crédit n'est pas compris dans le contrat Weddell ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il y est tout à fait étranger.

M. HAGGART : Depuis qu'on a accordé cette entreprise-là le ministère a découvert deux ou trois hauts-fonds. Combien tout cela va-t-il coûter ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un peu plus de $100,000. Nous avons déjà dépensé $79,000 et nous en demandons encore $10,000, ce qui laissera une différence de $10,000 ou $20,000.

M. SPROULE : On a inscrit $15,000 au budget principal de l'année prochaine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le montant que nous croyons devoir dépenser serait de $20,000, en sus de ce qui est inscrit au budget principal.

M. SPROULE : Je croyais que l'honorable ministre avait déclaré que cela coûterait $100,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici les détails : Jusqu'au 31 janvier dernier, nous avions dépensé $54,667. Nous nous sommes fait voter un crédit de $15,000 et nous en demandons encore $10,000, ce qui va faire $80,000. Mes fonctionnaires me disent qu'il faudra encore $20,000, et ainsi le tout se chiffrera à $100,000.

M. HAGGART : Il me semblait qu'on avait voté $5,000 l'année dernière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En 1897-98, nous avons dépensé $3,000 ou $4,000 à même le crédit voté et qui était, je crois, de $5,000. En 1898-99, nous avons dépensé $22,000, et en 1899-1900, $23,000 ; puis, cette année, $5,000. On voit donc qu'il s'est voté des crédits pendant quatre années consécutives.

M. HAGGART : A-t-on voté ces crédits-là à cette fin, ou avez-vous pris l'argent à même le crédit général avant l'année dernière ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est pour cette fin-là qu'on les a votés.

Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital—Canaux—Fleuve Saint-Laurent et canaux—Relevés—Placement des bouées, $5,000.

M. HAGGART : Est-ce qu'il va falloir $5,000 tous les ans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A l'avenir, les frais de placement des bouées feront partie des frais d'entretien.

M. BORDEN (Halifax) : Le soin de la navigation semble être réparti entre beaucoup de ministères et surtout entre celui de la Marine et des Pêcheries, celui des Travaux publics et celui des Chemins de fer et Canaux. Ce mode ne me paraît pas bien avantageux. Qu'en pense l'honorable ministre (M. Blair) ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'admets qu'il y a quelques inconvénients ; on peut les expliquer, jusqu'à un certain point, par le fait que le ministère des Travaux publics, tel que tout d'abord constitué, avait charge de la plus grande partie de ces services. Lorsqu'on a rédigé le statut qui faisait du minisère des Chemins de fer et de celui des Travaux publics, deux ministères séparés, on s'est sans doute efforcé d'être aussi clair que possible ; mais, quiconque connaît tant soit peu les circonstances, s'apercevra, en jetant d'ailleurs un regard sur la loi, combien il était difficile de faire autrement qu'on a fait.

M. HAGGART : Je ne comprends pas bien ce que signifient ces relevés. Hier soir, vous vous êtes fait accorder un crédit pour relevés depuis Prescott jusqu'à Montréal. Il ne semble pas y avoir besoin de relevés depuis Prescott jusqu'à Kingston ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette parti-la ne tombe pas sous notre juridiction. Prescotte est situé à une grande distance en amont d'ici.

M. HAGGART : Est-ce le ministère de la Marine qui voit à la pose des bonées depuis Prescott pesqu'à Kingston ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, lui seul.

M. HAGGART : L'honorable ministre n'a charge de la navigation et de la pose des bouées que depuis Prescott jusqu'à Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et je suppose que l'honorable député ne l'ignore pas, soit par suite d'une entente entre les ministres ou de l'interprétation de la loi, chaque ministère a juridiction jusqu'à certain point. C'est ce qui a eu lieu jusqu'à présent.

M. HAGGART : Comme ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai toujours agi comme ayant juridiction sur cette partie du fleuve qui s'étend de Prescott à Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons fait de même.

M. HAGGART : Si je ne me trompe, l'honorable ministre des Travaux publics est à faire faire du dragage surtout dans les environs de Coteau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce dragage se rapporte plutôt au quai qu'au creusement du chenal.

Chemin de fer et Canaux—Imputable sur le capital—Canaux—Canal de la Culbute—Dommages causés par l'inondation, $6,500.

M. HAGGART : Je ne vois pas bien quels sont ces dommages-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député doit s'en souvenir, lorsqu'il avait la direction du ministère, il lui est souvent arrivé de recevoir des réclamations pour dommages résultant de l'inondation des terres à cet endroit, dommages causés par le fait que la digue qu'il y a là avait fait monter l'eau. Ces réclamations se présentant périodiquement, nous nous sommes efforcés de les régler ausitôt que possible par voie d'arrangement avec les parties intéressées. Nous demandons 1,600 pour régler les réclamations qui nous ont paru jusqu'à présent mériter règlement.

M. HAGGART : Je ne comprends pas qu'il puisse survenir de dommages actuellement, vu que la digue est renversée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit pas de dommages récents, ils sont survenus il y a déjà quelque temps. Mon honorable ami voudra bien se rappeler qu'on lui avait présenté une longue liste de réclamations de cette nature, qu'il a laissé à son successeur le soin de régler.

Lac Saint-François—Pour achever les murs de protection, $600.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de prolonger les murs de protection au nord du lac. On a commencé ces travaux en 1884 et on les a continués de temps en temps jusqu'à ce jour. Ils se font près de Beauharnois ; la digue de Valleyfield, qui fait monter l'eau, les a rendus nécessaires. Mon honorable ami se permet de rire ? Je ne vois pas ce qui peut donner lieu à ces rires-là ?

M. HAGGART : Je vais vous en donner la raison en vous disant que nous avons exproprié, il y a longtemps, les terrains endommagés par l'inondation du lac Saint-François et que nous les avons payés quatre ou cinq fois ce qu'ils valaient. Or, bien que nous les ayons déjà payés, voici que vous y faites ériger des murs destinés à les protéger contre l'inondation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais expliquer comment mon honorable ami peut faire une déclaration de ce genre, malgré tout ce qui s'est passé au ministère, durant ces années-là. Je dis que depuis 1884, jusqu'à ce jour, on a travaillé de temps à autre à la construction de ces murs de protection. En vérité, il faut que l'honorable député ait perdu la mémoire, pour trouver cette critique à propos.

M. HAGGART : D'abord, nous avons payé les terrains qu'on prétendait inondés parce que le gouvernement avait fait ériger une digue à cet endroit. Or, voici que maintenant il nous faut construire un mur pour empêcher l'eau de se répandre sur ces mêmes terrains.

Canal de la Trent—Réparations au barrage de la Pointe de Young, $7,000.

M. HAGGART : Est-ce une digue qu'il s'agit d'entretenir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est une digue que nous avons fait construire, en 1888 ; elle a grand besoin de réparations.

M. HAGGART : Mon honorable ami de Cornwall (M. Pringle), qui n'est pas ici ce soir, désirerait prendre part à la discussion qui se rapporte aux canaux. Je demande donc qu'on laisse en suspens, à cette fin, un des item qui figurent au budget, relativement aux canaux, à moins qu'il n'y ait dans le budget supplémentaire un item au sujet duquel on puisse engager la discussion relativement aux canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il n'y a pas d'item, nous y en inscrirons un à cette fin.

M. VROOMAN : Je désire signaler au ministre, la digue de Bobcaygeon et le fait qu'elle affecte la navigation de la rivière Scugog en faisant monter ou baisser l'eau du lac à l'Esturgeon. La rivière Scugog est un des tributaires importants qui coulent dans la vallée de la Trent d'où elle se jette dans le lac à l'Esturgeon, et elle est navigable sur une étendue de 40 milles jusqu'au village de Port-Perry, en remontant vers sa source. Il circule beaucoup de trafic par cette rivière. A 10 milles de son embouchure, se trouve la ville de Lindsay. L'été dernier, les steamers y ont transporté 27,000 passagers et l'on y a fait flotter une quantité de bois représentant une valeur de $350,000 et pour faire ouvrer ce bois-là on a employé 350 hommes à qui on a distribué, l'été dernier, pour $75,000 de gages. Cette rivière est très peu profonde ; le lit en est rocailleux non loin de la ville, et quand l'eau baisse, il est impossible aux bateaux de se rendre jusqu'au quai. La digue dont il est question dans le rapport de l'honorable ministre est désignée comme suit :

A Bobcaygeon, il y a une digue de 553 pieds de long, qui règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes Fénelon.

Il y a des années que cette digue est construite. Si le ministre veut bien se donner la peine d'y regarder il s'apercevra qu'elle devient de moins en moins utile, attendu que l'eau passe à travers, en quantité de plus en plus considérable, et que le niveau de l'eau baisse en conséquence.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que c'est le ministre des Travaux publics qui est chargé du soin de cette digue.

M. VROOMAN : Mais le système de canaux de la vallée de la Trent est sous le contrôle du ministère des Chemins de Fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Libre à l'honorable député de continuer, le ministre des Travaux publics va lui donner la réplique.

M. VROOMAN : Je prie l'honorable ministre des Travaux publics de vouloir bien prêter l'oreille, car je vais lui demander de me promettre un crédit. Il s'agit d'une question d'un haute importance pour une très grande partie de la population du chef-lieu de comté où je demeure. Je suis heureux de constater que pendant le dernier parlement, ce gouvernement a consacré un crédit à l'amélioration de cette rivière au moyen du dragage. Ce crédit était, je crois, de $5,000 ; on en a dépensé la moitié, et je n'ai jamais pu comprendre pourquoi on n'avait pas dépensé le reste. En été, à l'eau basse, les bateaux ne peuvent se rendre jusqu'au quai de la ville, où, dès qu'ils sont descendus des trains, un grand nombre de touristes se dirigent pour prendre les bateaux et s'en aller à différents endroits où ils passent généralement l'été. A l'eau basse, ces bateaux ne pouvant remonter jusqu'au quai, les touristes et tous ceux qui veulent y prendre passage sont obligés de se rendre à pied avec leurs bagages au débarcadère ; il fait très chaud, et ils ont à passer dans la sciure de bois, parmi les piles de planches et sur les tracés de chemin de fer. C'est là un grand inconvénient.

J'attirerai aussi l'attention du ministre sur un autre sujet. Il s'est rendu là un dragueur pour creuser le chenal. Or, les scieries qu'il y a à cet endroit s'élèvent sur le bord de la rivière et sont pourvues de passerelles que l'on enfonce dans l'eau et sur lesquelles on fait glisser le bois qu'on en retire pour le faire arriver jusque dans les scieries. Or, le dragueur en creusant le chenal, de l'autre côté, a été cause que l'eau s'est retirée de ce côté-ci et que ces scieries n'ont pu continuer à retirer le bois de l'eau, comme d'habitude. Il faudrait faire le dragage de façon à ne pas nuire aux opérations des scieries.

Les habitants de Lindsay et toute la population de cette partie-là du pays s'intéressent beaucoup à la digue de Bobcaygeon. Si on réparait cette dernière, l'eau du lac se maintiendrait au même niveau, il en résulterait une avantage par rapport aux écluses du village des chutes de Fénelon et l'eau de la rivière, à l'endroit où se trouve située la ville de Lindsay, serait aussi plus profonde. Vu l'importance de la question dont il s'agit, j'espère que l'honorable ministre s'arrangera de façon à faire droit à ma demande. La rivière est très sinueuse, le courant y est faible, et le lit en est boueux à mesure qu'on se rapproche de son embouchure, puis, au passage des bateaux, l'eau s'agite de façon à laver la terre et à la ramener dans le chenal qui, peu à peu, se remplit. Cette rivière ayant beaucoup d'importance, j'espère que l'honorable ministre ne la négligera pas.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prendrai note de ce que vient de dire mon honorable ami (M. Vrooman). Peut-être vaudrait-il mieux discuter cette question de nouveau, lorsqu'il s'agira de mon budget. Il peut se faire que j'aie alors plus de renseignements à donner.

M. MONK : Les travaux demandés par l'honorable député dépendent-ils du ministère des Travaux publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, en partie. Le dragage dépend de mon ministère.

M. VROOMAN : Le ministre des Chemins de fer et Canaux ayant inséré dans son rapport tout ce qui a trait à cette question, j'ai cru devoir présenter ma demande maintenant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le dragage est du ressort du ministère des Travaux publics.

M. VROOMAN : Que va-t-on faire au sujet de la digue ? Ce point est aussi important que celui du dragage ; si on réparait la digue, l'eau s'élèverait à bonne hauteur jusqu'au quai de Lindsay.

L'honorable M. HAGGART : Il y a quelques item qui sont imputables sur le revenu. Allez-vous procéder sur tout votre budget maintenant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais qu'on laissât en suspens un des item qui se rapportent aux canaux. Il y a certains députés qui sont maintenant absents et qui désirent traiter la question des canaux et particulièrement celle du canal de la Trent, la semaine prochaine.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y aura au budget supplémentaire certains item relatifs aux canaux, et lorsqu'il en sera question on pourra commencer la discussion.

L'honorable M. HAGGART : Quand va-t-on les présenter ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Bientôt.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Achevons maintenant de traiter tout ce qui concerne ceux-ci et tous les députés pourront ensuite discuter les questions qu'ils voudront.

Gratification à Mme Chamberlain, veuve de M. J. R. Chamberlain, représentant deux mois de salaire, $116.66.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce là tout ce que vous accordez à la veuve d'un fonctionnaire de votre ministère ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La gratification ordinaire est égale aux appointements de deux mois.

L'honorable M. HAGGART : Ce montant semble minime.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous nous sommes conformés à l'usage.

Chemin de fer Intercolonial, $1,200,000.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce un crédit en sus de celui qui est inscrit au budget ordinaire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Il serait peut-être mieux de ne l'examiner maintenant, qu'à une date ultérieure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit étant affecté aux dépenses de l'exercice courant, nous devons en aborder la discussion.

L'honorable M. HAGGART : Ce montant est destiné à couvrir les dépenses du présent exercice?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Eh bien! qu'il soit adopté, pourvu que vous laissiez l'autre en suspens.

Canal de Lachine—Réparations, etc., $20,000.

M. MONK : Je désire signaler au ministre une demande, souvent renouvelée, de la municipalité de Lachine qui voudrait louer du ministère les bords du vieux canal pour en faire un parc public. Je suis allé aux informations et on m'a appris que la propriété dont la municipalité veut avoir la jouissance est aujourd'hui louée à la compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle est louée à une compagnie de tramways électriques.

M. MONK : On m'apprend que le bail a été annulé ou que la compagnie de tramways électriques a renoncé à s'en prévaloir. Je sais qu'elle est disposée à céder ses droits, et je crois qu'elle l'a annoncé au maire de Lachine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On m'apprend qu'elle n'en a rien fait encore.

M. MONK : Si elle consentait à renoncer à son bail, le gouvernement, je le suppose, affermerait volontiers cette propriété, aux mêmes conditions, à la municipalité de Lachine pour lui permettre d'embellir la rive du canal dont le ministère ne se sert pas et qui dépare la ville de Lachine.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je serai heureux de tenir compte de cette requête.

L'honorable M. HAGGART : Quand le bail en faveur de la compagnie du chemin de fer Terminal a-t-il été passé? J'en entends parler aujourd'hui pour la première fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Il se rapporte au vieux canal.

M. MONK : Au canal qui existait avant le creusement du canal actuel ? C'est plutôt un fossé qu'autre chose. Je crois qu'il s'agit du vieux canal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : J'en entends parler pour la première fois et je veux, quand l'occasion s'en présentera, voir le bail consenti à la compagnie de chemin de fer Terminal de Montréal et en connaître les clauses.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en prends note.

Canal de Cornwall—Réparations, $1,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On s'est informé hier, de l'état du canal de Welland. Je suis en mesure de déclarer que toutes les vannes ont été mises en place et qu'elles étaient en état de fonctionner ce matin.

Canal de Chambly—Réparations, $5,410.

L'honorable M. HAGGART : Quelles réparations faites-vous au canal de Chambly?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous reconstruisons une partie du pont n° 1, nous construisons un quai à Chambly-Canton et faisons des réparations aux quais et aux jetées.

L'honorable M. HAGGART : Vous ne nous avez pas dit quels travaux vous ferez exécuter dans le canal de Lachine au prix de $20,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce montant servira à réparer et à remplacer deux vannes de la nouvelle écluse, à construire une barrière près du pont de la côte Saint-Paul et à ajouter un chemin pour les voitures au pont de la rue Wellington.

M. MONK: Le ministre s'est-il occupé de la construction d'un pont nouveau à la côte

Saint-Paul? Il en a été question il y a quelque temps, mais le ministre semblait très occupé ce jour-là. Il ne semblait pas disposé à envisager l'affaire sous le même aspect que moi. La construction d'un pont devient toujours de plus en plus urgente, vu l'augmentation du trafic dans les environs et l'impossibilité où se trouvent les tramways de traverser le canal. Il a été question d'un chemin souterrain qui coûterait moins cher et qui durerait plus longtemps qu'un pont.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'étions guère disposés à construire un pont nouveau, vu que le pont actuel suffit aux besoins ordinaires ; un nouveau pont ne servirait qu'à permettre le passage des tramways. Il n'est pas raisonnable de nous demander d'en construire un dans l'intérêt de la compagnie des tramways.

M. MONK : Il semble étrange que la compagnie soit obligée de construire un pont, parce que le canal passe dans cet endroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les autres compagnies de chemins de fer en construisent quand elles traversent un canal, pourquoi une compagnie de tramways n'en ferait-elle pas autant.

M. MONK : Des compagnies de chemins de fer ont-elles jeté des ponts sur les canaux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oh! oui. Si une compagnie de tramways désire traverser le canal, pourquoi le ferait-elle à nos dépens?

M. MONK : Il ne s'agit pas tant de la compagnie, que des citoyens qui voyagent dans les tramways. Je le répète, le pont de la Côte Saint-Paul est très ancien et à peine assez large pour le passage des voitures, il n'est pas même assez large dans l'intérêt du canal, car, on m'apprend que le vapeur Bohemian touche aux deux bords, en passant à cet endroit, et qu'il doit prendre de grandes précautions. Il me semble que le gouvernement devrait entreprendre la construction d'un pont indépendamment de la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le pont actuel ne suffisait pas au passage des piétons et des voitures ou s'il était dangereux, nous pourrions conclure un arrangement avec la compagnie des tramways de façon à construire un pont suffisamment solide et large pour l'accommoder, la compagnie payant sa juste part. Mais il n'est pas d'usage, au ministère, de construire un pont dans l'intérêt d'une compagnie de chemin de fer. Présentement, je ne vois rien qui nous justifierait de le faire.

Pour payer à Robert Coulter ses services, en qualité de percepteur à Port-Robinson, sur le canal de Welland, occasionnés par le passage des vaisseaux dans le canal, le dimanche ; 270 heures à 20 cents, $54.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi payez-vous ce montant au percepteur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un différend s'est élevé au sujet de l'obligation qui incombait au percepteur de donner ses services le dimanche pour permettre le passage des vaisseaux, et il a été résolu d'allouer à M. Coulter ce montant, qu'il est d'usage de payer.

M. MONK : Y a-t-il un règlement au ministère concernant le soin des écluses du canal de Lachine, le dimanche ? J'ai souvent entendu les éclusiers se plaindre d'avoir à garder les écluses le dimanche, alors que le gardien, qui a son habitation près du canal, est censé se charger de ce soin. Si les éclusiers doivent travailler le dimanche, ils s'attendent à recevoir un supplément d'appointements. Y a-t-il un règlement à ce sujet ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y en a pas ; les choses ses passent aujourd'hui comme elles se sont toujours passées. En vertu d'un arrangement intervenu entre le gardien de l'écluse et les éclusiers, ils surveillent le canal à tour de rôle, le dimanche. Ce travail est censé exigé par leur engagement et ne leur donne pas droit à un supplément.

M. MONK : Les éclusiers prétendent que le gardien de l'écluse est payé à raison de tant par mois et qu'eux sont payés à la journée, de sorte que, lorsqu'ils sont tenus de travailler le dimanche, ils s'attendent à recevoir une gratification.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cet état de choses a toujours existé jusqu'ici, sans provoquer de plaintes avant la présente session. Je n'ai eu connaissance de ces récriminations, que lorsque l'honorable député a inscrit son interpellation sur l'ordre du jour.

M. MONK : Chaque année, j'ai demandé les mêmes renseignements.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On m'apprend, au ministère, qu'aucune réclamation n'a été produite dans le passé, relativement à ces services.

M. MONK : Les éclusiers craignent de produire une réclamation.

Edifices militaires d'Ottawa—Nouveau magasin, $10,500.

L'honorable M. PRIOR : Quel sera le coût total de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $70,000. Ce montant et le crédit inscrit au budget ordinaire, suffiront à le terminer.

L'honorable M. HAGGART : Où sera-t-il érigé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sur la place Cartier, derrière l'édifice actuel.

L'honorable M. HAGGART : Les compagnies de chemins de fer contribuent-elles à sa construction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous recevrons $10,000.

Edifices publics, Nouvelle-Ecosse—Edifice public de Lunenburg—Intérêt sur la balance du prix d'achat de l'emplacement, $34.29.

M. KAULBACH : Je suis enchanté de voir que le ministre des Travaux publics a obtempéré à la demande à laquelle je m'intéressais depuis nombre d'années, qu'il en a reconnu la légitimité et qu'il a inscrit ce montant au budget.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je cherche toujours à rendre justice.

Edifices publics, Québec—Quarantaine de la Grosse-Ile, $6,000.

M. BORDEN (Halifax) : A quoi servira ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A la construction d'un acqueduc pour l'hôpital. L'approvisionnement d'eau vient du Saint-Laurent. L'eau étant salée, il faut la recevoir dans de grands réservoirs, la distiller et la conduire à l'hôpital.

M. BORDEN (Halifax) : C'est la seule eau qu'il y ait ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'apprend que nous avons dépensé de fortes sommes inutilement, pour creuser des puits.

Péribonka—Dépôt des immigrants..... $2,500
Roberval—Dépôt des immigrants..... 3,000

M. MONK : Le ministre veut-il expliquer ces deux crédits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces deux dépôts se trouvent au lac Saint-Jean. Un grand nombre d'immigrants se dirigent vers ce district. Si ma mémoire est fidèle, l'an dernier, 1,600 colons s'y sont établis et le ministère de l'Intérieur a demandé de construire deux dépôts.

M. WILSON : Je ne me rappelle pas avoir vu dans le rapport du ministère de l'Intérieur, que beaucoup d'immigrants s'étaient dirigés vers ces endroits et je suis surpris qu'on nous demande $5,500, pour deux édifices dans des endroits où les immigrants sont rares.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je connais très bien ce district, et je puis affirmer à mon honorable ami que les immigrants s'y rendent en foule à l'heure actuelle.

M. WILSON : Des immigrants venant d'Europe ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; et un grand nombre d'autres viennent des Etats-Unis. Je crois que ces jours derniers, deux cents ou trois cents personnes se sont établies là-bas.

Rideau-Hall—Pour réparer les dommages causés par l'incendie du 25 novembre 1900 et poser de nouveaux planchers en béton dans les écuries en remplacement des vieux planchers en bois, etc., $5,000.

M. MONK : Qui pose le béton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nos propres employés à Rideau-Hall.

M. MONK : Où prenez-vous le ciment?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous en achetons une partie à Montréal.

Paris, Ont.—Edifice public—Mandat du Gouverneur général, $18,000.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'entendez-vous par mandat du Gouverneur-général?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un incendie a détruit l'édifice, et, comme il n'y avait pas d'argent disponible, nous avons obtenu un mandat. Ce montant ne suffira pas à compléter les travaux.

M. MONK : A-t-on demandé au ministre de construire un édifice public à Saint-Laurent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Plusieurs citoyens, appartenant aux deux partis politiques, m'ont demandé d'y construire un édifice public. Si on me vient en aide, une autre année, je tenterai de leur donner satisfaction.

Bureau de poste de Toronto—Agrandissement de la salle de triage à la gare Union, ascenseur, monte-charge, etc., $12,000.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Je crois que cette dépense sera faite dans une propriété de la Compagnie du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En vertu d'une entente, la compagnie nous paiera un certain intérêt sur le montant.

New-Westminster, C. A.—Edifice public—Reconstruction, $10,000.

L'honorable M. PRIOR : Quel est le montant total dépensé, pendant le dernier exercice, pour l'édifice public de New-Westminster ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $34,000, jusqu'au 1er janvier.

L'honorable M. PRIOR : La présente somme suffira-t-elle à terminer les travaux?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demanderons $10,000 de plus, dans le budget supplémentaire. L'entreprise a été adjugée.

Service du téléphone—Edifices publics, Ottawa, $2,350.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Combien le gouvernement paie-t-il par téléphone?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Trente-cinq dollars.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est l'article du budget relatif au téléphone?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cinq mille dollars. Chaque année, le crédit était insuffisant, et nous avons résolu de demander un montant supplémentaire pour solder les arriérés.

Edifice public, Ottawa—Installation de bureaux au-dessus de la banque de Molson, pour le ministère du Travail, y compris liasses en acier, etc., $4,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit du ministère du Travail sur la rue Metcalfe. Ce sont des liasses suspendues le long du mur, pour recevoir les documents.

M. BORDEN (Halifax) : Il y a, dans quelques branches de l'administration, plusieurs documents, qui ont coûté très cher et qui ne sont pas suffisamment à l'abri du feu. Il serait bon de voir si on ne pourrait pas les protéger contre un incendie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lors de l'incendie de l'édifice de l'ouest, nous n'aurions pas perdu un si grand nombre de documents, si nous avions eu ces liasses en acier. Nous demandons, dans le budget supplémentaire, un assez fort montant pour l'achat de ces liasses. La plupart des ministères ne sont pas protégés comme ils devraient l'être.

M. TAYLOR : J'ai demandé, dernièrement, un relevé des édifices que le gouvernement occupe à loyer.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je déposerai cet état au commencement de la semaine prochaine.

M. TAYLOR : On m'informe que le ministère du Revenu de l'intérieur a récemment loué, rue Queen, dans le voisinage du marché, un édifice où le laboratoire a été transporté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je sais que le ministère du Revenu de l'intérieur occupe un édifice dans la rue Wellington ; mais je ne me souviens pas qu'il se serve d'aucun édifice dans la rue Queen.

M. WILSON : J'ignore le nom de la rue, mais c'est un nouvel édifice, là-bas, près du marché. Les employés du ministère viennent de s'y installer. J'y ai été, et j'y ai vu le mobilier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne sais ce que veut dire l'honorable député. Le sous-ministre semble n'y rien entendre, et je ne comprend pas davantage. Le ministère a pu louer l'édifice hors ma connaissance, cependant je serais surpris qu'il en fût ainsi. Pourtant, je n'objecterais pas s'il louait l'édifice et payait le loyer.

M. WILSON : Je crois que le loyer est $1,200 par année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En tous cas, j'apporterai une liste complète des édifices publics d'Ottawa qui sont loués.

M. BORDEN (Halifax) : Combien d'édifices à Ottawa sont, aujourd'hui, loués par les différents ministères?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Treize édifices ou parties d'édifices.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre peut-il nous dire, approximativement, le montant des loyers annuels?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $15,000.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement s'est-il occupé de procurer plus d'espace, en érigant un édifice, au lieu de recourir à ces expédients et de payer, paraît-il, des loyers assez élevés parfois. Il est notoire que l'espace manque ici ; la bibliothèque, par exemple, est trop à l'étroit, et la Chambre des communes et le Sénat ont besoin d'autres pièces. Les différents ministères ont aussi besoin de plus d'espace, cela est évident. Il semblerait plus pratique de songer à construire un nouvel édifice et, au besoin, d'acquérir un emplacement à cette fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon budget ne pourvoit qu'à augmenter l'espace disponible dans l'édifice où nous sommes. Je me propose d'utiliser une partie de la cour, au-dessus du pavillon des machines. Nous pouvons utiliser une surface d'environ 40 pieds par 60. Cette construction comprendra six autres pièces et une salle de comité, de 40 pieds par 60, à l'étage supérieur. S'il m'était permis de parler, non à titre de ministre, mais, purement et simplement, en qualité de député——

M. BORDEN (Halifax) : Nous vous le permettrons pendant quelques instants.

Le MINISTRE DES FINANCES : Surtout de parler purement et simplement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en profite pour déclarer que je suis entièrement d'accord avec le chef de l'opposition. A mon avis, il est ridicule de voir tant de départements et de bureaux publics disséminés par toute la ville. Lors de mon entrée dans le cabinet, plusieurs édifices étaient déjà loués et nous avons dû en prendre d'autres à loyer. Nous devrions plutôt construire les édifices publics nécessaires. Les ministères sont à l'étroit et il est impossible de se procurer un pouce d'espace

de plus. Je ne sais pas combien de fois j'ai parcouru les édifices parlementaires en compagnie de l'architecte en chef. Mais lorsque le pauvre ministre des Travaux publics se présente devant ses collègues et leur demande d'autoriser une dépense de deux ou trois cent mille dollars, il est considéré comme l'ennemi commun, son budget est excessif, il est prodigue——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne dis que la pure vérité. On répond au ministre que l'entreprise est trop considérable. C'est ce qui m'est arrivé jusqu'ici. Je veux bien encourir tout le blâme, mais j'avoue que nous ne devrions pas continuer à recourir aux expédients, comme le déclare mon honorable ami (M. Borden, Halifax). Le système est défectueux. Je reconnais toutefois que le problème est difficile à résoudre. Il y a d'abord la question de l'emplacement. Les terrains coûtent cher à Ottawa. On nous reproche de payer des loyers élevés. Je suis content que la question ait été mise sur le tapis, car plus on en parlera, plus il me sera facile de faire prévaloir mon opinion. Il nous faut un nouvel édifice quelque part. On parlait autrefois, comme aujourd'hui, d'une colonnade qui relierait les différents édifices entre eux. L'architecte en chef, M. Ewart, qui est habile et pratique, a mis ce projet à l'étude. Je n'ai pas encore choisi les plans dont je recommanderais l'adoption à mes collègues, mais j'avoue que nous ne faisons pas ce que nous devrions faire.

M. BOYD : Je suis heureux d'entendre le ministre des Travaux publics avouer que le système que ses prédécesseurs et lui ont adopté n'est pas aussi satisfaisant qu'il devrait l'être.

Selon moi, il n'est pas hors de propos de suggérer que les édifices actuels auraient pu être utilisés d'une manière beaucoup plus avantageuse. Si le ministre visitait l'établissement d'Armour et Cie, ou celui de Swift et Cie, de Chicago, il verrait, dans un édifice de la dimension de celui-ci, un personnel trois fois plus nombreux et sous la surveillance d'un seul homme, et il apprendrait probablement à installer un groupe nombreux d'employés, sans mettre chacun d'eux dans une pièce assez vaste pour en recevoir trois ou quatre. Jusqu'ici, il a été d'usage, aussitôt que quelqu'un était placé à la tête d'un service de l'administration, de lui procurer, à lui et à son assistant, un local où ils s'enfermaient, et nous ne savions pas s'ils travaillaient. Un autre occupait à lui seul la pièce voisine, de vingt pieds carrés, et ainsi de suite. Aussi, quand le gouvernement parle de se procurer plus d'espace, je crois qu'il serait sage de sa part d'adopter un moyen pratique de grouper ensemble un plus grand nombre d'employés et de ménager ainsi l'espace.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand l'édifice Langevin fut construit, la même question a été agitée, et sir John A. Macdonald fut d'avis qu'on pouvait grouper un grand nombre d'employés dans de vastes salles. Inutile de citer, comme exemple, l'établissement Armour ; allez à Montréal, vous verrez que le Pacifique Canadien et le Grand Tronc mettent leurs employés dans de grandes pièces. Ici, la question a été réglée différemment. J'admets que ce conseil mérite considération. Nous pourrions certainement économiser beaucoup d'espace en mettant un grand nombre d'employés dans de vastes pièces. Mais nos prédécesseurs, qui en ont fait l'expérience, en ont jugé autrement et nous avons marché sur leurs brisées.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le ministre a-t-il jamais songé à ajouter un étage à la construction actuelle ? Cela nuirait-il à la beauté de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces édifices ont une si belle apparence que je ne voudrais pas rien y changer. Il en a été question lors de l'incendie de l'édifice de l'ouest, en 1898, et après mûre réflexion, j'ai décidé de ne pas ajouter un autre étage.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je suis en faveur de la recommandation du représentant de Macdonald (M. Boyd) en ce qui a trait à l'enlèvement des cloisons et au groupement des employés. Vous pourriez alors les surveiller mieux, obtenir de meilleurs résultats et avoir plus d'espace.

M. BORDEN (Halifax) : Il est étonnant de voir le nombre de personnes que vous pouvez installer dans un local de grandeur ordinaire quand l'espace coûte cher. Je n'ai jamais visité l'établissement Armour, mais j'ai vu de grands bureaux de compagnies de transport et la bourse des denrées à New-York. On y voit une armée entière d'employés dans un espace assez restreint. Je suis certain que chacun n'a pas le quart de l'espace que nous allouons ici aux fonctionnaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que dans les bureaux de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seuls les principaux employés occupent des pièces à part, les autres sont installés ensemble dans une vaste salle. La recommandation mérite considération.

Le MINISTRE DES FINANCES : On voit la même chose dans les banques importantes.

M. MONK : Il y a quelques années on parlait de jeter un pont sur le canal Rideau pour se rendre de l'autre côté sur un terrain appartenant à l'Etat. J'ai entendu dire que sir John A. Macdonald caressait ce projet. A-t-il été mis à l'étude ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que le musée géologique sera construit dans le parc Major. Il sera

alors question de construire un pont. Ces jours derniers, je me suis rendu sur les lieux avec quelques amis, et nous avons causé de cette amélioration.

M. TAYLOR : Le ministre des Travaux publics a-t-il jamais songé à loger M. l'Orateur, le sergent d'armes et le chef des messagers, ailleurs qu'ici et à donner ainsi plus d'espace aux députés et aux comités ? S'il veut examiner ce qui en est, il constatera, je crois, qu'aujourd'hui près de la moitié, sinon plus, d'espace est occupé par des employés de la Chambre. Je crois que nous devrions procurer ailleurs une demeure convenable à M. l'Orateur. Il en est de même quant au chef des messagers et au sergent d'armes. Présentement les membres de la gauche et de la droite sont trop à l'étroit. Avec les pièces occupées par ces fonctionnaires, nous aurions suffisamment d'espace. Le gouvernement devrait y voir. Chaque année, les députés doivent passer ici, trois, quatre ou cinq mois et on devrait leur donner plus de confort.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pendant la prochaine vacance je m'occuperai de l'affaire, et je tiendrai compte des recommandations faites par des députés des deux côtés de la Chambre.

Mon honorable ami d'York-est (M. McLean) a préparé un projet qu'il m'a soumis et qu'approuve, je crois, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Haggart). D'autres députés m'ont exprimé différents avis ; cependant, je suis convaincu que si on adoptait les vues du représentant d'York-est, nous aurions plus de commodités. Quant au messager en chef, à mon sens, il est convenable qu'il demeure ici. M. l'Orateur ne verrait aucun inconvénient à ce qu'on le logeât ailleurs. Je ne veux faire aucune promesse, mais je vais étudier attentivement tous les avis qu'on m'a donnés.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un des inconvénients sérieux d'une discussion de ce genre, c'est qu'elle a pour conséquence immédiate d'augmenter la valeur du terrain à Ottawa. J'ai eu l'occasion, récemment, de faire d'une manière indirecte, une enquête sur la valeur d'une certaine propriété. On m'a dit que cette valeur avait augmenté au cours du mois dernier, à la suite de certaines déclarations faites ici, lorsqu'on a insisté auprès du gouvernement sur la nécessité d'acquérir d'autres terrains.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Le gouvernement possède-t-il d'autres maisons d'habitation—je ne parle pas de Rideau-Hall à Ottawa même ou aux environs de la ville ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Dans ce cas, à mon avis, il vaudrait mieux, si nous sommes pour avoir l'an prochain, un excédent de $5,000,000 ou de $6,000,000, construire des maisons d'habitation pour les membres du gouvernement, de l'autre côté du pont, ou dans tout autre endroit convenable. Alors nous saurions où trouver les ministres. J'ignore où ils demeurent maintenant ; je suppose qu'ils sont dispersés par toute la ville. Je conseillerais au gouvernement de construire toute une rangée de maisons sur l'autre rive du canal, ou ailleurs. Nécessairement, il faudra construire une maison superbe pour le premier ministre. Je ne m'attends pas à devenir chef d'un gouvernement, mais celui qui aspire à cette position honorable et importante, doit s'attendre à habiter la plus belle de toutes ces demeures. Et l'on procéderait ainsi par ordre d'importance du plus grand au plus petit ; ce dernier sera certainement le ministre des Travaux publics, qui devra habiter la maison la moins belle. Quant à moi, je trouve cette idée excellente, parce que les ministres doivent payer des loyers énormes. Si le gouvernement construisait ces demeures, les membres de l'opposition aspireraient à y demeurer, un jour ou l'autre, et cet espoir stimulerait leur courage. Si nous avons l'argent et le terrain nécessaires, nous devrions mettre ce plan à exécution. Il en coûterait moins au pays d'avoir pour les ministres toute une rangée de belles maisons près des édifices du parlement, car alors les députés pourraient facilement trouver les membres du gouvernement.

M. RICHARDSON (Lisgar) : N'a-t-il pas été question de trouver un autre local pour la cour Suprême ? Dans ce cas, ne pourrait-on pas construire un édifice considérable dans ce site avantageux ? Je profiterai de l'occasion pour demander au ministre de faire poser un ascenseur, ici même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans les améliorations que nous nous proposons de faire, il est question, non seulement d'un, mais de deux ascenseurs.

Eclairage des édifices publics fédéraux—Montant supplémentaire, $5,000.

M. WILSON : Combien nous coûte, en tout, l'éclairage de ces édifices ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons un certain nombre d'autres édifices publics par tout le Canada et nous avons besoin de ce crédit pour payer le coût de l'éclairage.

M. WILSON : Quel est le montant mentionné aux estimations principales à ce sujet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $45,000.

M. WILSON : Ce qui fait en tout $50,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est l'architecte en chef qui a la

haute main sur tous les détails de cette dépense.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'on s'est déjà servi de ces nouveaux édifices pour justifier une augmentation dans le budget ordinaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces estimations ne sont que pour cette année. Le crédit voté dans les estimations principales est insuffisant, et il nous faut ce montant pour cette année même.

Nouvelle-Ecosse—Comeauville—Réparations au brise-lames—Montant périmé à voter de nouveau, $1,200.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi n'a-t-on pas dépensé ce crédit plus tôt ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parce que nous n'avons reçu les comptes qu'après qu'on eût fermé les livres qui contiennent les crédits de 1899-1900.

Ingonish—Brise-lames de North-Bay—Balance dûe à l'entrepreneur, etc., $10,800.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cet "etc."?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de payer le surintendant des travaux et d'autres choses.

Parker's Cove—Prolongement du quai (travail, y compris l'intérêt sur la balance dûe à l'entrepreneur, à voter de nouveau, $1,822), $1,950.

M. BORDEN (Halifax) : Où se trouve cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté d'Annapolis.

Nouveau-Brunswick, port de Saint-Jean—Brise-lames à la Pointe du Nègre, $3,000.

M. BORDEN (Halifax) : S'agit-il de réparations ou de construction ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De reconstruction et de réparations.

Québec, quai de Sainte-Emilie—Parachèvement, $2,000.

M. MONK : Où se trouve cette localité ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Lotbinière.

Ontario, Hawkestone—Nouveau quai—Travail fait, $502.20.

M. BORDEN (Halifax) : Nous ferions mieux de laisser cet item en suspens, vu qu'il n'y a ici aucun député d'Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il ne s'agit que de détails insignifiants.

M. WILSON : Je demanderais, et pour la même raison, avec l'honorable chef de l'opposition, que cet item restât en suspens.

M. BORDEN (Halifax) : Quelles estimations voulez-vous faire adopter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Celles qui concernent Ontario, elles ne sont pas nombreuses et ne sauraient soulever de discussion ; du reste, les montants n'en sont pas élevés.

Port-Burwell—Améliorations du port, $15,000.

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

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux sont en voie d'exécution et j'en ai déjà expliqué la nature. Les estimations supplémentaires contiendront un autre crédit et, lorsqu'elles seront présentées, mes honorables amis pourront demander tous les renseignements dont ils ont besoin.

Manitoba—Réparations et améliorations des ports, des rivières et des ponts, $1,500.

M. BOYD : Comment ce crédit sera-t-il dépensé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de réparations générales, à différents endroits ; ce sont des travaux peu considérables.

M. McCREARY : A mon sens, dans les estimations supplémentaires on devrait mettre un crédit plus considérable pour les améliorations du lac Winnipeg. On dépense beaucoup d'argent à assurer la navigation par les rapides de Saint-André, Rivière-Rouge. Le coût de ces derniers travaux s'élèvera à environ $750,000. Mais, pour en retirer le plus d'avantages possibles, il faut travailler ailleurs. C'est ainsi qu'on devrait creuser l'entrée de la Rivière-Rouge. Les estimations contiennent un crédit de $8,000 ; je voudrais qu'on le portât à $15,000, afin que le ministère pût terminer ces travaux de dragage. Nous savons tous que le creusement de l'embouchure de la Rivière Rouge se poursuit depuis dix-huit ans ; je suis convaincu qu'avec encore $25,000 et même $15,000, nous pourrions, dans un an ou deux, discontinuer ces travaux. Il faudrait aussi prendre les moyen de creuser la rivière Icelandic et d'autres rivières qui se jettent dans le lac Winnipeg.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque les travaux d'améliorations des rapides Saint-André seront terminés, le niveau du lac sera élevé de façon à rendre inutile tout autre dragage.

M. BOYD : Que va faire le ministre au sujet des requêtes qu'il a reçues demandant l'abaissement du niveau du lac Manitoba, et le dragage de ce dernier dans les parties où des navires de léger tonnage peuvent naviguer?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'ignore pas que nous sommes à terminer les travaux d'abaissement du niveau de ce lac. L'ouvrage sera fini au mois d'août prochain, et j'espère qu'il ne sera pas inutile.

M. BOYD : J'ai présenté moi-même certaines requêtes demandant le dragage de quelques parties de ce lac ; j'aimerais savoir ce que le ministre se propose de faire à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette d'avoir à dire à mon honorable ami que, malheureusement, nous n'avons plus de dragueurs de disponibles. J'ai donné l'ordre à l'ingénieur résident d'examiner ce que peut faire le dragueur dont se sert M. Lemoine, à cet endroit, et de me dire si ce bateau peut faire les travaux dont l'honorable député demande l'exécution. Si ce dragueur peut nous rendre service dans ce sens, si on n'en demande pas un loyer trop élevé, je pourrais alors me rendre aux désirs de mon honorable ami.

Dragage—Québec et Ontario, $20,000.

M. WILSON : L'honorable ministre voudra-t-il nous donner quelques explications sur ce crédit? Déjà nous avons voté un montant assez considérable pour ces travaux. Je suppose que cette dépense supplémentaire se rapporte à certains ouvrages supplémentaires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; le crédit voté est insuffisant, et il nous faut $20,000 pour continuer ces travaux jusqu'au 1er juillet. Il s'agit ici de payer l'ouvrage fait par nos propres dragueurs et par les dragueurs que nous louons. De toutes parts on demande au ministère de faire creuser telle et telle rivière. Malheureusement, je ne puis me rendre à toutes ces requêtes. Je rappellerai à la Chambre que nous faisons construire plusieurs dragueurs qui serviront dans les provinces maritimes, dans Ontario, dans la Colombie Anglaise et dans Québec. Avec ces dragueurs, nous pourrons faire des travaux plus parfaits, et à meilleur marché. Tout le monde sait que le ministère a manqué, jusqu'à présent, de l'outillage nécessaire à ces ouvrages.

M. MONK : Je profite de l'occasion pour signaler à l'attention du ministre la nécessité de draguer le lac, en face de Pointe-Claire. Déjà le ministre a fait construire un quai à cet endroit. La dernière fois que je me suis rendu à Pointe-Claire, on m'a parlé de la nécessité de creuser la rivière pour permettre aux navires d'accoster au quai. Le ministre voudra-t-il prendre note de ce fait?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non seulement j'en prends note, mais je ferai exécuter les travaux, ce qui vaut mieux——

M. MONK : Voilà qui va bien. Il faudrait aussi draguer le lac en face du St Lawrence Boating Club, près Dorval. Je crois que ce club mérite bien qu'on fasse ce travail.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous ces travaux que l'honorable député (M. Monk) et d'autres représentants qui siègent à la droite, nous ont demandé d'exécuter, sont terminés. Cependant, s'il y a nécessité de faire draguer ailleurs, il me fera plaisir de me rendre aux demandes de ces honorables députés.

M. WILSON : Le ministre me semble de bonne humeur, et je vais en profiter pour lui demander ce qu'il se propose de faire au sujet du dragage de la rivière Napanee. J'ai soulevé cette question, l'an dernier, et l'honorable ministre m'a promis de s'informer de tous les détails, afin de pouvoir mettre un crédit à cette fin dans le budget supplémentaire. Cependant, lors de la discussion sur ce dernier, le ministre intérimaire m'a dit qu'il n'avait pas les renseignements en question, et qu'il lui fallait faire faire un relevé hydrographique des lieux, avant de pouvoir demander un crédit. Ce relevé est maintenant terminé. Le ministre se propose-t-il de mettre un crédit dans les estimations supplémentaires pour creuser la rivière en question?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En effet, l'inspection est terminée, et nous avons maintenant tous les renseignements nécessaires. Nous n'avons à notre disposition qu'un nombre limité de dragueurs ; nous pouvons, cependant, imputer le montant nécessaire sur les estimations générales.

M. WILSON : Y aura-t-il un crédit spécial à cette fin?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela n'est pas nécessaire.

M. WILSON : Je sais que cela n'est pas nécessaire, mais votre ingénieur a fait une estimation du coût de ces travaux, et, si je ne me trompe, la coutume, dans des cas semblables, est de mettre un crédit dans les estimations. Il ne s'agit plus d'un item du budget ordinaire. Si vous avez l'intention de faire exécuter les travaux d'une nature spéciale, d'ordinaire, vous demandez un crédit à cette fin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On pourrait imputer ce montant sur les crédits généraux.

M. WILSON : Vous demandez un montant considérable pour les dragages en général, et je dois m'intéresser à ce que cet ouvrage se fasse——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous demandons, cette année, $15,000 de plus pour les dragages en général.

M. WILSON : Très bien.

M. VROOMAN : Qu'est-ce que le ministre se propose de faire au sujet de la rivière Scugog, près Lindsay?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons creusé cette rivière, l'an dernier, et nous croyions avoir fait droit à toutes les demandes qui nous avaient été

adressées ; mais je vais prendre note de ce que dit mon honorable ami, et j'examinerai cette question.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Le ministère a fait miner le lit de la rivière, l'an dernier ; on a déposé les débris sur l'une des rives, et, aujourd'hui, ils obstruent complètement le chemin qui mène à l'une des fabriques les plus importantes de la ville de Lindsay. Il suffit, j'en suis convaincu, d'appeler l'attention du ministre sur ce fait, pour faire disparaître cet inconvénient.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette qu'on n'ait pas signalé ce fait à mon attention avant aujourd'hui. Je vais donner les ordres nécessaires pour faire disparaître cet état de choses.

Dragage—Colombie Anglaise, $5,000.

L'honorable M. PRIOR : L'honorable ministre a-t-il donné des ordres pour creuser, sans retard, la partie supérieure du port de Victoria?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ordonné que, aussitôt que seront terminés les travaux à Tozo-Rock, on amenât le drague qui se trouve à cet endroit à Victoria pour y travailler dans la partie supérieure du port.

L'honorable M. PRIOR : On me dit que le coût de ces travaux ne dépassera pas $1,500. On ajoute qu'actuellement, le dragueur dont parle le ministre ne travaille pas à Tozo-Rock.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La nouvelle drague que nous faisons construire est une drague à succion pour l'enlèvement du sable ; elle ne pourrait donc servir à Victoria.

L'honorable M. PRIOR : Pourquoi?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef m'informe que la nature du fond du port ne permet pas à cette drague de travailler à cet endroit. Cependant, nous pourrons examiner à nouveau cette question.

L'honorable M. PRIOR : C'est ce que vous avez de mieux à faire, je crois, si mes renseignements sont exacts, cette drague convient précisément à ce genre d'ouvrage. Il n'y a que de la vase et des alluvions à enlever. Le crédit demandé pour ces travaux représente un montant ridiculement minime. J'espère que le ministre constatera la nécessité de dépenser à cet endroit plus d'argent maintenant qu'on ne l'a fait dans le passé. Ce port est très important et un grand nombre de navires y viennent prendre ou décharger des cargaisons.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aussitôt les travaux de Tozo-Rock terminés, le dragueur se rendra à Victoria, pour y faire l'ouvrage dont il est question maintenant. C'est tout ce que je puis dire pour le moment.

M. TARTE.

Ponts et chaussées—Cité d'Ottawa—Ponts sur la rivière Ottawa, les glissoires, le canal Rideau et leurs abords—Réparations ordinaires, etc., $2,500.

M. BORDEN (Halifax) : Expliquez-nous donc la raison de cet item ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef nous demande ce montant pour faire certaines réparations aux ponts Wellington, des Sapeurs et autres qui dépendent du ministère des Travaux publics.

M. BORDEN (Halifax) : Combien le gouvernement paie-t-il annuellement à la ville d'Ottawa comme rémunérations pour exemption des taxes municipales ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le ministre des Finances qui doit répondre à cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est à la commission nommée par le gouvernement qu'il appartient de déterminer ce montant. Les commissaires ont l'habitude de préparer leurs estimations et les crédits nécessaires et de les communiquer ensuite à l'exécutif qui doit les approuver ou les rejeter. Du moment qu'ils ont obtenu cette approbation, les commissaires sont libres de dépenser le montant de ces crédits, suivant leur bon plaisir ; cependant, ils doivent, d'après la loi, soumettre tous les comptes à l'auditeur général.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble qu'on devrait dépenser une partie de cet argent à améliorer la rue Sussex qui se trouve dans un état pitoyable. Cette rue touche, à ses deux bouts, à des terrains appartenant au gouvernement, et un grand nombre de personnes importantes qui viennent à Ottawa doivent y passer. Si l'honorable ministre n'a jamais tenté de parcourir cette rue, il reconnaîtra avec moi qu'elle est dans un état des plus disgracieux. J'ignore si mon honorable ami peut monter la byciclette, mais s'il se décidait à apprendre à conduire un bicycle et à faire une promenade dans cette rue, comme je l'ai fait moi-même, il partagerait certainement mon opinion, et appuierait la demande que je viens de faire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ainsi que mon honorable ami, je reconnais la nécessité d'améliorer la rue Sussex ; j'espère que la commission et le conseil de ville pourront en arriver à une entente, afin de faire exécuter ces travaux si urgents. Mais après avoir laissé toutes ces questions entre les mains de la commission, nous ne pouvons que lui suggérer de faire cet ouvrage.

Relevés hydrographiques et inspections, $16,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce montant servira à payer le coût des relevés hydrographiques de la Rivière-aux-Français. Nous avons fait faire ce tra-

vail, dans le but d'obtenir tous les renseignements nécessaires, avant d'exécuter les travaux d'améliorations que réclame la grande majorité des habitants du pays. On a fait une inspection au cours du mois dernier et c'est pour en payer le coût que nous demandons ce crédit. Ici se présente une question bien difficile à régler.

Nous avons élevé de 5 pieds le niveau du lac Nipissing, pour inonder les rapides qui nous barrent la route, et nous n'avons pas de renseignements suffisants sur le nombre de milliers d'acres de terre qui pourront être submergés. $2,000,000 ou $3,000,000, et ce n'est pas là une somme très élevée, nous permettront d'avoir une route directe de Chicago et de Duluth à North-Bay, sur le lac Nipissing, à 330 milles seulement du port de Montréal. Avec un chenal d'une profondeur de 20 pieds, partant de Duluth et s'étendant jusqu'à North-Bay, nous aurons la voie fluviale la plus parfaite pour notre commerce de l'ouest. M. Fraser, ingénieur du ministère, a fait cette inspection, avec quelques autres ingénieurs. Le rapport a été préparé à la hâte ; peut-être, toutefois, qu'avant la fin de la session, je pourrai le déposer sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a un item du ministère des Postes que je voudrais soumettre au comité.

M. BORDEN (Halifax) : Lorsque les estimations de ce ministère viendront devant la Chambre, j'aurai des questions importantes à soulever.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable chef de l'opposition pourrait peut-être attendre les estimations supplémentaires pour soulever ces discussions. Il ne s'agit ici que d'un simple crédit que je voudrais voir adopter afin d'en débarrasser les estimations supplémentaires du prochain exercice.

Postes—Pour payer en entier le coût du service des postes jusqu'au 30 juin 1901, $125,000.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai demandé aux fonctionnaires du ministère de préparer soigneusement un état indiquant le montant qu'il nous faut pour payer les dépenses du prochain exercice ; ici, il faut tenir compte de l'augmentation du service des postes sur les différents chemins de fer, et spécialement sur les voies ferrées de la Colombie Anglaise, du Manitoba et du Nord-Ouest. Le coût de ce service dépasse de $53,000 le crédit déjà demandé. Il y a une dépense supplémentaire de $40,000 pour le transport des malles par diligence ; on constate une augmentation de $12,000 dans le coût des sacs de la malle, à cause du développement général de ce service ; une augmentation de $20,000 dans la papeterie, etc., il nous faudra aussi payer $500 pour certains télégrammes et câblegrammes se rapportant à la construction du câble transpacifique et à la guerre du Sud-africain.

M. BORDEN (Halifax) : Cela se rapporte-t-il aux résultats généraux de l'administration des postes, durant l'année dernière, question que nous avons discutée au commencement de la session ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Jusqu'à un certain point. Il vaudrait mieux peut-être déposer sur le bureau de la Chambre l'état préparé par les fonctionnaires du ministère ; je ne puis donner un rapport complet des recettes avant la fin de l'exercice courant.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre aura-t-il la bonté de continuer cet état jusqu'à la date la plus rapprochée ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui.

Postes—Pour paiement de l'allocation de parcours aux courriers sur chemins de fer qui ont servi dans le Sud-Africain depuis le 1er juillet 1900 jusqu'à la date de leur retour dans leurs circonscriptions respectives :—J. Lallier, du 1er juillet 1900 au 24 février 1901, $184.08 ; T. B. Bedell, du 1er juillet 1900 au 19 février 1901, $247.10 ; K. A. Murray, du 1er juillet 1900 au 28 février 1901, $160.89 ; R. Johnston, du 1er février 1900 au 17 février 1901, $324.75, total, $916.82.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il était entendu, je crois, que les fonctionnaires recevraient leurs appointements, s'ils se rendaient dans l'Afrique Australe ; la plupart des ministères ont pu acquitter ces appointements, parce qu'ils avaient fait voter les crédits à cet effet. Ici, ces fonctionnaires doivent recevoir cette allocation de parcours, qui fait partie de leurs appointements. L'auditeur général ne voudrait pas payer ce montant, avant que la Chambre ait voté un crédit à cet effet. Cette allocation est basée sur la moyenne des appointements que recevaient ces fonctionnaires, les années précédentes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons fait du travail aujourd'hui, je crois même que, en vertu de la loi Mulock, nous avons bien gagné notre argent.

On rapporte quelques resolutions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Quelles mesures le gouvernement va-t-il nous présenter lundi ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La séance sera consacrée à des bills d'intérêt privé. S'il reste du temps, nous étudierons certains projets de loi du gouvernement, puis la Chambre se formera en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle estimation le gouvernement va-t-il nous soumettre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous prendrons les estimations supplémentaires, afin de nous en débarrasser. Si le ministre

du commerce peut se rendre ici, nous étudierons les estimations de son ministère et, si on peut les adopter toutes, on se trouvera débarrassé des estimations principales.

M. PRIOR : Le gouvernement soumettra-t-il dès le commencement de la semaine prochaine, les subventions aux compagnies de chemin de fer ? L'honorable premier ministre a promis que tous les documents seraient alors entre nos mains.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le premier ministre a parlé d'un jour quelconque de la semaine prochaine.

La motion est adoptée et la séance levée à 11.45 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 6 mai 1901.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 128) Acte pour faire droit à Lilias Middleton.—(M. Rosamond.)

Bill (n° 129) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack.—(M. Monk.)

Bill (n° 130) Acte pour faire droit à James Ward McDonald.—(M. Lennox.)

CHEMIN DE FER "GREAT NORTHERN" DU CANADA.

M. McCARTHY :

Que la pétition suivante de la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord du Canada, présentée ce jour, demandant à la Chambre de suspendre toutes règles et formalités d'avis touchant un bill qui doit être présenté à l'effet de modifier l'Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord du Canada et les actes qui l'amendent, en décrétant que nonobstant les dispositions de la clause 13 du chapitre 40 des actes du parlement du Canada, 1892 (55-56 Vic., chap. 40), les obligations émises par la compagnie et garanties par le chemin de fer, à l'exclusion du pont sur l'Ottawa, par acte de fidéicommis et d'hypothèque en date du 1er janvier 1900, par et entre la compagnie d'une part et le Central Trust Company, de New-York, d'autre part, et désignées sous le nom de série "A", et les obligations émises par la compagnie pour le pont construit sur l'Ottawa, et garanties par un acte de fidéicommis et d'hypothèque en date du 1er janvier 1900, par et entre la compagnie d'une part et la Central Trust Company, de New-York, d'autre part, et désignées sous le nom de série "B", auront rang égal, *pari passu*, tant sur le chemin de fer de la compagnie que sur le pont sur l'Ottawa, et que les revenus du chemin de fer et du pont seront traités et considérés comme une même garantie pour toutes les obligations des deux séries "A" et "B".

Que le ou les fidéicommissaires pour les porteurs d'obligations des séries "A" et "B" pourront, au cas de défaut par la compagnie, vendre ensemble le chemin de fer et le pont sur l'Ottawa pour un seul prix qui sera distribué indistinctement parmi les porteurs d'obligations des séries "A" et "B", en proportion de leurs obligations respectives ; et si le chemin de fer ou le pont sont vendus séparément, les porteurs d'obligations des séries "A" et "B" auront, sans distinction, le droit de prendre rang, quant au prix réalisé, en proportion de leurs obligations respectives.

M. l'Orateur, je dois dire à l'appui de cette motion que cette démarche est devenue nécessaire, parce que l'on me dit que ceux qui sont sur le point d'acheter ou de souscrire les obligations exigent, et la compagnie a convenu, qu'il était sage de donner un rang égal *pari passu* aux obligations qui existent sur le chemin comme à celles qui existent sur le pont. Le chapitre 40 de 50 et 56 Vict. permet à la compagnie d'émettre des débentures jusqu'à concurrence d'une somme de $20,000 par mille sur la voie ferrée, et jusqu'à concurrence d'une somme de $500,000 sur le pont ; et il est spécialement mentionné dans l'acte de fidéicommis et d'hypothèque que les actionnaires et la compagnie sont d'accord pour que ces obligations soient sur un pied d'égalité *pari passu*. Comme il s'agit pour ainsi dire ici d'une question de famille, je ne crois pas que la Chambre ait la moindre objection à ce que cette législation soit adoptée au cours de la présente session.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dû m'absenter durant quelques instants pendant le discours de l'honorable député, et je ne l'ai entendu donner aucune raison pouvant justifier l'adoption immédiate de cette législation, et si elle peut avoir pour effet d'affecter ou non les intérêts privés.

M. McCARTHY : J'ai expliqué à la Chambre que cette législation ne pouvait affecter aucun intérêt privé, parce qu'il s'agissait uniquement de règler une question de famille. L'acte de fidéicommis et d'hypothèque, sur lesquels les obligations sont basées, permet une législation de cette nature. Si la garantie et les autres arrangements financiers nécessaires avaient été conclus en temps pour permettre à la compagnie et aux actionnaires de donner les avis exigés par la loi, cela aurait été fait ; mais elle s'est trouvée dans l'impossibilité de le faire ; et comme il n'y a que la compagnie et les actionnaires d'intéressés dans cette législation, ils ont convenu d'en demander l'adoption à cette session, et je ne crois pas qu'aucun intérêt privé puisse avoir à en souffrir. D'un autre côté, si le parlement refuse de se rendre à cette demande, cela pourrait bien avoir pour résultat d'empêcher la compagnie de remplir les obligations qu'elle a assumées par suite de l'émission de ces débentures.

La motion est adoptée.

FRONTIERE DE L'ALASKA.

L'honorable M. PRIOR (Victoria-nord) : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais attirer l'attention du premier ministre sur une certaine correspondance que j'ai reçue au sujet de la question si discutée de la frontière de l'Alaska. L'an dernier j'ai fait l'interpellation suivante :

1. La grande carte du Canada qui a été récemment exposée dans le vestibule de cet édifice, a-t-elle été expédiée à l'Exposition de Paris, comme carte officielle du Canada exhibée par le gouvernement ?

2. Est-il vrai que la frontière entre le Canada et l'Alaska, est indiquée sur cette carte conformément aux prétentions des Etats-Unis, et que la frontière réclamée par le Canada ou la Colombie Anglaise n'y est pas indiquée ?

Voici quelle fut la réponse du ministre de l'Agriculture à cette interpellation :

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (M. Fisher) : Cette carte a été envoyée à Paris comme un exhibit du ministère des Travaux publics, mais pas comme une carte officielle. Il est vrai que la frontière généralement appelée " Frontière de l'Alaska," est indiquée de deux manières sur cette carte, indiquant les prétentions américaines et les prétentions canadiennes et il est expressément dit ce que ces deux lignes sont censées représenter. Il ne peut pas y avoir de doute ou de malentendu sur leur signification.

L'an dernier j'ai écrit à M. Begg, qui s'intéresse beaucoup à cette question, et tous deux avons écrit à M. Brymner, qui se trouvait alors à Paris, lui demandant de se rendre à l'exposition et d'examiner cette carte J'ai malheureusement oublié d'apporter avec moi la réponse de M. Brymner, mais j'ai ici une lettre de M. Begg, sur la même question, laquelle est datée du 17 avril 1901 :

J'ai relu de nouveau la lettre qui m'a été envoyée par M. Brymner, de Paris, qui a visité l'exposition à votre demande et à la mienne, pour se rendre compte *de visu* s'il était vrai que l'on avait indiqué sur cette carte une frontière provisoire pour la Colombie Anglaise et une autre pour les Etats-Unis. Voici ce qu'il me répond dans sa lettre en date du 17 juillet 1900 : J'ai reçu votre note *re* la question de frontière, ainsi qu'une lettre du colonel Prior, Chambre des communes, Ottawa, me demandant d'aller m'assurer s'il était bien vrai que, comme vous le prétendiez, la ligne frontière passait à la tête du canal de Portland, et non à la tête du détroit de Clarence, et si deux lignes frontières s'y trouvaient et étaient indiquées comme " provisoires". Il n'y a qu'une seule frontière d'indiquée, c'est celle qui est conforme aux prétentions des Américains, et il n'y a rien qui indique qu'elle est provisoire.

Il n'existe aucune couleur distinctive entre le territoire canadien et américain, il est donc très difficile de déterminer l'endroit précis, le territoire indiqué sur la carte est si étendu que presque tous les noms ont été laissés de côté, le canal de Portland et le détroit de Sound n'y sont pas indiqués, et le seul endroit dont on puisse trouver le nom près de là est Wrangel. Je mentionne ce fait, parce que cette carte pourrait bien être expédiée à l'exposition de Glasgow, et il serait bon de s'assurer si la frontière inexacte est indiquée comme passant au canal de Portland, et si la frontière provisoire de la Colombie Anglaise le long des détroits de Clarence, tel qu'indiquée sur les cartes de la Colombie Anglaise est laissée de côté.

La prétention de M. Brymner est certainement exacte, et conforme à ce que j'ai toujours considéré comme étant les faits de la cause.

Je n'ai pas vu cette carte moi-même, mais si la déclaration de M. Brymner est conforme aux faits, c'est-à-dire que la seule frontière indiquée sur la carte est la frontière américaine, le gouvernement est certainement blâmable d'avoir permis qu'une carte comme celle-là fut envoyée à l'exposition. Si cette carte n'indique que la frontière réclamée par les Américains, il est certain que l'on invoquera cela comme un argument en faveur des Etats-Unis quand la question sera soumise à un arbitrage.

Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il va s'assurer de l'exactitude de ce fait, et voir s'il est vrai qu'il n'y a que la frontière américaine d'indiquée sur cette carte, ou bien s'il s'y trouve deux frontières distinctes, indiquées comme étant toutes deux provisoires ?

Le PREMIER MINISTRE : Je me ferai un devoir d'attirer l'attention de mon collègue, le ministre de l'Agriculture, sur les remarques de l'honorable député. Toutefois, je dois ajouter, qu'après avoir obtenu sur cette question l'opinion des jurisconsultes de la Couronne, il est assez difficile de soutenir que la frontière passe à la tête du chenal de Clarence. Il est vrai que le traité mentionne en toutes lettres le canal de Portland, mais il existe une divergence d'opinion entre nous et les Américains sur la véritable situation géographique de ce canal. Nous prétendons qu'il est situé à l'ouest de l'île Pearse. Eux prétendent que c'est " Observatory Inlet ". Sans doute M. Begg a toujours soutenu que la frontière devait passer près du chenal de Clarence et il m'a souvent exposé ses prétentions à ce sujet, mais je considère qu'en étudiant attentivement la question, on ne peut faire autrement que d'en arriver à la conclusion que cette prétention est insoutenable. C'est au sujet de la situation géographique du chenal de Portland que nous ne pouvons nous entendre avec les Américains. Ils prétendent que ce chenal doit atteindre " Observatory Inlet " pour de là se diriger vers l'ouest, " Observatory Inlet " n'étant d'après eux, qu'une petite baie pénétrant à l'intérieur. De notre côté, nous prétendons que le chenal de Portland est virtuellement ce qui est décrit sur la carte de Vancouver sur laquelle semble s'être basé le traité de 1825, c'est-à-dire, tout ce bras de mer qui se trouve à l'ouest de l'île Pearse.

L'honorable M. PRIOR : Je ne crois pas que cela ait quelque chose à faire avec la question de savoir si cette carte contient

des renseignements erronés. Toute frontière qui peut s'y trouver doit être indiquée comme étant provisoire.

Le PREMIER MINISTRE : La seule frontière provisoire que nous ayons acceptée est celle qui fait le tour du canal de Lynn, et si mon honorable ami veut bien examiner attentivement la carte qui se trouve dans la bibliothèque, il constatera que c'est là la seule frontière provisoire que nous ayons reconnue.

DEMANDE DE RAPPORT.

M. BOURASSA : Le 11 mars dernier, la Chambre a ordonné la production de toute la correspondance échangée entre le gouvernement anglais et le gouvernement canadien au sujet de l'enrôlement des constables dans la police de Baden-Powell, et au sujet des commissions accordées aux officiers canadiens dans l'armée anglaise. Partie de cette correspondance a été produite, mais le document dont j'ai plus spécialement besoin, c'est-à-dire, la correspondance échangée entre Son Excellence et le secrétaire des colonies, n'a pas encore été déposé sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dernièrement donné les instructions nécessaires pour que tous ces documents soient produits, et ils seront déposés sur le bureau de la Chambre d'ici à une couple de jours.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

M. FORTIN : Je propose la troisième lecture du bill (n° 26) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. SCOTT (Assiniboïa-ouest) : M. l'Orateur, comme cette question a déjà été discutée à fond, je n'ai pas l'intention de recommencer ce débat. Au commencement, j'étais disposé à accorder au chemin de fer Canadien du Pacifique la permission de construire un embranchement de Teulon aux "Narrows" sur le lac Manitoba, mais la discussion qui a eu lieu sur cette question, a eu pour résultat de me convaincre que le parlement ne devait pas accorder cette charte. Je suis donc d'avis que la véritable politique que la Chambre doit suivre à ce sujet, c'est de rejeter cette demande de la compagnie.

Il ne s'agit pas simplement de décider ici si cette charte particulière doit être accordée ou non, ou si l'on doit laisser construire ou non les 60 milles de voie ferrée en s'autorisant des pouvoirs accordés au "Great Northwest Railway" en vertu de sa charte. Ce bill cache un principe beaucoup plus important que l'on serait porté à le croire de prime abord—un principe qui est intimement lié à l'existence et à la position occupée par les chemins de fer dans ce pays, du moins quant à ce qui concerne l'ouverture de nouveaux districts et les voies de communication à donner aux nouvelles régions qui sont actuellement habitées par des colons se trouvant privés de tous moyens de transport par chemins de fer. Je vais citer un exemple pour mieux faire comprendre le principe auquel je viens de faire allusion et poser la question suivante : Les compagnies de chemins de fer qui, en vertu de leurs chartes, sont tenues de remplir certaines obligations et certains devoirs vis-à-vis de certains districts, vont-elles obtenir la permission d'assumer de nouvelles responsabilités avant de s'être acquittées d'obligations contractées antérieurement ?

La question que nous discutons est de nature à jeter une nouvelle lumière sur ce point important que je viens de mentionner. Comme je l'ai fait remarquer l'autre jour, nous avons de vastes districts dans les Territoires du Nord-Ouest, au nord de la vallée de Qu'Appelle, où des centaines de colons sont établis depuis plusieurs années. Le chemin de fer Canadien du Pacifique et une autre compagnie de chemin de fer avaient pris l'engagement d'établir des communications par voie ferrée dans ces districts, mais, jusqu'à présent ces compagnies n'ont pas rempli leur promesse.

L'autre jour, l'honorable député de Norfolk-sud (M. Tisdale) a particulièrement insisté sur l'arrangement contenu dans une charte accordée par ce parlement, et il s'est permis de dire à la Chambre que le devoir du parlement était de respecter fidèlement les dispositions contenues dans ces chartes. Mais je ne puis m'empêcher de croire que ces remarques de l'honorable député étaient tout à fait inutiles, car je ne me rappelle pas que le parlement se soit jamais montré disposé à ne pas respecter les arrangements qu'il pouvait avoir conclus avec les compagnies de chemins de fer. Je suis plutôt porté à croire que dans plus d'une circonstance, le parlement a permis trop facilement à ces compagnies de négliger leur part d'obligation.

Dans la cause que j'ai citée lundi dernier, et à laquelle j'ai fait allusion il y a un instant, le chemin de fer Canadien du Pacique était tenu de fournir des moyens de transport par chemin de fer à cette partie du pays et sa responsabilité sous ce rapport n'est modifiée que depuis quelques jours, alors qu'il a réussi à conclure un nouvel arrangement grâce au sous-comité des chemins de fer. Il n'a eu qu'à demander de nouveaux délais pour les obtenir. Tous les ans cette compagnie s'est adressée au parlement et a demandé la permission de ne pas remplir ses obligations, et presque chaque fois le parlement s'est rendu de bonne grâce à sa demande. Je ne crois pas que l'on puisse contester cet aspect particulier de la question, quant à ce qui concerne le chemin de fer Central du Nord-Ouest.

Après être venue déclarer devant la Cham- qu'elle était incapable de remplir les engage-

ments conclus avec le parlement et les colons établis au nord de la vallée de Qu'Appelle, et aprés avoir réussi à en arriver à un compromis avec le sous-comité des chemins de fer, cette compagnie s'adresse de nouveau à la Chambre et demande la permission de construire un chemin de fer d'une centaine de milles de longueur entre Teulon et les "Narrows" du lac Manitoba, dans la province du Manitoba. Cette conduite de sa part démontre bien clairement que les raisons alléguées devant le sous-comité étaient fausses, car la demande de cette charte équivaut à dire que la compagnie possède l'argent nécessaire pour construire cent milles de chemin de fer. Mais je n'insisterai pas plus longtemps sur ce point.

La seule question sur laquelle je veux aujourd'hui connaître l'opinion de la Chambre, c'est de savoir si l'on doit permettre à une compagnie d'assumer de nouvelles obligations, tant qu'elle n'a pas démontré qu'elle est en état de remplir celles qui lui incombent déjà.

Certains membres de cette Chambre ont voulu prétendre qu'il n'était pas convenable pour le parlement de forcer les compagnies à construire des chemins de fer. J'admets ce principe ; mais je crois que rien n'est plus convenable que d'obliger une compagnie de chemins de fer à construire une voie ferrée qu'elle s'est engagée à construire—et c'est bien là la position dans laquelle se trouve le chemin de fer Canadien du Pacifique quand à ce qui concerne le chemin de fer Central du Nord-Ouest.

Le premier ministre a laissé entendre, lundi dernier, au cours de la discussion qui a eu lieu sur cette question, que les représentants des Territoires du Nord-Ouest qui soutenaient la prétention que je viens d'émettre, étaient bien décidés à prendre l'attitude suivante : Si vous ne rendez pas justice aux colons de nos districts, nous allons nous efforcer d'empêcher le gouvernement de répondre aux besoins des citoyens des autres parties du pays. Mais, je prétends qu'il n'en est pas ainsi dans le cas actuel, autrement je ne m'opposerais pas à ce que le gouvernement accorde cette charte. Je m'oppose à cette mesure pour diverses raisons alléguées par l'honorable député de Selkirk (M. McCreary) dans le discours qu'il a prononcé sur cette question, et la plus importante de ces raisons c'est que la région traversée par le chemin de fer de Teulon est inhabitée. Ainsi donc, les représentants du Nord-Ouest qui s'opposent à l'octroi de cette charte ne travaillent pas dans le but de nuire à d'autres colons du Manitoba.

Il y a une autre raison qui mérite d'être prise en sérieuse considération par la Chambre. Si cette charte est accordée au chemin de fer Canadien du Pacifique, il se pourrait bien que le district où doit passer cette voie ferrée se trouverait dans la même position où se trouve aujourd'hui cette partie du pays située au nord de la vallée de Qu'Appelle. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a réussi, pour ainsi dire, à obtenir un droit de préemption sur la région que doit traverser le chemin de fer Central du Nord-Ouest. Il n'y a qu'une faible partie de la ligne de construite, mais les colons établis au delà de cette limite se trouvent dans l'impossibilité de faire des affaires avec d'autres entrepreneurs de chemins de fer ou promoteurs que les gens du chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette compagnie jouit donc là d'un véritable droit de préemption.

Supposons que le chemin de fer Canadien du Pacifique obtienne une charte lui permettant de construire un chemin de fer dans le tracé proposé partant de Teulon—et je ne dis pas cela parce que que c'est le chemin de fer Canadien du Pacifique qui doit obtenir cette charte ; car je tiendrais le même langage quand bien même il s'agirait du Canada Northern, le chemin de fer de Mackenzie et Mann. Après avoir obtenu cette charte la compagnie construira peut-être quelques milles de sa voie, mais il pourrait bien arriver qu'elle n'irait pas plus loin. Les immigrants, en apprenant que cette charte est accordée et supposant que le chemin de fer va être construit, se dirigeront vers cette région. Mais la compagnie au lieu de continuer les travaux, se contentera peut-être de demander au parlement de lui accorder un nouveau délai. Chaque année elle fait des demandes de cette nature, pour quelques-uns des chemins de fer qu'elle a obtenu la permission de construire dans l'ouest du pays. Si c'est là ce qui a lieu, nous verrons certainement des députés se lever dans cette Chambre et demander de ne pas faire preuve de trop de sévérité à l'égard de la compagnie, que nos intérêts sont les siens, et qu'il est de notre devoir de lui accorder ce nouveau délai si nous ne voulons pas que ses intérêts et les intérêts du Canada en souffrent.

D'après les renseignements fournis à la Chambre, il est évident que cette charte est uniquement dans l'intérêt du chemin de fer Canadien du Pacifique. On n'a pas prouvé que la construction du chemin de fer fût demandée par quelques colons établis le long du tracé projeté. Mais il a été clairement démontré que personne dans cette partie du pays ne s'intéresse à sa construction et désire qu'elle soit complète. Les représentants de la compagnie ont admis devant le comité que cette dernière ne s'attendait pas a obtenir aucun trafic pour son chemin de fer tant qu'il n'aurait pas contourné les bords du lac Manitoba et pénétré dans le district de Dauphin. Or, chacun sait que ce district possède déjà un chemin de fer, celui de Mackenzie et Mann, une partie du Canadian Northern, qui suffit à tous les besoins ; sa population, tout en n'ayant pas d'objection à la construction d'une nouvelle ligne, puisque cela aura pour effet de créer une certaine concurrence, ne la demande pas à grands cris, et il n'existe aucune preuve qu'elle désire ardemment cette nouvelle voie de transport.

On va certainement prétendre, pour faire rejeter cette proposition, que la question a été discutée à fond devant le comité des chemins de fer, et qu'il n'existe aucune raison pour justifier la Chambre de ne pas adopter la décision prise par le comité. J'ai fait remarquer l'autre jour que cet aspect particulier de la question n'a pas été discuté à fond devant le comité des chemins de fer. La discussion a commencé sur une proposition soumise par l'honorable député de Selkirk (M. McCreary), et quand le comité eut épuisé ce sujet, l'heure était expirée et on leva la séance. Le lendemain, la réunion du comité eut lieu à 10.30 a.m. au lieu de 11 a.m. J'ignorais moi-même ainsi que plusieurs autres représentants du Nord-Ouest, que la séance du comité eût lieu à 10.30. Je me rendis donc au comité à 11 heures ce matin-là dans le but de soulever cette question, et à ma grande surprise je m'aperçus que l'on avait siégé durant une demi heure, et que le comité avait fait son rapport au sujet du bill.

Mais quand bien même il serait vrai que nous avons intentionnellement, ou pour toute autre raison, négligé de soulever cette question devant le comité, je demande à la Chambre de ne pas tenir compte de cette raison qui n'en est pas une. Les erreurs que pouvent avoir commis certains députés ne doivent pas affecter la véritable position de la question, et c'est pour cette raison que je demande à la Chambre de se prononcer en tenant compte des raisons soumises à l'encontre du bill et non en se basant sur des objections purement techniques. Cette explication étant donnée, je propose que le bill (n° 26) soit lu dans six mois à dater d'aujourd'hui.

M. DAVIS: Comme c'est moi qui ai eu l'honneur de soumettre le premier cette question à la Chambre, je désire dire quelques mots à l'appui de cet amendement. Certains membres de cette Chambre prétendent que ce bill a été discuté à fond devant le comité des chemins de fer, et que, par conséquent, nous, les représentants du Nord-Ouest, nous ne devrions pas ramener cette question sur le tapis. Pour ma part, je désire m'inscrire en faux contre cette prétention. Comme l'a fait remarquer l'honorable député (M. Scott), le matin où ce bill a été adopté par le comité des chemins de fer, l'assemblée a eu lieu à 10.30 a.m. au lieu de l'heure habituelle 11 heures. Il y a cinq ans que je siège dans cette Chambre, et je n'ai jamais eu connaissance que ce comité se soit réuni à une autre heure que 11 heures du matin. Je n'ai pas lu l'avis qui m'a été envoyé, et je ne connaissais pas l'heure à laquelle le comité devait se réunir.

Vu ces raisons, je crois que les représentants du Nord-Ouest ont le droit de s'autoriser des privilèges dont ils jouissent en qualité de membres de cette Chambre pour discuter cette question dans les circonstances actuelles, du moment qu'elle offre un intérêt tout particulier pour cette partie du pays.

Quant au principe posé dans la discussion de cette question, je désire faire remarquer qu'il a été adopté, l'autre matin, devant le comité des chemins de fer par le ministre des Chemins de fer et Canaux, au sujet de ce même bill. Maintenant, que demandons-nous ? Le Canadien du Pacifique s'adresse au parlement et lui demande une charte pour construire un chemin de fer partant d'un certain endroit dans le Manitoba jusqu'à un point appelé " Sifton's-Landing," dans le district de Dauphin. Cette compagnie cherche à obtenir par ce moyen un privilège qui finira par avoir une valeur considérable ; il est donc juste que nous, les représentants de l'ouest, nous demandions au chemin de fer Canadien du Pacifique de construire une partie de la ligne pour laquelle il détient déjà une charte. Nous avons prétendu que le chemin de fer Canadien du Pacifique ne demande pas ces nouvelles chartes dans le but de construire des voies ferrées, mais uniquement pour empêcher d'autres corporations de les construire à sa place, en d'autres termes, pour les empêcher d'occuper ces districts avant eux. Au sujet de cette question de principe, j'ai constaté, en étudiant le statut de 1899, 62 et 63 Vict., chap. 58, qu'il existe une loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dont l'article 1 se lit comme suit :

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ci-après appelée " la compagnie ", pourra construire, acquérir et exploiter un chemin de fer partant de quelque point à ou près l'extrémité nord de son embranchement de Stonewall, dans la province du Manitoba, et allant vers le nord et le nord-est jusqu'à quelque point sur la rive nord du lac Winnipeg, entre Gimli et Arnes, et aussi un chemin de fer partant d'un point à ou près de Reston, sur l'embranchement de la Souris du chemin de fer de la compagnie, et allant dans une direction générale, jusqu'à quelque point dans le district de Moose-Mountain, et depuis là dans une direction ouest et nord-ouest jusqu'à ou près de Régina.

Cette loi donne donc au chemin de fer Canadien du Pacifique le droit de construire ce chemin de fer jusqu'à Gimli, situé sur le bord du lac Winnipeg. Le ministre des Chemins de fer et Canaux connaissait probablement l'existence de cette charte, et lorsque la compagnie a demandé cette nouvelle charte pour l'embranchement de Teulon, l'honorable ministre a proposé en comité un amendement, qui a été adopté et qui peut se résumer à ceci : La compagnie ne pourra pas exercer les droits qui lui sont accordés en vertu de la charte qu'elle demande tant qu'elle n'aura pas rempli les obligations de cette ancienne charte que je tiens en ce moment dans ma main, et qu'elle ait construit ce chemin de fer jusqu'à un endroit appelé Gimli, afin de permettre aux colons établis dans cette partie du Manitoba d'avoir des communications par chemin de fer.

C'est en nous basant sur ce principe que nous demandons que la compagnie n'obtienne pas le droit d'exercer les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de cette charte, tant qu'elle n'aura pas construit les 60 milles de chemin de fer exigés par la charte de ce grand chemin de fer " Great North-west Central," afin d'apporter un certain soulagement à la population de cette région. Le chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un si grand nombre de chartes que le temps devrait être arrivé pour le gouvernement d'obliger cette compagnie à construire au moins quelques-uns de ces chemins de fer, et c'est sur ce principe que nous basons aujourd'hui notre ligne de conduite.

Prenons le cas du chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau. Le gouvernement conclut un contrat avec le chemin de fer Canadien du Pacifique dans le but de construire le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, et donna à cette compagnie une certaine somme d'argent pour ouvrir et développer le district de la Koutanie. Chaque partie au contrat était censée recevoir une compensation suffisante. Aujourd'hui, cette compagnie demande à la Chambre une charte qui lui permettra de construire une voie ferrée à travers un district complètement inhabité. Son but est de conserver cette charte jusqu'à ce que cette partie du pays prenne de l'importance. Est-il injuste, dans ce cas, de demander au gouvernement d'agir et de dire à la compagnie : Nous ne vous accorderons pas cette charte tant que vous n'aurez pas construit une partie de ce chemin, que les colons établis à l'ouest de Brandon demandent à grand cris, et que vous êtes tenus de construire.

Je ne crois pas que ce soit là une demande déraisonnable, si l'on tient compte du principe établi dans cette Chambre à ce sujet. Ce même principe a été mis en vigueur l'autre jour devant le comité des chemins de fer, au sujet de la compagnie houillère de la Passe du Nid-de-Corbeau. Cette dernière compagnie ne possède aucun intérêt dans le chemin de fer du sud de la Colombie Anglaise. La première est une compagnie qui s'occupe du commerce de houille et l'autre est une compagnie de chemin de fer. Sans doute, un certain nombre d'actionnaires de la compagnie houillère sont intéressés dans le chemin de fer, mais quand cette compagnie a demandé au parlement de lui accorder une charte pour construire une ligne de chemin de fer à partir de la Passe du Nid-de-Corbeau jusqu'à la frontière, le gouvernement s'adressa à elle en ces termes : Bien que vous demandiez simplement le droit de construire une ligne jusqu'à la frontière, avant de vous accorder ce privilège nous exigeons que vous signiez une convention par laquelle vous vous engagerez à vendre la houille à certains prix déterminés à la population de la Colombie Anglaise. Tous nos efforts aujourd'hui se résument à vouloir faire adopter ce principe dans le cas actuel. Nous demandons qu'avant d'accorder cette charte au chemin de fer Canadien du Pacifique, cette compagnie s'engage à construire 60 milles de ce chemin, comme elle a droit de le faire.

J'ai aussi prétendu, M. l'Orateur, que l'on avait accordé un trop grand nombre de chartes au chemin de fer Canadien du Pacifique dans le passé, et il suffit, pour établir cette prétention, de tenir compte de toutes les chartes qui ont été accordées à cette compagnie depuis 4 ou 5 ans et même bien avant cela et qu'elle n'a jamais cherché à exploiter. Ceci étant dit, je crois que les représentants de l'ouest sont justifiables de prétendre que cette question mérite d'être prise en sérieuse considération. Cette compagnie a été accusée de chercher à se procurer des chartes uniquement pour empêcher les autres compagnies de construire des chemins de fer à travers les districts compris dans ces chartes. Je trouve dans le statut 63-64 Vic. c. 55, un acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dont l'article 1 se lit comme suit :

1. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ci-après appelée " la compagnie ", pourra construire ou acquérir et exploiter tous les chemins de fer suivants ou aucun d'entre eux, savoir :

Depuis un point du prolongement jusqu'à Deloraine de l'embranchement sur Souris du chemin de fer de la compagnie à ou près de Deloraine, en allant vers le sud-ouest jusqu'à un point dans le township un ou deux, et de là vers l'ouest jusqu'à une distance de cent milles;

Depuis un point à ou près de Napinka, sur l'embranchement sur Souris de la compagnie en allant vers l'ouest jusqu'à un raccordement avec le prolongement nord-ouest de l'embranchement sur Souris ;

Depuis un point sur le chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba entre Manitou et Pilot-Mound, en allant dans une direction générale sud jusqu'à ou près la frontière internationale ;

Depuis un point de l'embranchement de la compagnie sur Souris entre Lauder et Menteith, en allant vers l'est et le nord-est jusqu'à un point entre Glenboro et Treesbank, sur le prolongement de Glenboro du dit embranchement sur Souris ;

Depuis un point de ou près de Osborne, sur l'embranchement de la Montagne de Pembina du chemin de la compagnie, en allant vers l'ouest et le sud-ouest jusqu'à quelque point sur la ligne du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba entre Cartwright et Boissevain ;

Depuis un point de ou près de Otterburne, sur l'embranchement d'Emerson du chemin de la compagnie en allant au sud-est jusqu'à un point de ou près de Stuartburn, dans le township deux, rang six est ;

Depuis un point de ou près de Selkirk-ouest, en allant dans une direction nord à peu près 60 milles, en passant par les rangs trois ou quatre est, jusqu'à quelque point sur la rive occidentale du lac Winnipeg, et de là en droite ligne vers le nord-ouest jusqu'à un point sur

la Petite Rivière Saskatchewan, éloigné de pas plus de six milles du lac Winnipeg ;

Depuis un point du chemin de fer de la compagnie à ou près de New-Westminster, en allant jusqu'à Vancouver par la route qui sera jugée la plus directe et la plus praticable.

Voilà une charte qui permet de construire des chemins de fer dans toutes les parties du Manitoba. Elle a été acordée par ce parlement en 1900. Avant cela elle possédait une charte pour le Great North-west Central et une autre pour le Manitoba et North-western. Une de ces chartes a été renouvelée il n'y a pas longtemps, et je crois pouvoir dire sans crainte de me tromper que cette compagnie n'a pas construit plus de 20 milles de chemin sur ces diverses chartes. La population de l'ouest attend qu'on lui fournisse les moyens de transporter ses produits sur le marché, et pendant ce temps la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est en possession de ces chartes, ne les utilise pas et se contente de demander au parlement d'en prolonger les délais quand elles sont à la veille d'expirer.

Il n'est donc pas déraisonnable, de la part des représentants de l'ouest, lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande de nouveaux pouvoirs, de demander de leur côté au gouvernement de la forcer de construire les chemins pour lesquels elle possède déjà des chartes.

Je veux qu'il soit bien compris que je n'éprouve pas plus d'animosité contre le chemin de fer Canadien du Pacifique que contre toute autre ligne de chemins de fer. Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Assiniboïa-ouest (M. Scott), quand même il s'agirait de Mackenzie et Mann, notre conduite serait la même. Nous demandons simplement au gouvernement de faire quelque chose dans l'intérêt des colons ; nous demandons que l'on prenne les mesures nécessaires pour mettre fin à ce commerce en bloc de chartes de chemins de fer, pour forcer les compagnies qui viennent ici et cherchent à s'emparer de l'ouest, à construire les voies ferrées pour lesquelles ils se sont fait accorder des chartes.

C'est là une des protestations que nous formulons, et j'ai cru qu'il était de mon devoir de faire connaître à la Chambre ma manière de voir au sujet de cette résolution. Je ne m'attends pas à ce que cet amendement soit adopté, mais au moins les représentants de l'ouest auront fait leur devoir, et nous espérons qu'à l'avenir le gouvernement verra à mettre fin à cet état de choses et lorsque des compagnies demanderont des chartes, ces dernières leur seront refusées tant qu'elles n'auront pas rempli les engagements pris vis-à-vis du pays par des chartes antérieures.

M. BOURASSA : M. l'Orateur, la présente attitude des représentants de l'ouest est plus logique que celle qu'ils ont prise l'autre jour, en voulant amender ce bill par l'addition d'un article mettant comme condition à l'octroi de cette charte la construction d'un autre chemin de fer. Aujourd'hui, ils demandent simplement que la charte ne soit pas accordée parce que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas rempli ses obligations à l'égard d'une autre voie ferrée.

L'autre jour j'ai pris part à la discussion uniquement pour faire remarquer que le Nord-Ouest n'est pas la seule partie du pays qui ait à se plaindre de cet état de choses. L'honorable député de la Saskatchewan (M. Davis), tout en traitant la question à un point de vue purement local, a mis le doigt sur la grande plaie du pays, qui est celle-ci : nous accordons des chartes avec trop de libéralité aux compagnies de chemins de fer et quand ces compagnies sont organisées nous leur accordons trop de privilèges pour construire d'autres embranchements, sans nous enquérir suffisamment de la manière dont elles ont rempli leurs obligations antérieures.

Comme je l'ai expliqué l'autre jour, il y a 25 ou 30 ans on a accordé une charte à une compagnie dont j'ai oublié le nom et elle commença immédiatement les travaux. Cette charte autorisait la construction d'une voie ferrée entre Montréal et le lac Témiscamingue, en passant à travers les comtés de Laval, Terrebonne, Ottawa, puisque c'était avant la division de ce comté, et Pontiac. Plus tard la compagnie laissa périmer sa charte. Puis elle réussit à obtenir une nouvelle charte du parlement. Elle fit ensuite des arrangements avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et lui vendit sa charte sans rien stipuler relativement à la construction de cette voie.

Si je voulais prendre la même attitude que ceux qui blâment le chemin de fer Canadien du Pacifique, je la tiendrais responsable du retard apporté à la construction de ce chemin ; mais les coupables sont les directeurs de l'ancienne compagnie qui ont vendu leur charte sans s'assurer que les droits de la population intéressée à la construction de ce chemin seraient protégés. Le chemin de fer Canadien du Pacifique devint donc propriétaire de cette charte sans aucune obligation de construire le chemin et elle a simplement attendu une occasion favorable.

Ce ne serait pas un acte de justice de ma part, de demander que le bill actuel autorisant la construction d'un autre embranchement sur cette ligne ne soit pas adopté, tant que celui du lac Témiscamingue ne sera pas terminé.

Chaque cas doit être jugé d'après son propre mérite, mais cela rend plus évident encore le fait que le gouvernement, qui, après tout, exerce une juridiction absolue sur toute la législation publique et privée, devrait étudier avec plus de soin toutes les chartes qui lui sont demandées par les compagnies anciennes et nouvelles pour la construction de nouvelles lignes. Il devrait surveiller plus étroitement les demandes de pouvoirs additionnels qui lui sont faites de

temps à autre pour augmenter les facilités de transport des lignes existantes.

L'autre jour, j'ai trouvé plus qu'étrange le fait de rattacher au bill qui nous occupait une question qui lui était tout à fait étrangère. Quoi qu'il en soit, le gouvernement devrait prendre les moyens de forcer les compagnies à remplir leurs obligations. On dit souvent que le meilleur moyen d'amener les compagnies à cela, c'est de les prendre à la gorge quand elles viennent demander de nouvelles subventions au parlement. Mais ces demandes de subventions sont toujours faites pour une ligne spéciale et si l'on soulève des objections parce qu'une autre ligne n'a pas été construite elles ont une réponse toute prête ; elles nous disent que nous ne devrions pas nous opposer à l'octroi d'une subvention pour la construction de cette ligne spéciale, mais réserver nos objections pour le temps que la compagnie demandera de l'argent pour la ligne dont la construction a été retardée.

Il est bien évident cependant que quand une compagnie refuse de construire un chemin, les intéressés devront attendre longtemps avant qu'elle demande une subvention pour le construire. On sait aussi que quand la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique désire construire un embranchement, elle trouve un moyen de demander une subvention et il est probable qu'elle l'obtiendra si cette voie est jugée nécessaire.

La question devant la Chambre est une preuve de plus du déplorable état de choses qui existe non seulement dans les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, mais dans toutes les provinces. Quand une charte est accordée par le parlement, on donne comme argument que nous n'avons plus le droit d'intervenir, mais il arrive souvent que les motifs de mécontentement ne se produisent que dix ou même vingt-cinq ans après l'octroi de la charte.

Aucune charte ne devrait être accordée à une nouvelle compagnie ; aucune compagnie existante ne devrait être autorisée à prolonger sa ligne, sans que le parlement ait d'excellentes raisons pour accorder la charte, sans que l'on fasse la preuve complète de la bonne foi de ceux qui la demandent, sans nous être assuré de plus que le chemin sera réellement construit et que la charte n'est pas demandée uniquement pour empêcher une autre compagnie de construire une voie ferrée au même endroit.

Bien que je ne puisse pas appuyer la motion de l'honorable député (M. Scott), je répète que le gouvernement devrait apporter plus de précaution dans l'octroi de ces chartes. Et quand elles sont accordées, il devrait s'assurer si les obligations sont remplies en temps voulu et de manière à donner satisfaction au public. Pour ma part, je me réjouirais de voir le gouvernement adopter cette politique, car dans les comtés de Labelle, Wright et Pontiac, il y a de nombreux colons établis depuis dix ou vingt ans, qui se sont imposé toutes sortes de sacrifices et qui sont encore à l'heure qu'il est privés de communication par chemins de fer. Cela cause du tort non seulement aux colons, mais aussi à la province de Québec qui perd des revenus considérables parce qu'on est obligé de brûler sur place, faute de pouvoir l'expédier sur le marché, du beau bois de construction.

Après qu'on a coupé le pin, l'épinette et le sapin il reste l'érable et le bouleau qu'on pourrait utiliser dans une foule d'industries de la province de Québec, mais qu'on ne peut expédier sur le marché.

Il y a un embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique qui va jusqu'à cent milles dans l'intérieur, mais il s'arrête à cet endroit. Une autre compagnie ne peut pas obtenir une charte parce que le chemin de fer Canadien du Pacifique en possède déjà une et qu'il n'y a apparemment aucun moyen de la forcer à prolonger cet embranchement. Bien que je sois forcé de voter contre cette résolution, je répète que le temps n'est pas éloigné où le gouvernement apportera plus de soin à l'octroi de ces chartes, et verra à ce que les différentes compagnies de chemins de fer remplissent leurs obligations.

M. PUTTEE : Je sympathise grandement avec le but que se propose l'honorable député (M. Scott) en soumettant cette résolution. Je comprends qu'il agit ainsi non parce qu'il est opposé à l'octroi de cette charte, mais pour faire comprendre que chaque fois que le chemin de fer Canadien du Pacifique demandera quelque chose au parlement, les représentants des Territoires insisteront pour que le chemin de fer Central du Nord-Ouest soit construit.

C'est un moyen violent à prendre, mais je le crois justifié par les circonstances. Depuis des années et des années une charte est accordée pour la construction de cette ligne et les colons sont allés s'établir dans ce district dans l'espérance qu'elle serait construite ; plusieurs d'entre eux se sont fatigués d'attendre et ont abandonné leurs fermes.

Nous sommes un peu responsables des déboires de ces colons, parce que nous nous sommes toujours efforcés d'attirer les immigrants dans les districts pour lesquels des chartes de chemins de fer sont accordées. A l'avenir nous devrions nous montrer plus francs et dire dans les brochures que nous faisons distribuer aux immigrants, qu'il n'est pas probable qu'un chemin de fer soit construit dans tel ou tel endroit.

La première fois que le bill est venu devant le comité, l'honorable député de Selkirk (M. McCreary), dont la division électorale sera traversée par le chemin projeté, a vivement combattu le projet en disant que ce chemin était inutile, puisqu'il n'y avait ni colon ni trafic à cet endroit et que le chemin n'aurait rien à transporter avant

qu'il eût contourné l'extrémité nord du lac et ne serait pas entré en concurrence avec les autres lignes qui desservent actuellement la partie ouest de ce district. Je suis porté à croire qu'il a raison.

Il a insisté auprès du comité pour insérer dans la charte une clause déclarant que la charte ne serait pas en vigueur tant que l'embranchement de Gemli ne serait pas construit. La clause a été insérée et je crois qu'une équipe d'ouvriers est déjà rendue sur les lieux et que l'on procède actuellement à la pose des rails. Aujourd'hui les représentants du Nord-Ouest demandent à la Chambre d'insérer une autre condition dans la charte. J'admire leur ténacité et je suis disposé à appuyer la résolution en la considérant comme un avis qu'à l'avenir on s'opposera à l'octroi de toute charte tant que la compagnie ne se montrera pas disposée à remplir les obligations des chartes existantes.

Le sentiment populaire dans l'ouest est fortement opposé à ces chartes obtenues, non dans le but de construire une ligne, mais dans le but d'empêcher une autre compagnie de la construire et il y a de bonnes raisons de croire que c'est dans ce but que la charte actuelle est demandée. L'intention de la compagnie n'est pas de construire le chemin, mais d'écarter les autres compagnies qui voudraient le construire.

M. OLIVER : Je désire profiter de cette occasion pour accentuer d'avantage la position que nous avons prise l'autre jour sur la question générale, comportant que les compagnies de chemins de fer devraient être tenues de remplir leurs obligations antérieures avant de pouvoir obtenir de nouveaux privilèges. Ce principe est susceptible d'application non seulement dans le Nord-Ouest, mais d'un bout à l'autre du pays. Plus d'un district a eu à souffrir parce que ce principe a été méconnu.

Il est certain que les Territoires du Nord-Ouest souffrent plus et ont plus souffert que toutes les autres parties du pays, et que la cause en est à cette charte du chemin de fer Central du Nord-Ouest, plus qu'à toute autre.

Je passe maintenant à une question qui semble préoccuper beaucoup de gens qui s'imaginent que les Territoires du Nord-Ouest sont encore à demander des faveurs, après en avoir tant reçues du gouvernement, en matière de chemin de fer. Sous ce rapport, les Territoires du Nord-Ouest sont loin d'être en dette envers l'Etat, c'est même tout le contraire qui est la vérité. La partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui profite au Nord-Ouest, depuis la Rivière-Rouge à Winnipeg, jusqu'aux pieds des Montagnes-Rocheuses, est de 850 milles. C'est la seule partie du chemin qui contribue réellement au développement des Territoires du Nord-Ouest, et pour la construction de ce chemin, la Compagnie a reçu une subvention en terre de 25,000,000 d'acres. La voie, depuis la Rivière-Rouge jusqu'à Calgary, n'a certainement pas coûté plus de $20,000 par mille, soit un total de $17,000,000. Un chemin semblable ne coûterait certainement pas cela, aujourd'hui ; mais même en supposant que cette ligne a coûte $17,000,000 et en évaluant à $1 l'acre les terres données comme subvention à la compagnie pour la construction de tout le chemin, le Canada redevrait encore $8,000,000 aux Territoires du Nord-Ouest.

M. JOHNSTON : D'où viennent ces terrains ?

M. OLIVER : Des Territoires du Nord-Ouest. Ils sont situés dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. JOHNSTON : Où étaient-ils avant cela?

M. OLIVER : Dans les Territoires du Nord-Ouest. Il y ont toujours été et n'ont jamais bougé. On n'est certainement pas allé les prendre dans les provinces maritimes. Les parties les plus coûteuses du chemin de fer Canadien du Pacifique sont celles qui se trouvent dans la province d'Ontario et la Colombie Anglaise et non pas la section qui passe dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. C'est aussi le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest qui alimentent le trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique et non seulement nos terrains ont servi à payer pour la construction du chemin, mais c'est notre travail qui le maintient en opération. Il est difficile de dire, dans ces conditions, que nous sommes en dette envers le pays.

Quant à la valeur des terres, on réplique qu'elles n'avaient aucune valeur tant que le chemin n'a pas été construit. On m'a cependant affirmé qu'elles ont été hypothéquées jusqu'à concurrence de $1.25 par acre, avant qu'un mille de chemin de fer ait été construit dans les Territoires du Nord-Ouest. Non seulement ces terres valaient $25,000,000, mais elles ont servi à réaliser les capitaux nécessaires à la construction du chemin non seulement dans les Territoires du Nord-Ouest, mais dans Ontario et la Colombie Anglaise.

Il est vrai que des sommes considérables ont été payées à la Compagnie pour la construction de la voie et le développement du Nord-Ouest. La section comprise entre la Rivière-Rouge et le lac Supérieur a été construite par l'Etat, et donnée en cadeau à la Compagnie. Cette partie de la voie a coûté entre $18,000,000 et $20,000,000 et on se sert de cela comme d'un argument pour dire que le Nord-Ouest est endetté envers le restant du pays. A cela je répondrai que si cette dépense avait été faite dans l'intérêt du Manitoba, cette province ne serait pas en train de se grever d'une dette de $17,000,000 uniquement pour se procurer les moyens d'expédier ses produits à des taux raisonnables, à travers cette même partie du pays. C'est la meilleure preuve que le Nord-Ouest

ne doit rien à l'Etat, pour la construction de ce chemin de fer. S'il plaît à Ontario, Québec et aux Provinces maritimes de dépenser $18,000,000 pour leur avantage ou celui d'une compagnie, c'est leur affaire, mais on n'a pas le droit de mettre cette dépense sur le compte du Nord-Ouest, quand le Manitoba est dans l'obligation de contracter des obligations aussi considérables pour arriver au résultat qu'on prétend lui avoir obtenu.

Quant au chemin de fer Central du Nord-Ouest et à la subvention en terres, voyons un peu ce qui en est. On a cherché, l'autre jour, à diminuer la valeur de notre prétention, parce que nous ne savions pas au juste ce qui avait été fait de cette subvention. Aujourd'hui, je suis en état de renseigner la Chambre sur ce point. Cette subvention de 6,4.. acres par mille a été tenue à la disposition de la compagnie depuis 1886 jusqu'au 20 février 1900.

Plus de 700,000 acres de terres dans les Territoires du Nord-Ouest sont restés consignes à cette compagnie durant tout ce temps sans qu'elle eut construit un seul mille de chemin ; c'est à peine si 50 milles étaient terminés, à l'expiration de cette période.

En justice pour le gouvernement, je dois dire que la partie de la subvention revenant à la compagnie pour la construction de ces 50 milles, lui a été octroyée par arrêté ministériel, en date du 20 février 1900, et que le reste de la subvention a été confisqué ou annulé. Voilà un fait que le pays doit connaître et dont il faut tenir compte au gouvernement. Mais tout cela n'affecte pas notre attitude, et il n'en est pas moins vrai que pendant quinze ans, toutes ces terres ont été tenues en réserve et fermées à la colonisation dans l'intérêt de la compagnie. Ces terres avaient assez de valeur pour payer la construction du chemin et s'il n'a jamais été construit, ce n'est pas parce qu'il n'y avait pas d'intérêt à le construire, mais parce qu'on voulait perpétuer le monopole des chemins de fer dans les Territoires du Nord-Ouest.

Il faut que la Chambre comprenne bien que cette charte du chemin de fer Central du Nord-Ouest a été accordée dans des conditions toutes particulières, et que c'est ce qui explique l'attitude énergique que nous avons prise et la motion sévère à l'égard de cette compagnie que nous appuyons actuellement.

Nous voulons profiter de cette occasion, qui sera peut-être unique, pour affirmer hautement le principe, qu'il est contraire à l'intérêt du pays de permettre de spéculer ainsi sur les chartes de chemin de fer, et que cela devrait être interdit aux grandes compagnies comme aux petites, dans une partie du pays ou dans l'autre. Quand une compagnie a obtenu une charte, l'intérêt public exige qu'elle soit tenue de l'exploiter, et c'est parce qu'on s'est écarté de ce principe que le pays a été désappointé du peu de progrès accompli par les Territoires du Nord-Ouest durant ces dernières années. Mais des jours meilleurs luiront pour les Territoires du Nord-Ouest à la suite des idées nouvelles qui se font jour, et j'ai la conviction que les vingt années à venir seront exemptes des désappointements de toute sorte que nous avons eus depuis vingt ans.

L'amendement est rejeté, le bill est voté en troisième délibération et adopté.

INFIRMIERES CANADIENNES.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 88) pour constituer en corporation l'Association des infimières canadiennes.—(M. Clarke.)

L'honorable M. SUTHERLAND : Pour ma part, je ne vois pas la nécessité d'un pareil bill, et je considère que la Chambre ne devrait pas l'adopter, surtout avec les conditions qu'il contient. Je prévois qu'il aurait pour effet de créer une classe privilégiée, ce qu'il faut toujours éviter, autant que possible. Certains grands hôpitaux de cette ville qui demandent l'adoption de ce bill, pourront créer des positions aux infirmières sorties de ces institutions, de préférence à celles qui auront obtenu leurs diplomes dans d'autres établissements tout aussi recommandables. Si ceux qui demandent l'adoption de ce bill voulaient accorder le même privilège à tous les hôpitaux du pays, jugés dignes de recevoir des subventions fédérales ou provinciales, ayant subi l'inspection et en état de former des infirmières capables, l'objection que je signale n'existerait plus. Il est facile de dire que ceux qui s'intéressent à ce projet n'ont pas du tout l'intention de créer une classe privilégiée, mais, dans ce cas, pourquoi ne pas modifier le bill de manière à mettre les hôpitaux des petites villes sur le même pied que ces grandes institutions?

M. CLARKE : Je regrette que l'honorable ministre n'ait pas présenté cette objection plus tôt. Ce bill est venu plusieurs fois devant le comité, et il s'est contenté de demander d'en remettre la discussion à plus tard. Finalement, il a été adopté, à l'unanimité, par le comité dans sa forme actuelle. Si je comprends la signification des mots, il n'y a rien dans ce bill de nature à faire croire qu'on veuille créer une classe privilégiée, et rien n'est assurément plus loin de la pensée des dames qui en demandent l'adoption. Si l'honorable ministre se rappelle bien, le bill de l'an dernier a été retiré parce que les personnes qui le demandaient appartenaient toutes à la même localité, et qu'on a fait remarquer que cela pouvait ressembler à un monopole. Dès que cette objection lui fût signalée, l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Roddick) retira immédiatement son bill pour le remplacer par celui qui nous occupe en ce moment. Les noms qu'il contient sont la meilleure preuve que ces personnes n'ont d'autre objet

en vue que les intérêts de la profession d'infirmières. Je ne lirai pas la liste des noms, mais elle comprend des infirmières appartenant aux principaux hôpitaux du Canada, depuis Vancouver jusqu'à Charlottetown. Je puis dire que les dames de Toronto dont les noms sont sur cette liste, sont au premier rang de leur profession. Melle Snively a été pendant plusieurs années surintendante de l'hôpital général de Toronto ; elle a aussi été présidente de l'Association américaine des infirmières, et elle fait actuellement partie du bureau exécutif de l'Association internationale des infirmières. Si je suis bien informé, Mlle Brent a été pendant plusieurs années surintendante de l'hôpital Grace, le deuxième de Toronto, et elle dirige actuellement l'hôpital des Enfants. Melle Jean Smedley est une graduée de l'hôpital Victoria à Montréal, qui a obtenu des diplômes des hôpitaux John Hopkins et des Enfants ; elle est actuellement surintendante de la "Western Hospital." Je mentionne ces quelques noms parce que je sais que ces dames sont à la tête de leur profession à Toronto. Elles n'ont rien à gagner en consentant à mettre leurs noms parmi celles qui demandent l'adoption de ce bill ; elles savent même que cela leur causera beaucoup de tracas, de travail et de responsabilité. Elles n'ont en vue que l'intérêt des infirmières et l'élévation du niveau de la profession. Il s'agit d'une association de bienfaisance et non de classe privilégiée. Le bill ne vient pas en conflit avec d'autres intérêts, n'attaque aucun droit acquis, ne demande aucun privilège et ne touche à aucun diplôme, présent, passé ou futur. Il ne demande pas que les infirmières diplômées qui ne feront pas partie de l'association soient privées des droits ou privilèges qu'elles peuvent avoir, et n'enlève rien à leurs certificats. Ces personnes demandent simplement la reconnaissance officielle de leur profession——

L'honorable M. SUTHERLAND : Personne n'a dit un mot contre le caractère ou la réputation des personnes qui demandent l'adoption de ce bill, ni contre le bill lui-même, s'il assure des droits égaux à tous. L'honorable député (M. Clarke) dit que le but n'est pas de créer une classe privilégiée, et qu'on ne demande pas l'invalidation des diplômes des infirmières qui ne feront pas partie de l'association. Alors, pourquoi cela n'est-il pas dit dans le bill ? C'est tout ce que je demande.

M. CLARKE : Je ne comprends pas ce que dit l'honorable ministre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je répète que je n'ai rien dit contre celles qui demandent l'adoption de ce bill, et que je n'ai pas d'objection à ce que les infirmières se constituent en corporation. Si elles ont intérêt à se constituer en corporation, j'y consens de tout cœur. Mais ce à quoi je m'oppose—et le bill a été retiré l'an dernier pour cette raison——

M. CLARKE : Non ; j'ai expliqué que le bill a été retiré parce qu'il était demandé par des personnes habitant toutes la même ville.

L'honorable M. SUTHERLAND : Et l'on craignait que les membres de cette association fissent des règlements de nature à leur donner des avantages sur les infirmières des autres associations. C'est encore le même principe qui est en jeu. L'honorable député déclare que les auteurs du bill ne désirent obtenir aucun privilège spécial, dont ne jouiraient pas les autres infirmières diplomées.

M. CLARKE : Qu'y a-t-il dans le bill de nature à conférer des privilèges à cette association ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Il y a ceci : le bill décrète que pour faire partie de l'association il faudra être graduée d'un hôpital ayant au moins quarante lits.

M. CLARKE : J'ai presqu'envie de demander à l'honorable ministre s'il a lu le bill. Le comité s'est prononcé contre cette disposition, et elle a été biffée ; on laisse à l'association le soin de faire ses règlements et de dire qui aura droit d'en faire partie.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mon honorable ami peut être certain que j'ai lu le bill. Je n'ai pas plus d'intérêt que lui dans la question, et je suis convaincu que nous désirons tous deux le bien de cette profession. Mais mon honorable ami est complètement dans l'erreur à propos de son amendement, et s'il peut me démontrer le contraire, je n'aurai plus rien à dire. Il est vrai que cette disposition a été rayée par le comité, mais l'amendement apporté au bill le rend vingt fois plus mauvais. Le bill disait que feraient partie de l'association les infirmières ayant obtenu leurs diplômes dans un hôpital possédant au moins 40 lits ; mais à présent, ce sont les membres de l'association qui choisiront eux-mêmes ceux qui devront en faire partie.

M. CLARKE : Certainement.

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est-à-dire que vous voulez faire voter une loi affectant un nombre considérable de citoyens, et vous laissez à quelques-uns d'entre eux, le pouvoir de dire qui fera ou ne fera pas partie de cette association. Je demande à la Chambre si c'est de cette manière qu'il convient de traiter une classe nombreuse, respectable et utile de la société. Le ferions-nous pour toute autre classe de la population ? Je voudrais donner des droits égaux à toutes les infirmières et si mon honorable ami est du même avis, l'affaire peut se régler dans une minute.

M. FRASER : J'assistais à la séance du comité, la première fois que ce bill y a été

discuté, mais la deuxième fois j'étais retenu au comité des comptes publics, et je profiterai de la présente occasion pour insister sur les objections soulevées par l'honorable ministre (l'honorable M. Sutherland). J'ai soutenu devant le comité que les dispositions de ce bill devaient s'appliquer aux infirmières de toute institution reconnue par les autorités provinciales. L'honorable député de Pictou (M. Bell) corroborera certainement mes paroles, quand je dirai que l'hôpital construit par les citoyens de New-Glasgow ne le cède à aucun autre dans les provinces maritimes ; je crois même qu'il n'y en a nulle part de supérieur. Cependant, par ce bill, on voudrait qu'un diplôme accordé pas une association fédérale eût plus de valeur, dans tout le pays, que le diplôme d'une plus petite institution. Un membre de cette association pourrait se vanter de posséder un diplôme plus précieux que ceux qu'accorde un hôpital comme celui de New-Glasgow, ou d'une autre petite ville. C'est ce que je ne veux pas.

Devant le comité, je n'ai pas voulu m'opposer à l'article 5, mais j'ai demandé, dans le cas où les institutions comprises dans les dispositions du bill seraient mentionnées, de ne pas oublier l'hôpital de New-Glasgow. Si le but que l'on se propose, comme le dit l'honorable ministre (M. Sutherland) est de relever la profession, le meilleur moyen d'y parvenir, c'est de comprendre dans l'opération de cette loi, toutes les infirmières qui s'efforcent sincèrement de se perfectionner dans leur art. Ce serait une excellente chose, par exemple, de faire de cette association une sorte d'école supérieure, où les infirmières pourraient aller se perfectionner et acquérir de plus grandes connaissances. Mais ne laissons pas aux membres de cette association le droit de dire qui sera admis et qui sera refusé, car on abuserait de ce privilège dans les grandes villes comme Toronto, Montréal, Halifax ou Charlottetown. Supposons que ces dames dont l'honorable député de Toronto parle en termes si élogieux, meurent et sont remplacées par des personnes moins parfaites ; il pourrait alors arriver que ces dernières abuseraient de leurs privilèges pour repousser les infirmières des institutions moins importantes et garder les positions pour elles. Je demande aussi que le bill soit renvoyé devant le comité et amendé de manière à permettre à toutes celles qui y ont droit, d'être admises dans cette association. Cela vaudrait mieux pour l'association elle-même et pour tous les hôpitaux du pays.

M. BELL (Pictou) : Je me fais un plaisir de corroborer ce que vient de dire l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). J'ai appuyé une motion pour soumettre le bill au comité, mais plus tard je l'ai combattu pour les mêmes raisons, à peu près, que vient de donner l'honorable député d'Oxford. Je suis opposé aux deux articles définissant les qualités requises pour devenir membres de cette association. Il y a d'abord l'article 5 qui dit que pour être membre il faudra un diplôme d'un hôpital ayant au moins 40 lits ; puis le quatrième paragraphe du même article dit que pour appartenir à une autre catégorie d'infirmières, il faudra avoir suivi les cours d'un hôpital ayant au moins 25 lits. J'ai fortement combattu ces deux dispositions parce qu'elles excluaient des institutions qui sont parfaitement en état de former d'excellentes infirmières. Ces dispositions ont été biffées par le comité et maintenant la seule objection au bill se trouve dans le premier article, de faire des règlements qui excluraient toutes les infirmières, à l'exception de celles venant de quelques grands hôpitaux.

Les infirmières devraient pouvoir se constituer en corporation, et travailler, comme toutes les autres classes de la société, à leur avancement, si le but que l'on se propose, est comme on le dit, l'élévation de la profession et le perfectionnement de ses membres. C'est une question qui intéresse tout le monde. Bien souvent une bonne infirmière est aussi utile qu'un bon médecin, et dans certains cas, plus utile. Tout le pays a donc intérêt à voir ce bill adopté s'il doit élever le niveau de la profession, soit en exigeant un apprentissage plus long, des études plus sérieuses, soit en éloignant les personnes indignes. Dans ces circonstances j'espère que l'honorable député d'Oxford consentira à retirer son objection et à permettre au bill de retourner devant le comité pour que l'article 4 y soit amendé de manière à ne pas exclure des rangs de la profession d'infirmière les graduées des petits hôpitaux.

On a prétendu, je crois, que les grands hôpitaux formaient de meilleures infirmières, mais je ne suis pas de cet avis. Il est certain qu'une plus petite institution, avec un surintendant capable et zélé, peut former d'aussi bonnes infirmières que les grandes institutions, sinon meilleures. Prenons, par exemple, l'hôpital Aberdeen, de New-Glasgow, dont l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) a parlé. Il possède 17 lits, et il y en a rarement un de vacant. Il est situé au centre d'un district minier et reçoit des patients de toutes les parties de la Nouvelle-Ecosse. Dans le cours d'une année on y traite toutes les maladies, toutes les blessures et infimités imaginables. Les infirmières de cette institution, outre l'instruction qu'elles reçoivent à l'hôpital, sont souvent appelées dans les familles, où elles gardent les malades à domicile, ce qui leur permet d'acquérir certaines connaissances, qu'elles n'auraient peut-être pas en restant constamment à l'hôpital.

En résumé, je considère qu'il est très important d'adopter ce bill ; la seule question à régler, c'est d'empêcher les personnes mentionnées dans le bill—et je ne les y

crois pas disposées—de s'ériger en corporation ou classe privilégiée, avec le pouvoir d'exclure des rangs de la profession les excellentes infirmières formées dans de plus petites institutions.

M. McCREARY : Ce bill n'aurait pas dû être présenté aussi tard, durant la session. Nous avons, au Manitoba, plusieurs hôpitaux privés, dont quelques-uns existent depuis nombre d'années. Il y a, par exemple, l'hôpital de Saint-Boniface, sous la direction du clergé catholique romain, et, je crois, des Sœurs de la Miséricorde qui ont beaucoup d'autres hôpitaux au Canada. Je connais quelques-unes de ces institutions dans l'ouest, et je sais le bien qu'elles font. Non seulement à Edmonton, et dans les districts colonisés, mais dans l'extrême nord, vers la baie d'Hudson, on trouve de ces pieuses femmes faisant l'office d'infirmières. J'ai eu occasion de constater par moi-même, les services que rendent l'hôpital de Saint-Boniface et l'hôpital catholique de Winnipeg. Un jour qu'une épidémie de petite vérole avait éclaté dans la ville, n'ayant pu me procurer les infirmières à l'hôpital général de Winnipeg, je me suis adressé à ces institutions, et j'ai constaté que ces religieuses avaient beaucoup d'expérience et demandaient des honoraires très modestes pour soigner les malades.

J'ai toujours éprouvé une vive sympathie pour les religieuses qui desservent les hôpitaux catholiques et avant d'adopter un bill qui les priverait des avantages de cette loi, je crois qu'on devrait au moins les consulter, car elles sont aussi habiles et aussi capables que toutes les infirmières que nous avons.

Il y a aussi un certain nombre de petits hôpitaux au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest à Medecine Hat, Lethbridge, Calgary, Morden et ailleurs, qui se trouveraient exclus de l'opération de cette loi et qui ne pourraient pas donner de certificats à leurs infirmières, parce qu'elles ne possèdent pas 40 lits. L'adoption du bill devrait être retardée, pour que tous les hôpitaux du pays aient le temps d'en étudier les dispositions, et de faire connaître leurs opinions. Je n'ai pas suffisamment étudié les différents articles du bill pour les discuter en détail, mais il est probable qu'il ne pourra pas être adopté à cette phase avancée de la session et je crois qu'il vaudrait mieux faire ce que je viens d'expliquer.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Quand ce bill est venu devant le comité, je me suis longtemps demandé ce que signifiait l'article 5. Il partage les membres de l'association en cinq classes : membres actifs, membres agrégés, membres ordinaires, membres honoraires et membres correspondants, mais il n'indique pas quels seront les fonctions ou les pouvoirs de ces différents membres, ni quel sera leur rôle dans les assemblées de l'association, si ils pourront voter ou non.

M. BELL (Pictou).

Quand on a soulevé l'objection au sujet des conditions exigées pour devenir membre actif et membre ordinaire, j'ai signalé cette lacune et le comité a cru préférable de biffer tout l'article et de laisser à l'association, le pouvoir de choisir ses membres. Quelqu'un a fait remarquer les dangers de cette disposition, dont on pourrait se servir pour exclure de l'association une classe d'infirmières ayant droit d'en faire partie.

Je crois que l'honorable député qui est chargé de ce bill admettra que le sentiment général de la Chambre est en faveur de l'abolition de cette restriction qu'on avait d'abord mis dans le bill, et que s'il faut en mettre une autre, il faudrait qu'elle fût beaucoup plus large. Je proposerais de biffer entièrement l'article 5, et de le remplacer par un autre qui ne ferait aucune distinction entre les membres.

M. MONK : Cet article a été rayé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je sais qu'il a été rayé par le comité, mais je propose de le remplacer par le suivant :

Toutes les infirmières exerçant activement les fonctions d'infirmières, portant des certificats de capacité délivrés par un hôpital constitué en corporation et qui donne un cours de pas moins de deux années complètes dans l'hôpital constitué en corporation et qui donne un cours de pas moins de deux années complètes dans l'hôpital, pourront devenir membres de l'association.

Cela ferait disparaître l'objection soulevée par l'honorable député d'Oxford, et empêcherait les personnes incapables de devenir membres de l'association, puisque l'article suivant constitue un conseil consultatif pour l'administration de l'association qui sera élu à chaque assemblée annuelle ; ce même article dit aussi que ce conseil pourra exiger que les personnes désirant faire partie de l'association subissent un examen. Alors si l'amendement que je propose était adopté, pour devenir membre de l'association, il faudrait être une infirmière munie de certificats délivrés par un hôpital constitué en corporation et donnant un cours de deux années complètes, et finalement subir un examen.

M. BORDEN (Halifax) : Que signifie l'expression " hôpital constitué en corporation "?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ignore quelle a été l'intention de celui qui a rédigé le bill, mais je suppose que cela désigne tout hôpital possédant une charte provinciale ou autre.

M. BORDEN (Halifax) : Dans la Nouvelle-Ecosse nous en avons un qui ne peut guère être appelé un hôpital constitué en corporation. Il est sous la direction du gouvernement et est très bien tenu, mais je crois qu'il ne serait pas compris dans cette définition.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il serait peut-être bon d'ajouter quelque chose aux mots " constitué en

corporation" et si l'honorable député voulait suggérer une autre définition je l'insérerais dans mon amendement. Mon but est de faire disparaître l'objection que le bill, tel que rédigé et tel qu'amendé, peut avoir pour résultat d'exclure de l'association un grand nombre d'infirmières qui devraient en faire partie.

M. MONK : Ce serait malheureux si nous ne pouvions parvenir à nous entendre. Tout le monde paraît admettre la nécessité d'ériger cette association en corporation.

L'honorable M. SUTHERLAND : Non.

M. MONK : Quels sont les inconvénients ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Nous les verrons peut-être mieux quand la loi fonctionnera.

M. MONK : Je crois avoir entendu l'honorable député d'Oxford dire qu'il y a des inconvénients à ériger en corporation une association comme celle-là. Le bill n'accorde aucun privilège spécial. Le seul privilège réclamé est celui de l'article 8.

Les membres de l'association auront le droit de se désigner comme tels en employant, à la suite de leurs noms, les initiales "M.A.I.C." ou ("M.C.N.A."), ou tout autre titre que l'association adoptera.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député pense-t-il que cela n'est pas un privilège et un avantage ?

M. MONK : Je dis au contraire que c'est un avantage, mais ce bill n'offre pas les inconvénients qu'on trouve dans d'autres qui défendent à ceux qui ne font pas partie de l'association d'exercer leur profession, comme pour les médecins, par exemple. Toute infirmière pourra continuer à exercer sa profession et je n'ai aucun doute que les religieuses catholiques dont a parlé l'honorable député de Selkirk, dont la vie est consacrée à soigner les malades, continueront à exercer leur profession sans chercher à obtenir ce certificat.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne vois qu'une chose dans ce bill, c'est qu'il conférera un avantage à celles qui feront partie de l'association. Alors, celles qui ne pourront pas en faire partie subiront un tort correspondant, du fait qu'elles ne seront pas membres de cette association.

M. FRASER : Que signifient ces lettres cabalistiques "M. A. I. C." Le bill n'en donne pas la signification.

M. MONK : La signification en est bien évidente. Ces lettres veulent dire : "Membre de l'Association des Infirmières Canadiennes." Il ne faut pas une bien forte dose d'intelligence pour trouver cela.

M. McCREARY : L'honorable député ne s'aperçoit-il pas que ce bill donnera un grand avantage aux infirmières qui feront partie de l'association, et causera du tort à celles qui n'en feront pas partie ? Si une municipalité ou une province décrétait qu'en cas d'une épidémie on ne pourra engager que des infirmières appartenant à l'association, cela exclurait toutes les autres, et m'empêcherait, en cas de maladie, de m'assurer les services d'une excellente infirmière qui ne serait pas M. A. I. C. Je devrai alors payer des prix exorbitants ou m'en passer.

M. MONK : D'abord, il n'est pas probable qu'une municipalité adopte un règlement comme celui-là, et ensuite je ne crois pas qu'il y ait une seule religieuse catholique qui cherche à obtenir les privilèges mentionnés dans ce bill. Mon honorable ami pense-t-il qu'elles vont chercher à obtenir ce certificat ?

M. McCREARY : Non.

M. MONK : Je suis bien certain que ce bill concerne plutôt les infirmières laïques. Elles demandent a être officiellement reconnues, et avec l'amendement proposé, très peu seraient privées du privilège de faire partie de l'association. Les remarques du ministre de la Marine et des Pêcheries et du chef de l'opposition m'amènent à me demander s'il ne vaudrait pas mieux adopter l'amendement et laisser l'association juge des conditions requises pour en faire partie. Nous pouvons être certains de commettre quelqu'erreur et d'oublier quelqu'un, si nous entreprenons de décréter par une loi quelles seront les infirmières admises à faire partie de l'association et quelles seront celles à qui ce droit sera refusé. Il y a, par exemple, l'hôpital d'Halifax qui n'est pas constitué en corporation et qui, cependant, forme d'excellentes infirmières. Il s'agit ici de spécialistes, et comme cela se pratique ordinairement en pareil cas, il vaudrait mieux laisser à l'association le soin de décider ce point. Les conditions exigées pourraient être modifiées, sans que nous fussions dans l'obligation de revenir devant le parlement, pour se conformer aux exigences du moment. A tout prendre, je crois qu'il vaudrait mieux laisser cela à l'association, comme cela se pratique pour les clubs et autres associations de ce genre.

M. BORDEN (Halifax) : On pourrait les mettre sous la direction de la municipalité.

M. FRASER : Oui.

M. MONK : Nous avons, à Montréal, beaucoup d'hôpitaux privés qui ne sont pas constitués en corporation.

M. CLARKE : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries aurait-il l'obligeance de relire l'amendement qu'il suggère ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'article 5 a été biffé en entier par le comité, mais je suggérerais d'en conserver les paragraphes 5 et 6, et qu'il n'y eût qu'une seule classe de membres. L'amendement se lit comme suit :

L'association se composera de membres actifs, honoraires et correspondants.

Toutes les infirmières exerçant activement les fonctions d'infirmières, portant des certificats d'un hôpital constitué en corporation, ou sous l'administration directe d'un gouvernement provincial ou d'une autorité municipale et qui donne un cours de pas moins de deux années complètes dans l'hôpital, pourront devenir membres de l'association.

Vu que le sentiment de la Chambre me paraît clairement exprimé et qu'il n'a pas été donné avis de cet amendement, je crois qu'il vaudrait mieux renvoyer le bill devant le comité des bills privés, où il pourra être amendé plus convenablement qu'ici.

M. GILMOUR : J'espère que la Chambre adoptera la recommandation dé l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce bill est important en ce qu'il exclut un grand nombre d'infirmières et confère des privilèges à celles qui feront partie de l'association. D'après l'article 5, il n'y a que les hôpitaux ayant 25 lits qui pourront délivrer des certificats aux infirmières.

M. CLARKE : Cela a été rayé.

M. GILMOUR : On a bien fait.

M. FRASER : L'amendement est plus mauvais encore.

M. GILMOUR : L'article 4 ne vaut pas mieux, puisqu'il donne aux membres de cette association le pouvoir de déterminer les qualités requises pour être admises. Il faudrait, d'abord, s'assurer si ces personnes mentionnées dans le bill possèdent, elles-mêmes, les qualités nécessaires pour juger des aptitudes d'une infirmière.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. GILMOUR : J'approuve la recommandation de renvoyer le bill devant le comité pour qu'il y soit étudié avec plus de soin qu'il ne paraît l'avoir été. Une loi bien faite pourra avoir d'excellents résultats ; mais, si on part d'un faux principe, on peut s'attendre à de regrettables conséquences.

M. CLARKE : En présence de la recommandation du ministre de la Marine et des Pêcheries et des objections soulevées par quelques députés de la droite, je me rends au désir de la Chambre, et je demande que le bill soit renvoyé devant le comité des bills privés. Permettez-moi, cependant, d'expliquer la situation dans laquelle nous nous trouvons. Inutile de dire que je ne possède pas les connaissances nécessaires pour avoir rédigé ce bill moi-même. Mais ceux qui l'ont rédigé se sont efforcés de prescrire les conditions requises pour être admis à faire partie de l'association, à titre de membre actif, et à titre de membre ordinaire. Ils ont cru que pour être admise à titre de membre actif, une infirmière devra porter des certificats délivrés par un hôpital n'ayant pas moins de 40 lits, et que pour être admise à titre de membre ordinaire, elle devra avoir reçu ses certificats d'un hôpital n'ayant pas moins de 25 lits. Le comité biffa cet article entièrement, mais par l'article 4, il donna à l'association le droit de prescrire les conditions requises pour être admis à en faire partie.

Il faut absolument donner certains pouvoirs aux fondateurs de l'association et leur accorder une certaine latitude, pour mettre l'entreprise en marche. Si la Chambre n'a pas confiance dans les capacités et l'honnêteté de ces personnes, qu'on propose que la séance soit levée, et le bill sera défait. Mais je suppose que ceux qui ont demandé le renvoi du bill devant le comité des bills privées sont sérieux, et dans l'intérêt du bill j'accepte cet arrangement.

M. BORDEN (Halifax) : On pourrait peut-être faire disparaître cette objection en décrétant, dans l'article 4, que les règlements prescrivant les conditions requises pour être admis dans l'association seront sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela a été suggéré devant le comité, mais on a répondu qu'on voulait se décharger sur le Gouverneur en conseil d'un travail que la Chambre doit faire elle-même.

M. BORDEN (Halifax) : Vous n'en chargez pas le Gouverneur en conseil, mais l'association elle-même. Le danger de lui donner ce pouvoir absolu, c'est qu'elle pourrait faire des règlements injustes pour les différents hôpitaux du Canada. Si ces règlements étaient sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil, on ne pourrait pas supposer que des injustices pourraient être commises.

M. McCREARY : D'ici à la reprise de la discussion, l'honorable député (M. Clarke), devrait adresser un exemplaire du bill à tous les députés pour qu'ils consultent les hôpitaux dans leurs districts respectifs. On cherche à faire adopter ce bill en toute hâte, et à créer une classe privilégiée d'infirmières, sans que les hôpitaux et les infirmières du dehors, surtout de l'ouest, n'en sachent rien. Je m'opposerai à l'adoption du bill tant que les intéressés n'auront pas été mis au courant de ses dispositions.

M. CLARKE : Je ferai respectueusement remarquer que si les hôpitaux de l'ouest n'ont pas été avertis, mon honorable ami peut s'en prendre un peu à lui. Pour ma part, j'ai adressé des exemplaires du bill aux hôpitaux de la ville que j'habite, et plusieurs députés, en ont fait autant.

Le bill a été présenté le 22 mars et il a été remis à plusieurs reprises. En trois occasions différentes, un jour a été fixé pour le discuter devant le comité des bills privés, et l'étude en a été remise à plus tard. Puisque certains députés de la droite ont demandé qu'il soit renvoyé devant le comité des bills privés, je ne m'y oppose pas.

M. VROOMAN : D'après le bill, pour faire partie de cette association, faudra-t-il nécessairement appartenir à un hôpital canadien?

M. CLARKE : Non.

Le comité rapporte progrès, et le bill est renvoyé au comité des bills privés pour y être étudié de nouveau.

AFFERMAGE DE CHEMINS DE FER AU MANITOBA.

La Chambre reprend en considération la motion de M. McIsaac, " que la Chambre se forme en comité pour discuter le bill (n° 103) concernant un contrat conclu entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer.

M. PUTTEE : M. l'Orateur, à la dernière séance, quand l'heure consacrée à la discussion des bills privés est expirée, je discutais un amendement rédigé comme suit :

Que tous les mots après " Que " soient retranchés et remplacés par les suivants : " cette Chambre est d'avis que le bill ne soit pas passé avant que la mesure projetée ait été soumise directement à l'électorat du Manitoba, afin d'obtenir son opinion à ce sujet ".

J'ai raconté brièvement l'histoire de cette opération, en exposant les obligations que la province contractait et les dangers qu'elle courait, ainsi que la position de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord dans cette affaire. Mon but était de faire connaître à la Chambre le sentiment de la population manitobaine au sujet de ce bill.

J'ai aussi fait le récit de cette transaction parce que tant que cette question a été pendante devant la législature provinciale, le premier ministre et ses collègues ont déclaré et répété que toutes les autres questions seraient réglées avant que les contrats fussent soumis à l'approbation de la législature. Les ministres provinciaux ont continué à faire ces promesses jusqu'à ce que les contrats aient été virtuellement ratifiés, sans amendements.

Sans vouloir abuser du temps de la Chambre plus qu'il n'est strictement nécessaire, je vais tâcher de faire connaître l'état des esprits à Winnipeg et dans toute la province, sur cette question, car j'admets que ma motion constitue une sorte d'innovation. Et, cependant, après avoir étudié ces bills, il me semble que le moyen le plus facile et le plus raisonnable, avant de les faire sanctionner par ce parlement, serait de soumettre ces contrats à la population du Manitoba elle-même, pour qu'elle se prononce dans un sens ou dans l'autre.

Je crois la chose nécessaire, car en effet il s'agit d'imposer à la province des obligations énormes, et hors de proportion avec sa population et son peu de ressources. Il y va de l'avenir même de la province qu'on veut engager par ce marché. Je vais d'abord citer les résolutions des corps publics de Winnipeg. Jamais encore je n'ai vu les citoyens de Winnipeg se déclarer avec autant d'unanimité contre une mesure publique. A l'appui de ce que j'avance, je vais dire l'attitude prise par le conseil de ville lui-même, celle des citoyens dans les diverses assemblées publiques tenues dans la ville, l'initiative prise par la chambre de commerce, le conseil des arts et métiers et par le parti ouvrier de Winnipeg, ainsi que par un journal commercial le Winnipeg Commercial. Tous s'accordent à demander qu'on accorde à la population de la province le délai voulu pour étudier ces conventions à fond. Le conseil de ville n'a pas l'habitude de s'occuper des questions qui sont du ressort de la législation locale ; et s'il a pris pareille attitude, c'est qu'il y a été virtuellement forcé, parce qu'il se propose à brève échéance d'offrir en vente des obligations d'une valeur de $750,000. A peine s'était-il écoulé une semaine après l'adoption de ces conventions par la législature du Manitoba, que la municipalité de Westbourne offrit ses obligations à la " First National Bank " de Chicago, une des institutions du continent qui s'occupent de la négociation de ces valeurs en grand ; or, cette banque a répondu qu'elle ne se souciait pas même de faire d'offre pour ces obligations, en raison des immenses fardeaux que l'on se propose d'imposer à la province. Le contrôleur de la ville de Winnipeg a déclaré au comité des finances que si on adoptait ces bills, ils porteraient un grave préjudice à la vente des obligations de la ville et en affecteraient sérieusement le prix de vente ; et le comité des finances a demandé au conseil de ville d'adopter une résolution dont voici la teneur :

Votre comité a délibéré la convention projetée entre le gouvernement provincial et la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. A son avis, la démarche faite par le gouvernement en mettant le peuple dans ses confidences est digne de louanges et en cela le cabinet, loin de vouloir soulever une agitation inutile, a voulu sans doute bénéficier des conseils qu'on pourrait lui donner.

C'est un fait digne de remarque que nombre de citoyens éminents n'ont approuvé cette transaction que dans la conviction qu'on avait sauvegardé en tout les intérêts de la province, tandis que les critiques hostiles de nos plus habiles hommes d'affaires, sans distinction de partis politiques, qui ont sérieusement étudié la question, établissent que le public est d'avis que les obligations qu'on veut imposer à la province ne sont nullement proportionnées à ses ressources.

Il est inutile de faire ici la récapitulation des stipulations de cette convention qui prêtent à la censure, vû qu'on les a déjà suffisamment passées au crible de la critique ; qu'il suffise de mentionner la capitulation excessive des lignes du Pacifique du Nord, une trop forte garantie sur hypothèque, une dette de $600,000 par année, sans qu'il existe de recours contre la compagnie, au cas où elle manquerait à ses obligations, et apparemment aucune peine.

La chose est presque hors de doute, aussitôt que le nouveau chemin de fer sera en mesure de concurrencer les autres lignes au point de vue du trafic, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique commencera une guerre de tarif, c'est-à-dire que la province aurait immédiatement à faire face aux charges permanentes, avec un seul résultat possible : la ruine !

Par conséquent, dans l'intérêt de la ville de Winnipeg, dont le bien-être est intimement lié

à celui de la province, nous prions respectueusement et avec instance le gouvernement de révoquer la convention actuelle ou de l'amender de façon à faire disparaître les principales objections qu'on a fait valoir à son encontre.

Cette résolution l'a emporté au conseil de ville de Winnipeg et elle exprime en substance toutes les objections qu'on a fait valoir contre ces bills. La chambre de commerce de Winnipeg, corps fort important, s'est vivement préoccupée de la question. Elle a tenu des assemblées spéciales et a même invité le premier ministre de la province à venir y porter la parole, prière à laquelle il s'est rendu. On y a nommé des comités chargés d'étudier toutes les questions se rattachant à ces mesures et de faire des représentations au gouvernement local, qui en avait d'abord exprimé le désir ; puis, constatant que tout cela était en pure perte, on adopta la résolution que voici :

Arrêté, que cette chambre de commerce désapprouve les conventions et les lois affectant la Compagnie du chemin de fer Nord du Pacifique et la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord, tels que rédigées et présentées à la législature. Et, en raison de la haute importance de la question, ainsi que des onéreuses obligations qu'on veut imposer à la province ; eu égard, en outre, au grand nombre de projets de chemins de fer récemment présentés au gouvernement, et à l'incertitude qui règne au sujet du prolongement futur des voies ferrées, ce bureau est d'avis qu'il importe de ne pas adopter au cours de cette session les lois confirmant les conventions, et de donner au pays tout le temps voulu pour étudier à fond toute la situation des chemins de fer.

Il était alors de notoriété publique qu'on avait fait au gouvernement local plusieurs propositions du genre de celle définitivement adoptée ; et la Chambre des communes jugea qu'on n'avait pas accordé à la province le délai voulu pour mûrement étudier la question. Or, après avoir mûrement étudié la chose, la Chambre de commerce demeura convaincue que le choix du gouvernement n'était pas marqué au coin de la sagesse et qu'en donnant la préférence à la proposition définitivement acceptée, il n'avait pas tenu compte des ressources de la province et de l'importance des obligations et de la responsabilité assumées. La chambre de commerce demanda donc que l'affaire demeurât en suspens jusqu'à ce que le peuple eût été consulté. A son avis, en pareille matière où il y va des intérêts les plus chers de la province, la législature n'a fait preuve ni de discrétion ni de prudence, et n'avait pas eu le souci voulu de l'opinion du pays, en acceptant pareille proposition et en se hâtant de lui faire subir ses différentes épreuves pour la présenter au gouvernement fédéral à la dernière heure et forcer le parlement à l'adopter à la hâte. Les différents corps publics de Winnipeg ont fait preuve, dans ces circonstances d'une unanimité d'opinion qu'il est rare de trouver dans des organisations

M. PUTTEE.

de cette importance où la politique est toujours censée jouer un grand rôle. J'en viens à la résolution adoptée par la parti ouvrier de la ville. On y condamne les conventions en question ; on y déclare qu'elles ont été adoptées avec trop de précipitation et qu'elles sont peu sages. Voici cette résolution :

Que le parti ouvrier de Winnipeg, après deux semaines de mûre délibération sur les propositions du gouvernement provincial relativement aux chemins de fer, ne se trouve pas eu lieu de s'écarter de l'attitude prise par le parti à une assemblée tenue le 20 février, alors qu'il a été adopté une résolution condamnant le projet. Or après avoir étudié les explications données par le gouvernement, tant dans la législature qu'au dehors, cette étude n'a nullement modifié nos objections.

Et attendu que, convaincus que nous sommes que la possession est essentielle à leur réglementation réelle, constatant que, tant pour le présent que pour l'avenir, ce principe est illiminé des contrats sauf sous les plus onéreuses conditions qui assurent tous les avantages et tous les accroisements de valeur au chemin de fer Canadien du Nord, nous croyons que ce serait abdiquer nos principes que de ne pas nous opposer énergiquement à ces propositions.

Ce qui confirme davantage nos soupçons à l'endroit du gouvernement c'est la précipitation inconvenante qu'il a apportée dans l'expédition d'une affaire de telle importance à la législature et nous nous engageons ici à faire tous nos efforts pour obtenir la révocation de cette législation, en demandant au lieutenant-gouverneur de refuser sa sanction jusqu'à ce que la volonté du peuple soit parfaitement connue, faute de quoi, nous espérons obtenir du gouvernement fédéral qu'il y mette son véto.

Et, la semaine dernière même, le même corps a adopté une nouvelle résolution à l'appui de la première :

Attendu que, de l'avis du parti, le sentiment public au Manitoba, abstraction faite de la politique des partis, est décidément hostile à la ratification des conventions intervenues entre le gouvernement du Manitoba et les compagnies "Northern Pacific" et "Canadien du Nord". Et attendu que les appels réitérés adressés par des corps représentant toutes les classes de la société et tous les partis politiques ont été en pure perte ; qu'il soit arrêté, que nous demandons au gouvernement fédéral de suspendre sa sanction jusqu'à ce que les conventions aient été ratifiées par le corps électoral de la province.

Le conseil des arts et métiers de la ville s'est emparé de la question dès le début ; et ce corps est à mon avis un des plus importants de Winnipeg, composé qu'il est de délégués de tous les autres corps, représentant virtuellement toute l'organisation ouvrière de la ville. Cette société s'est surtout occupée de la convention au point de vue de l'argument qu'on a fait valoir en sa faveur à Ottawa et à Winnipeg, c'est-à-dire que cette convention consacre le principe qui veut que le gouvernement soit propriétaire des chemins de fer, principe qui a été inscrit au programme du parti au pouvoir au Manitoba au cours de la dernière élection. Toute-

fois, à Winnipeg, personne ne prend la chose au sérieux et n'ajoute foi à cette prétention ; bien qu'on m'ait demandé à plusieurs reprises pourquoi je suis hostile à cette mesure, puisque je suis partisan du système qui fait l'Etat propriétaire, exploitant et administrateur des chemins de fer. Voici donc comment le conseil des arts et métiers de Winnipeg envisage la question :

Attendu que, l'article 6 du programme adopté par le congrès des arts et métiers du Canada et approuvé par le conseil, déclare ce qui suit :

" L'Etat propriétaire de tous privilèges, tels que chemins de fer," etc.

Et attendu que, par une loi de la législature du Manitoba, le gouvernement se propose d'engager une corporation privée à construire et à exploiter de nouveaux chemins de fer au Manitoba, au moyen de certaines concessions sous forme de garantie de l'intérêt et autres obligations pécuniaires d'une nature très-étendue.

Et attendu que ces lois de la législature du Manitoba ne stipulent ni ne reconnaissent le principe qui veut que l'Etat soit propriétaire des chemins de fer.

Et attendu que la doctrine ouvertement professée par ce conseil est celle-là même énoncée dans l'article 6 du programme de principes adopté par le congrès des arts et métiers du Canada ;

Par conséquent, qu'il soit arrêté que ce conseil adresse une requête au représentant de Winnipeg lui demandant de s'opposer de toutes ses forces à la mesure dont le parlement fédéral est actuellement saisi, mesure tendant à confirmer les lois de la législation du Manitoba relativement aux conventions intervenues entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.

Puis vient la liste des députés auxquels on a transmis cette résolution.

Toutefois, l'une des plus imposantes manifestations de l'opinion publique dont cette ville ait été témoin est celle provoquée par l'immense assemblée à laquelle assistaient les trois députés à la législature locale. Il est bon de faire remarquer ici que pour les élections provinciales, la ville est divisée en trois circonscriptions, et que chaque circonscription a élu aux dernières élections, un partisan du cabinet actuel de la province. Or, en dépit de ce fait, et malgré la présence des trois députés, cette immense assemblée a adopté, à une pluralité de 5 voix contre 1 les résolutions que voici :

Attendu qu'à une assemblée des citoyens de la cité de Winnipeg, tenue dans la salle Selkirk, samedi, le 23 février dernier, il a été adopté presque à l'unanimité une résolution protestant contre la mise en exécution des conventions intervenues entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie de chemin de fer " Northern Pacific " et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord ;

Et attendu que ces conventions ont aussi été condamnées à une pluralité de 36 voix contre 12 par la chambre de commerce de Winnipeg, ainsi que par des assemblées tenues sur différents points de la province ainsi que par le conseil municipal de Winnipeg.

Et attendu qu'en dépit de ces protestations, ces conventions ont été ratifiées par la législature du Manitoba ;

Et attendu que, pour appliquer les stipulations de ces conventions, il faut obtenir du parlement fédéral une législation qui les confirme ;

Et attendu qu'il y a aujourd'hui devant ce parlement fédéral une demande de législation dans ce sens ;

Et attendu que, de l'avis des citoyens réunis en assemblée au théâtre de Winnipeg le 15 mars, ces conventions ne sont point dans l'intérêt de la province du Manitoba, en ce qu'elles n'assurent point la construction de nouveaux chemins de fer, et qu'il n'y a pas d'assurance de l'abaissement des tarifs de transport, et en ce qu'elles imposent à la province des obligations qui la mettraient dans de grands embarras financiers, si elle était appelée à les payer ; et que ces conventions ne devraient pas être ratifiées, avant que les électeurs de la province aient été en lieu de manifester leur volonté aux bureaux de votation à ce sujet ;

Qu'il soit arrêté :

1. Qu'il importe d'adresser un mémoire au parlement du Canada et au cabinet fédéral, leur demandant de refuser de voter la législation proposée, législation tendant à ratifier les conventions en question, tant que la population du Manitoba ne se sera pas prononcée sur ce sujet ;

2. Il est recommandé d'envoyer des délégations à Ottawa, afin de presser le parlement fédéral d'accéder aux vœux des populations du Manitoba et de refuser leur sanction à ces marchés jusqu'à ce que le peuple ait été consulté.

Il y a plusieurs autres paragraphes relatifs aux délégués. Le résultat de cette assemblée fut la création d'un comité composé de nombreux et influents citoyens, chargés de surveiller et de suivre de près le progrès des travaux relatifs à ce bill tant dans la province qu'à Ottawa. J'ai par devers moi une dépêche dont il a été donné lecture devant le comité des chemins de fer et que je veux consigner au compte rendu officiel avec les autres pièces relatives à cette affaire, comme témoignage de l'état de l'opinion publique à Winnipeg :

Winnipeg, Man., 27 avril.

La résolution suivante a été adoptée à l'unanimité des voix, à une assemblée du comité des citoyens tenue aujourd'hui :

Attendu que la convention intervenue avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord a été ratifiée par la législature, sur la foi des déclarations faites par le premier ministre tant dans la Chambre qu'au dehors, déclarations portant que la province garderait le droit absolu de réglementation des tarifs, sans quoi, le contrat serait nul et non avenu et devrait être rejeté. Et attendu que le procureur général a déclaré qu'il serait remédié à toutes les défectuosités dans l'acte d'hypothèque et qu'il a inséré à la loi dans ce but un article que la compagnie déclare inutile et qu'il faudra biffer ;

Et attendu qu'il est maintenant proposé un amendement d'après lequel il est évident que la province n'aura pas le pouvoir de règlementer les tarifs de transport du trafic ;

Et attendu que cet amendement fait disparaître la substance même du contrat et rend la province responsable d'une garantie à laquelle il lui serait impossible de faire face, sauf au moyen de la taxe directe ; et que jamais convention réduite à cette teneur n'a été approuvée ou votée soit par la législature soit par le peuple, et qui celui-ci la rejetterait presque d'une seule voix, si elle lui était soumise ;

Et attendu que l'opinion publique, tant dans la ville de Winnipeg que dans la province, d'après les renseignements les plus récents relativement aux amendements proposés, leur est absolument hostile ; vû qu'il ne reste dans le contrat rien autre chose que la responsabilité de la province, et qu'infailliblement il résultera de là des désastres tant pour le Manitoba que pour le Canada même.

Qu'il soit donc arrêté que le comité des citoyens demande que la question soit renvoyée à la législature, pour plus ample délibération.

Cette résolution, on le voit, est de date récente : du 27 avril. Le comité déclare la population du Manitoba repousse presque d'une seule voix ces marchés. J'hésiterais peut-être à faire une assertion d'une portée aussi générale ; mais l'opposition que ces mesures rencontrent est assez vive pour nous autoriser à soutenir légitimement qu'il importe de mettre le peuple de la province en lieu de se prononcer catégoriquement sur la question, abstraction faite de l'esprit de parti et de toute autre question et de dire s'il approuve ou désapprouve ces mesures. Je crois avoir établi clairement qu'à Winnipeg, l'opinion publique est hostile à ces contrats. Sans doute, la ville de Winnipeg n'est pas tout le Manitoba. Elle compte dans son sein un cinquième ou un sixième de la population totale de la province. En outre, il y a à tenir compte du fait que c'est le siège du gouvernement et que c'est là que se publient les journaux quotidiens, et qu'ainsi les citoyens sont en mesure de se prononcer en meilleure connaissance de cause en pareille matière. La législature locale a adopté ces lois, avant que la population des districts ruraux eût été en lieu de les étudier. Dans ces campagnes, où la population est si disséminée, les électeurs puisent leurs renseignements dans les journaux hebdomadaires et il s'écoule souvent huit ou neuf jours avant que les nouvelles leur arrivent. Il ne faut pas oublier non plus que lorsqu'on apprit au public l'existence de ces conventions, les journaux eux-mêmes n'avaient pas eu le temps de les étudier et se prononcer en connaissance de cause. Le ton général de la presse de Winnipeg et du Manitoba, à l'égard de ces mesures, a été fort convenable, s'abstenant de les condamner ou de les approuver, et cela, pour des raisons d'ordre politique. Les journaux, en discutant ces conventions, se sont réservé le droit de les approuver ou de les condamner, en attendant le moment de les étudier plus à fond. Or, tout cela n'est pas l'affaire d'une heure, et la population des districts ruraux ne se trouvait pas en mesure de se prononcer aussitôt que celle de Winnipeg. J'ai par devers moi toute une liasse de résolutions adoptées à des assemblées publiques et transmises aux délégués à Ottawa. A mon avis, ces résolutions s'imposent à notre attention au même titre que les avis exprimés par les corps publics de Winnipeg ; car, on le sait, dans un pays comme l'ouest, quand il s'agit de construction de chemins de fer et que les initiateurs de ces entreprises font au peuple des offres et des promesses qui réveillent dans leur esprit l'espoir d'embranchements, d'usines de chemins de fer, de ponts, ou de travaux d'améliorations quelconques ; alors, devant pareilles perspectives, les électeurs tiennent moins compte de l'excellence même de la proposition que des avantages qui en peuvent résulter pour leurs localités. La phraséologie de quelques-unes de ces résolutions est semblable, et je me contenterai de citer la première, ainsi que celles rédigées aux assemblées mêmes où on les a adoptées et qui mettent en relief un point quelconque. En voici une venant de Hnausa. Cette assemblée se composait uniquement d'Islandais :

Copie d'une résolution adoptée a Hnausa, Man., le 22 mars.

Proposé par Tomas Bjornsson, appuyé par S. Sigurbjornssen :—

Attendu qu'à une assemblée des citoyens de la ville de Winnipeg, tenue dans la salle Selkirk samedi, le 23 février dernier, il a été adopté presque d'une seule voix une résolution contre la mise à exécution des conventions intervenues entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer " Northern Pacific " ;

Et attendu que ces conventions ont aussi été condamnées par la chambre de commerce de Winnipeg par 36 voix contre 12, ainsi que par des assemblées publiques tenues sur divers points de la province, et par le conseil municipal de la ville de Winnipeg :

Et attendu qu'afin de mettre à exécution les dispositions de ce contrat, il faut, au préalable, obtenir du parlement du Canada une législation qui confirme cette convention ;

Et attendu qu'on fait actuellement le demande de cette législation au parlement du Canada ;

Et attendu que, de l'avis des citoyens Islandais réunis en assemblée à Hnausa le 22 mars 1901, ces conventions ne sont point dans l'intérêt de la province du Manitoba, en ce qu'elles n'assurent point la construction de nouveaux chemins de fer, et qu'il n'y a point d'assurance de l'abaissement des tarifs de transport, et en ce qu'elles imposent à la province des obligations qui la mettraient dans de graves embarras financiers, si elle était obligée de les payer ; et que ces conventions ni devraient point être ratifiées, avant que les électeurs de la province aient été en lieu de manifester leur volonté à ce sujet aux bureaux de vote ;

Qu'il soit arrêté :

Qu'il importe d'adresser un mémoire au parlement et au gouvernement du Canada, leur demandant de refuser de voter la législation proposée, tendant à ratifier les conventions en question tant que la population du Manitoba ne se sera pas prononcée à ce sujet.

GUNNAR HELGASON,
Président.

S. OELDLUPSON,
Secrétaire.

En voici une autre, venant de la municipalité rurale de Kildonan :

Proposé par le conseiller Bredin, appuyé par le conseiller McKay :

Que les résolutions qui accompagnent la lettre de J. Arbuthnot, maire de la ville de Winnipeg, demandant d'adresser un mémoire au gouvernement et au parlement du Canada, les priant de refuser de rendre la législation pro-

posée, qui tend à ratifier la convention intervenue entre le gouvernement local et la Compagnie du chemin de fer " Northern Pacific ", soient adoptées.

On a proposé un amendement de nature négative, mais la motion l'a emporté. Voici une résolution de la municipalité de Springfield :

Proposé par G. Briercliffe, appuyé par C. Christopherson, qu'un mémoire soit présenté au parlement fédéral, lui demandant de refuser de confirmer la législation provinciale ratifiant les conventions intervenues entre le gouvernement de la province et la Compagnie du chemin de fer " Northern Pacific " et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, tant que les électeurs du Manitoba n'auront pas été en lieu de prononcer sur ces conventions.—Adopté.

Il y est dit que D. Munro, l'un des conseillers, a voté contre cette motion ; ainsi que l'atteste William Goodridge, secrétaire-trésorier de la municipalité.

Voici une récapitulation des résolutions adoptées à Russell et à Hamiota, le 30 mars 1901 :

Une assemblée composée de nombre de citoyens influents s'est carrément déclarée en faveur d'un délai de la législation fédérale, jusqu'à plus ample délibération sur les mesures relatives aux chemins de fer. Le même jour, à Hamiota, une nombreuse assemblée a adopté une résolution en faveur du délai de la législation fédérale jusqu'à ce que le peuple ait prononcé à ce sujet. Une seule voix s'est élevée contre la motion.

Voilà pour les municipalités de Russell et d'Hamiota. A Shoal Lake, un village important du Manitoba, voici la résolution qui a été adoptée à une assemblée publique :

Attendu que les mesures relatives aux voies ferrées contenues dans les bills n° 14 et 15 récemment adoptés par la législature du Manitoba, sont peu comprises de la grande majorité de la population de cette province : attendu qu'elles entraînent une immense responsabilité ; et que les avantages qui en devront résulter sont fort problématiques ; attendu que cette législation doit être ratifiée par le parlement fédéral, avant de pouvoir être appliquée ; attendu que la population n'a pas encore été en lieu de se prononcer sur le principe servant de base à cette législation ;

Qu'il soit arrêté que cette assemblée, représentant un important district du nord-ouest du Manitoba, adresse au parlement fédéral une pétition dans le but de lui demander de ne pas sanctionner ces bills, avant que la province ait été en lieu de les discuter et de se prononcer sur les principes qui leur servent de base.

Il y a aussi des comptes rendus d'assemblées tenues dans les établissements islandais de la municipalité d'Argyle.

La municipalité de Sifton a adopté la résolution que voici :

Proposé par J. D. Humphrey, appuyé par H. McIvor, que ce conseil enregistre son opposition aux lois adoptées par la législature du Manitoba relativement aux conventions intervenues avec la Compagnie du chemin de fer " Northern Pacific " et avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, en ce qu'elles sont contraires à l'intérêt de la population du Manitoba. Que copie de cette résolution soit transmise au maire de Winnipeg, pour être expédiée au gouvernement fédéral, lui demandant de mettre son veto sur ces lois.

Ce document porte l'attestation de W. J. Helliance, secrétaire trésorier de la municipalité de Sifton. L'importance de ces résolutions tient à ce qu'elles représentent l'opinion des conseils municipaux, et ces conseils se composent d'hommes appartenant à tous les partis politiques. En s'opposant à ces résolutions, ils ne tiennent compte que des conséquences, convaincus qu'ils sont que l'on n'avait pas compris la nature de ces bills et de ces résolutions, ni l'importance des principes en jeu. Il y a une autre résolution venant de la ville de Winnipeg et adoptée à une assemblée composée uniquement d'Islandais. Il y a une forte population islandaise à Winnipeg. Le président écrit au bas de la résolution : adopté à l'unanimité. Une autre résolution des Islandais de Gimli est signalée par le président et le secrétaire de l'assemblée. Il a été question de ce comté, relativement au bill adopté cet après-midi, et le député de Selkirk (M. McCreary) a obtenu pour ce comté une ligne de chemin de fer. Voici la résolution adoptée à Bolduc, le 27 mars 1900 :

Proposé par James Strang, appuyé par George Playfair : Que de l'avis de cette assemblée, la convention projetée entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du " Northern Pacific " et celle du chemin de fer Canadien du Nord, ne sont pas dans l'intérêt bien entendu de la province ; vu qu'elles ne donnent point d'assurance de l'abaissement des tarifs de transport ; tandis que l'immense dette assumée par la province la conduirait à la ruine, si elle était obligée de la payer ; que le contrat ne devrait pas être ratifié, avant que la population du Manitoba ait été en lieu de se prononcer aux bureaux de votation. Il est donc arrêté qu'un mémoire soit présenté au gouvernement fédéral, lui demandant de refuser de sanctionner la législation proposée ratifiant les conventions en question, tant que les électeurs du Manitoba n'auront pas exprimé leur avis sur ces conventions aux bureaux de vote.

(Signé) JOHN HARROW,
Président.
CHRISTIAN JOHNSON,
Secrétaire.

Le 22 mars, il a été adopté à la Rivière Islandaise une résolution dans le même sens, et signée par le président et le secrétaire de l'assemblée ; mais je me dispenserai de la lire. Je ne veux lire que les résolutions rédigées aux assemblées mêmes tenues dans ce but. Voici la résolution adoptée à Grund, à une nombreuse assemblée tenue le 26 mars 1901 :

Proposé par S. Harrison, appuyé par Arni Sveinsson et adopté à l'unanimité, que de l'avis de cette assemblée, les conventions proposées entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du " Northern Pacific " et celle du chemin de fer Canadien du Nord ne sont pas dans l'intérêt bien entendu de la province ; vu que ces conventions ne donnent pas l'assurance posi-

tive d'une réduction des taux de transport, tandis que l'immense dette imposée à la province la conduirait à la ruine, si elle était obligée de la payer ; et à notre avis, le parlement fédéral ne devrait pas ratifier ce contrat avant que la population du Manitoba ait été en lieu de se prononcer aux bureaux de vote sur cette importante question. Il est donc arrêté qu'il sera présenté un mémoire au parlement et au gouvernement du Canada, lui demandant de refuser de confirmer la législation proposée, ratifiant ces conventions, avant que les citoyens du Manitoba se soient prononcés sur la question.

Signé par le président et le secrétaire.

Voici une autre résolution venant de Morden, dans le sud-ouest du Manitoba, où l'on a convoqué une assemblée publique pour discuter la question des conventions de chemins de fer, bien après leur adoption. Il y a été proposé par S. Farley, appuyé par W. Duncan :

Attendu que les citoyens de Morden et du district, dans une assemblée publique tenue le 25 mars 1901, ont discuté la législation relative aux chemins de fer, adoptée par la législature du Manitoba, selon la teneur des conventions intervenues entre le gouvernement et la Compagnie du "Northern Pacific" et celle du chemin de fer Canadien du Nord, ainsi que la loi qui les ratifie ; et attendu qu'ils sont convaincus que ces conventions imposent à la province une dette hors de proportion avec ses ressources, dette qui est positive et certaine, tandis que ses avantages sont douteux et problématiques ; attendu que cette législation épuisera le crédit de la province et la mettra dans l'impuissance de prendre une initiative plus favorable qui provoquera infailliblement la rapide évolution du problème des chemins de fer, problème qui préoccupe si vivement l'esprit public ;

Résolu, que demande soit faite au gouvernement fédéral de se servir de son influence auprès du parlement pour empêcher l'adoption de toute législation ratifiant les bills en question, tant que la population du Manitoba n'aura pas été en lieu d'exprimer son approbation ou sa désapprobation aux bureaux de vote.

Cette résolution l'a emporté, paraît-il, à une forte pluralité. J'ai par devers moi une résolution venant de Selkirk, un des plus importants établissements de la province, à environ 24 milles au nord-est de Winnipeg, et il paraît que l'assemblée l'a adoptée d'une voix unanime. En voici une venant des citoyens islandais de Selkirk. Ces Islandais de Selkirk constituent un très fort groupe de la population. Les assemblées où l'on a adopté ces résolutions se sont tenues dans les salles séparées, mais le même jour. Je veux être bref, mais je dois ajouter que les journaux ont fait bon accueil à ces conventions au début ; mais que, plus tard, leur opinion s'est modifiée au fur et à mesure que l'étude approfondie de ces contrats en a révélé les bons ou les mauvais aspects. Or, en affaires, il n'y a pas de politique, et je veux citer ici l'opinion de la principale publication commerciale de l'ouest, le Winnipeg Commercial. Les députés de l'ouest le savent, on ne saurait soupçonner ce journal de se laisser influencer en pareille matière par des considérations d'ordre politique. Voici ce qu'il disait, le 2 mars :

La grande question du jour au Manitoba est la convention intervenue entre le gouvernement provincial et les deux compagnies de chemin de fer le "Northern Pacific" et le Canadien du Nord. Bien que cette question intéresse l'opinion publique dans tout le Canada, ici elle absorbe absolument l'attention de la province. Quand le premier ministre Roblin annonça que son cabinet avait fait cette convention avec les compagnies de chemin de fer en question, le public éprouva d'abord un sentiment de surprise. La hardiesse de ces propositions et les énormes obligations financières qu'imposerait à la province la ratification définitive de ce contrat étaient bien propres à jeter dans la stupéfaction ceux qui se sont donné la peine de se rendre compte de la véritable signification du contrat. Lorsqu'il se fut écoulé un intervalle de temps suffisant, et que l'on eût étudié mûrement la question, il devint évident que l'adoption de ces propositions par la législature soulèverait une vive opposition. Cette opposition s'est développée rapidement et évidemment gagne du terrain de jour en jour, au fur et à mesure que le peuple discute et approfondit la question.

Plus loin, l'auteur met en relief l'obligation qu'assume la province :

L'obligation contractée par la province peut se récapituler comme ci-après. Lignes du Northern Pacific, $7,000,000, soit l'équivalent de l'intérêt annuel sur cette somme à 4 pour cent. Garantie des obligations de la section d'Ontario et de la rivière La Pluie pour 290 milles à $20,000 par mille, l'équivalent de $5,800,000. L'intérêt annuel s'élèvera à $232,000 sur la section de la rivière a Pluie ; et la redevance annuelle du "Northern Pacific," pour les dix premières années, s'élèvera à $210,000 soit un total de $442,000 pour l'intérêt annuel.

En outre, il faut tenir compte de la responsabilité assumée par la province, relativement aux garanties antérieures d'obligations s'appliquant aux sections du nord du Manitoba, ce qui porterait à $600,000 la totalité des sommes que la province s'engage à payer annuellement, à titre d'intérêt et de redevance pour les lignes du "Northern Pacific," soit l'équivalent de la totalité de son revenu annuel.

On le voit donc, par ce simple exposé de faits, la ratification de ces conventions laisserait la province dans un état d'appauvrissement pour nombre d'années à venir ; de sorte que, quand bien même il surgirait plus tard des occasions favorables, la province se trouverait dans l'impuissance d'en profiter, tant que ce fardeau écrasant pèsera sur nos épaules. La province se trouverait dans l'impuissance de placer avec profit des obligations sur le marché pendant nombre d'années, tout urgent que pût en être le besoin. Il est possible encore que nos garanties municipales ressentent temporairement le contrecoup de cette transaction. Sans doute, au fur et à mesure que le chemin de fer s'affermirait et deviendrait rémunérateur, ces embarras disparaîtraient. Mais en présence de la certitude des déficits annuels que la province aurait à subir pendant les premières années de l'exploitation du chemin de fer, il est évident que notre crédit éprouverait une baisse sérieuse sur les marchés monétaires du monde.

Nous laissons de côté pour le moment plusieurs autres importantes objections qui militent contre l'entreprise et que nous pourrions faire

valoir victorieusement. Ce qu'il y a de plus urgent c'est de bien étudier la question. Il faudrait donner au pays tout le temps voulu pour étudier mûrement ces conventions, et il importe de le faire, sans parti pris, abstraction faite de tout esprit de parti, et d'une façon loyale et indépendante. D'ailleurs, il nous a été donné d'observer que c'est là l'esprit qui règne parmi le peuple au sujet de cette question. En pareille matière, et lorsqu'il y va des intérêts vitaux du pays, il faut savoir se dépouiller de tout préjugé politique. Le premier ministre Roblin a lui-même fait preuve de pareille disposition, en mettant le peuple dans ses confidences et en déclarant qu'il fera bon accueil à tout conseil qu'on voudra lui donner et à tout renseignement qu'on lui fournira. A notre avis, il agit avec conviction et sincérité et il se conciliera le respect de toute la province, en nous donnant tout le délai voulu pour discuter à fond la chose et permettre à l'opinion publique de se former, sur la plus importante question qui ait jamais été soumise au peuple de cette province. Il n'y a pas le moindre inconvénient à laisser la question en suspens même jusqu'à une prochaine session de la législature. En pareille matière, les délais ne sauraient offrir de danger, tandis que la précipitation ici serait un symptôme de faiblesse de la part du gouvernement en même temps qu'un indice de faiblesse dans le contrat lui-même.

Ce qu'il y a de remarquable ici, c'est qu'en présence de tous ces avertissements inspirés par l'amour du bien public, le gouvernement provincial ait tant tenu à faire adopter ces mesures par la législature, sans en éliminer les objections sérieuses qu'on lui avait signalées. A mon avis, le Winnipeg Commercial et les autres journaux que j'ai cités étaient en bon lieu de demander un délai légitime afin de permettre à la province de mûrement étudier la question.

Ce qu'il y a de singulier dans toute cette affaire, c'est qu'après avoir promis d'accorder du délai, il s'est hâté de faire adopter les bills pour la législature avec toute la précipitation possible. Or, dans ma résolution, je demande au parlement de ne pas confirmer cette législation avant qu'elle ait été soumise à l'approbation du peuple du Manitoba ; car enfin, en pareille matière, c'est au peuple à prononcer en dernier ressort. Les bills adoptés par la législature du Manitoba sortent du cadre ordinaire de la législation ; ils ne sont pas susceptibles d'être amendés l'année prochaine, ni revisés, ni abrogés par un autre gouvernement. Si le gouvernement laisse adopter cette mesure, avec la garantie de la province du Manitoba au verso de ces obligations, il deviendra impossible plus tard de remanier pareille législation, et tout cela en dépit même des protestations du peuple. L'avenir de la province serait engagé dans une énorme mesure et cela sans que le parlement ait mis les électeurs de cette province en lieu de se prononcer sur la question.

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'honorable député pense-t-il qu'en pareille matière, en Suisse, ou en d'autres pays de l'Europe, on soumette au peuple un referendum ?

M. PUTTEE : Si j'ai présenté cette motion, c'est, qu'à mon avis, il convenait de consulter le peuple. Au cas où le bill serait renvoyé au comité, j'ai donné avis de motion portant qu'il ne deviendra loi qu'après que le peuple de la province aura prononcé à ce sujet. Alors, je traiterai du referendum, question palpitante d'intérêt pour moi.

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'honorable député pense-t-il que le fait qu'on a établi ici un plébiscite sur la question de la prohibition des liqueurs alcooliques au Canada, constitue un précédent qui nous autorise à établir un plébiscite aujourd'hui ?

M. PUTTEE : Je ne sache point que cela intéresse la question. Pour mon propre compte, je suis partisan du système du referendum. Un de mes collègues m'a dit que je ne comprends pas la constitution qui nous régit ; que le referendum y est chose inconnue. Cet honorable collègue, à mon avis, rapetisse trop les pouvoirs du parlement. Nous avons parfaitement le droit de stipuler, en adoptant ce bill, qu'il sera soumis à la ratification du peuple, ou à toute autre ratification. Comme il est six heures, je remets à plus tard les observations qui me restent à faire sur d'autres aspects de la question.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est rouverte à huit heures.

M. PUTTEE : Dans le cours de mes observations au sujet de la motion en discussion, je me suis abstenu à dessein de parler du fond même de la mesure, me contentant de faire connaître l'état de l'opinion publique à ce sujet.

Cette après-midi j'ai apporté force preuves à l'appui de ma thèse. Quant à la province du Manitoba, cette loi, je le répète, n'est pas susceptible d'être amendée ou révoquée plus tard ; car, du moment qu'elle est ratifiée par le parlement, la convention vaut ainsi que la garantie de $17,000,000 d'obligations consentie par le Manitoba, sans que la question puisse jamais revenir sur le tapis. A une époque où les chemins de fer se développent si rapidement dans les territoires de l'ouest, cela revient à engager à perpétuité la province du Manitoba. Il devient donc urgent de recourir à des mesures extraordinaires. Cela ne saurait faire doute, si la loi et la coutume du Manitoba autorisait un referendum à ce sujet, jamais pareille législation n'aurait été adoptée. Jamais la législature n'aurait songé à établir cette loi, contre le gré du peuple et au mépris de ses volontés. De fait, la législature ne devrait pas se moquer ainsi de la volonté populaire. Si le gouvernement était forcé de soumettre pareille législation au corps électoral avant

de la voter, jamais ces propositions ne seraient présentées à nos assemblées délibérantes. Voilà ce qu'atteste l'expérience des pays où existe le referendum. Au Dakota-nord, où depuis quelques années le referendum est devenu loi, on ne s'en est jamais encore servi. Au cours de nos discussions sur cette question dans l'ouest nous avons pris la peine de constater si cela tenait à quelque vice dans la loi du referendum au Dakota, ou si l'on avait voté cette loi sans avoir l'intention de l'appliquer. Le gouverneur du Dakota-nord, auprès duquel nous avions été aux renseignements, a apporté la véritable solution de ce problème. Depuis que le referendum fait partie de notre constitution, dit-il, les colporteurs de chartes, les spéculateurs de voies ferrées ont disparu, et ils n'ont plus présenté à la législature aucun de ces projets véreux. Autrefois, ajoute-t-il, nous passions un temps précieux à discuter ces projets inspirés par la spéculation ; or, depuis que le referendum est devenu partie intégrante de notre constitution, ces spéculateurs, ces colporteurs de chartes nous laissent en paix, et voilà pourquoi l'application du referendum est devenue inutile.

Un autre fait qui mérite d'être signalé ici, c'est qu'il n'existe pas de chambre haute au Manitoba, et du moment que la législature a voté une loi, cette loi reçoit la sanction de l'exécutif, sans subir d'autre épreuve. La constitution qui nous régit consacre la nécessité d'un frein quelconque et d'un pouvoir modérateur, qui revise les actes de la chambre basse. A mon avis, notre système à cet égard est loin d'être un modèle de perfection. Ainsi, une chambre à la nomination de la Couronne ne devrait pas avoir le droit de réformer l'œuvre d'une chambre élective. Quoi qu'il en soit, la présence d'une seconde chambre ici et l'existence de semblable institution dans quelques provinces, constituent la consécration du principe que je préconise et tend à prouver qu'il n'est pas toujours sage d'abandonner à une seule chambre le soin de légiférer sans aucun contrôle. Il faudrait, dans tous les cas, substituer le referendum à la seconde chambre. Il serait à la fois plus sage, plus prudent et plus satisfaisant de soumettre toute législation importante au referendum populaire, et à l'avis du corps électoral de qui les députés tiennent leurs mandats. Nous sommes ici à titre de représentants du peuple et nous avons mission d'exécuter les volontés de ceux qui nous ont envoyés ici. Il n'y aurait pas le moindre inconvénient à soumettre le bill en discussion, au verdict du peuple du Manitoba.

Il serait ainsi bien plus facile de constater l'état du sentiment populaire, qu'il ne l'est au cours d'une élection générale. S'il se faisait une élection sur cette question, ce n'est pas tant la question elle-même soumise au peuple qui l'emporterait, que les considérations d'ordre politique. Le seul moyen d'obtenir une légitime expression de

la volonté populaire en pareille matière, est de soumettre directement la question au peuple qui alors se prononcera carrément par un oui ou un non. En outre, je le répète, il est d'urgence ici d'accorder le délai voulu et voici pourquoi : c'est que, lorsque ces bills ont été soumis à la législature du Manitoba, à toutes les observations, à toutes les objections soulevées, à tous les avis exprimés à l'encontre du projet, le gouvernement a invariablement répondu au public que l'hypothèque pourvoirait à tout. Quant à nous, il importe de ne rien décider avant que toute la mesure nous ait été soumise. Il sera passé plus tard un acte d'hypothèque, qui contiendra beaucoup plus que la loi même ne contient. C'est donc une mesure complète qu'on nous a présentée, et il nous manque des documents essentiels. L'autre jour, en séance du comité des chemins de fer, on a demandé, avant d'aller plus loin, que l'acte d'hypothèque fût déposé sur le bureau. C'est là une chose encore plus importante que le bill même en discussion ; et il importe d'en remettre la discussion à plus tard, afin de donner le temps voulu pour consulter le peuple et de faire dresser l'acte d'hypothèque. Voilà les raisons sur lesquelles je m'appuie pour proposer l'amendement.

M. RICHARDSON : M. l'Orateur, avant l'adoption de cet amendement, je désire faire quelques observations. J'ai moi-même donné avis d'une résolution portant que ce bill soit renvoyé à la législature du Manitoba, parce que la législation qu'on nous demande de ratifier n'est pas celle-là même adoptée par cette législature. De fait, il existe de si importantes divergences qu'il serait peu sage, peu patriotique et injuste d'imposer à la population du Manitoba une convention que sa législature n'a jamais ratifiée, qu'elle refuserait de ratifier, et que repoussent au moins les trois quarts de la population. Je veux être bref, bien qu'il s'agisse peut-être de la plus importante question dont le parlement ait jamais été saisi ; et l'importance de cette question autorise pleinement la Chambre à demander que la chose soit mûrement approfondie et débattue, dans tous ses détails les plus circonstanciés, si elle ne veut s'exposer à ratifier la plus grave injustice qu'il soit possible d'infliger au peuple de cette province.

Je regrette sincèrement qu'il y ait tant de fauteuils vides ce soir, et que tous mes collègues ne puissent entendre les arguments que je veux faire valoir, dans la faible mesure de mes talents, à l'appui de ma thèse ; car, bien que la question ait été débattue en séance du comité des chemins de fer, je le sais, nombre de députés ne sont nullement au fait des dispositions de cette mesure, et par conséquent il leur est impossible de donner leur avis en connaissance de cause. En outre, à mon arrivée à Ottawa, j'ai constaté que l'opinion régnante ici est que cette mesure n'intéresse nulle-

ment le parlement ; puisqu'il s'agit des droits provinciaux ; et que la législature du Manitoba ayant adopté ce bill, le parlement ne ferait pas acte de sagesse en refusant de le ratifier. De fait, j'ai entendu affirmer en haut lieu que puisqu'il s'agit ici de droits provinciaux, il faut laisser à la province du Manitoba le soin de gérer ses propres affaires ; s'il arrive qu'elle se trompe, tant pis pour elle, qu'elle en subisse toutes les conséquences. C'est à peine si j'ai entendu douze députés qui aient cherché à justifier cette mesure. L'impression régnante est que c'est une atrocité, une abomination, pour me servir des expressions de l'organe du ministre des Travaux publics, citées l'autre jour par le député de Winnipeg. Je n'ai pas entendu un seul citoyen d'Ottawa, tant soit peu au fait de la politique, qui ait osé dire un seul mot de nature à justifier la chose. En séance du comité des chemins de fer, du moment qu'on a compris que le Manitoba ne bénéficie en rien de cette immense obligation qu'on lui impose, c'est à peine si j'ai entendu un seul député défendre cette mesure. Ce soir on demande au parlement de ratifier solennellement cette transaction. Je doute fort que l'initiateur de ce bill, le député d'Antigonish, l'ait jamais lu. J'attends sa réponse.

M. McISAAC : Oui, je l'ai lu au moins une douzaine de fois.

M. RICHARDSON : Eh bien ! je serais bien aise qu'il nous en fît connaître les dispositions. La Chambre ne saurait se désintéresser ainsi de la question, ni abdiquer sa responsabilité, sous prétexte qu'il s'agit de droits provinciaux. Je serai en mesure de convaincre mes collègues que le bill qu'on nous demande de ratifier n'est nullement la convention intervenue entre la compagnie de chemin de fer et le gouvernement du Manitoba. Je veux prouver ici, ce soir, en présence des ministres—et je regrette de constater des absences aux banquettes du trésor—que, s'ils permettent à la Chambre de ratifier ce bill, ils se font les complices d'une escroquerie au détriment du Manitoba, et qu'ils assument la paternité d'une convention qu'on veut imposer de force à la population de cette province, convention que jamais, ni par elle-même, ni par ses représentants elle n'a ratifiée, ni ne voudrait ratifier. Je tiens à avertir le gouvernement que c'est un nouveau fardeau de $17,000,000 qu'on cherche à imposer au Manitoba, qui a déjà une dette de $6,000,000 à porter. Je veux vous prouver que pareille dette est hors de proportion avec les ressources du Manitoba. Vous lui avez enlevé toutes ses terres pour les donner aux compagnies de chemin de fer, ou vous les avez gardées pour vous-mêmes. Il ne possède ni terres minières, ni forêts, absolument rien que la subvention per capita que vous lui donnez annuellement.

Si, donc, vous imposez cette convention au Manitoba, un jour arrivera, et bientôt encore, où cette province viendra frapper à votre porte et demander que, comme vous avez été partie à une transaction à laquelle sa législature n'a jamais consenti, vous en subissiez les conséquences. Ou le gouvernement fédéral devra payer les dettes du Manitoba, ou le Manitoba devra les répudier. La province n'a qu'un revenu d'environ $700,000, et sa dépense annuelle excède cette somme, de sorte que chaque année elle a un déficit, et elle n'a pas de ressources avec lesquelles elle puisse le combler. Et, cependant, vous allez la charger d'un nouveau fardeau de plus de $17,000,000.

Je vous demande de faire halte, et de bien réfléchir aux conséquences. Vous ne pouvez vous croiser les bras, ni vous réfugier derrière le prétexte des droits provinciaux et prétendre que parce que la législature provinciale a décrété cette mesure vous n'avez aucune responsabilité. Vous ne pouvez pas échapper à la responsabilité. Je veux que vous compreniez bien que vous aurez, en fin de compte, à payer jusqu'au dernier sou les dettes du Manitoba. Je mentionne cela pour que la Chambre comprenne parfaitement la responsabilité qu'elle prend.

Je vois que le très honorable premier ministre vient d'arriver, et comme je désire vivement qu'il connaisse bien les faits, il me permettra sans doute de répéter à son intention ce que j'ai déjà dit, savoir : Que la province du Manitoba doit aujourd'hui $6,000,000 ou $7,000,000, que ses seuls revenus, s'élevant seulement à $7,000,000 environ ou un peu plus peut-être, proviennent de l'allocation per capita qui lui est servie par le trésor fédéral, ainsi que des maigres recettes qu'elle retire des licences, etc., et que chaque année elle est en arrière dans ses finances. Par ce contrat vous allez la charger d'une nouvelle obligation de plus de $17,000,000 qui va porter sa dette totale à $23,000,000. Comment va-t-elle y faire face ? Par cette opération elle va être obligée de débourser annuellement $683,920. Je ne dis pas qu'elle aura à payer chaque centin de cette somme, mais c'est ce qu'elle peut être appelée à payer. Cette somme représente presque tous ses revenus. Où la prendra-t-elle ? Elle ne possède ni terres, ni mines, ni bois—absolument rien sur quoi elle puisse compter ; et si vous ratifiez ce contrat, permettez-moi de dire au très honorable premier ministre que vous ratifiez une chose qui n'est pas du tout ce que la législature du Manitoba a consentie.

Dans le premier contrat il est stipulé que le lieutenant-gouverneur en conseil, s'il survient du nouveau, pourra l'arranger à sa convenance. Mais qu'avons-nous fait ? Le contrat que l'on nous demande de ratifier laisse cette condition complètement de côté, et on veut nous faire ratifier un contrat solennel qui enlève au lieutenant-gouverneur en conseil tout pouvoir de régler ou d'arranger ce contrat suivant le vote de la législature du Manitoba.

Si vous faites cela, la législature et la population du Manitoba viendront vous dire: Vous avez consenti à un marché qui est tout à fait différent de celui que nous avons accepté, et nous ne voulons pas en être responsables. Nous n'avons pas du tout consenti au contrat que vous avez ratifié ; conséquemment nous en tenons le parlement du Canada responsable, et ce parlement aura à en subir les conséquences. La population du Manitoba vous dira : L'honorable député de Lisgar vous a exposé les faits en plein parlement, et cependant en présence de ces faits vous mettez à notre charge une obligation de plus de $17,000,000 que nous ne pouvons pas remplir. Aussi vous aurez à l'acquitter, ou la province aura à la répudier, et c'est ici que se révèle la solennité du contrat.

Un débat de cette nature ne serait pas complet, je crois, si chaque membre de la Chambre ne connaissait la teneur du contrat. Il est long sans doute, mais il doit figurer aux Débats, car le peuple canadien a le droit de connaître exactement ce que la Chambre vote. J'aurai plus tard des arguments à ajouter ; mais je crois qu'il est juste que chaque représentant du peuple connaisse d'abord les conditions du contrat afin qu'il comprenne bien la responsabilité qu'il prend. C'est pourquoi, avec le consentement de la Chambre, je vais donner lecture du contrat :

Le présent contrat fait et passé le onzième jour de février A.D. 1901, entre Sa Majesté le Roi, à ce représenté par l'exécutif de la province du Manitoba, agissant par l'honorable commissaire des chemins de fer, ci-après appelé " le gouvernement," de première part, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, ci-après appelée " la compagnie," de seconde part :

Considérant que, par un contrat en date du quinzième jour de janvier 1901, fait et passé entre la Compagnie du chemin de fer Northern Pacific and Manitoba, la Winnipeg Transfer Company (limited), la Compagnie du chemin de fer Portage et North-Western et la Compagnie du chemin de fer Waskada and North-Eastern, bailleresses," de première part, le gouvernement, de seconde part, et la Compagnie du chemin de fer Northern Pacific, de troisième part, les bailleresses ont affermé et loué au gouvernement et ses ayants droit le réseau de chemins de fer des bailleresses au Manitoba, ainsi que le matériel roulant, l'équipement, les circonstances et dépendances et les propriétés foncières et mobilières, y désignés comme " les propriétés affermées," pour le terme de 999 ans, et que les bailleresses et la Compagnie du chemin de fer Northern Pacific ont consenti à l'obtention de toute législation qui serait nécessaire pour permettre au gouvernement et à ses ayants droit d'acquérir, à leur gré, le titre absolu des propriétés affermées et de toutes les immunités, droits et pouvoirs des bailleresses, libres de redevances, moyennant la somme de $7,000,000, en tout temps durant le terme du dit bail, le dit contrat étant ci-après désigné comme " le dit bail et droit d'achat " :

A ces causes, le présent contrat fait foi que, pour les considérations respectives ci-après mentionnées, les parties conviennent et s'engagent comme il suit, savoir :—

M. RICHARDSON (Lisgar).

1. Lorsque dans le présent contrat, le gouvernement ou la compagnie sont mentionnés ou qu'il y en est fait allusion, cette mention ou allusion s'étendra à leurs successeurs et ayants droit respectifs, selon le cas, et les comprendra et liera.

2. Le gouvernement par les présentes cède, transporte et délaisse à la compagnie le dit bail et droit d'achat, ainsi que le terme qu'il crée, les propriétés qu'il afferme, les droits et pouvoirs qu'il confère, et tous les bénéfices et avantages du dit bail et droit d'achat, et les conditions et conventions qu'il contient.

3. La compagnie convient avec le gouvernement de payer les loyers stipulés par le dit bail et droit d'achat au fur et à mesure de leur échéance, et de faire tous autres paiements que le gouvernement y convient de payer, et de se conformer à tous les engagements et conventions, termes et conditions du dit bail et droit d'achat faits ou consentis par le gouvernement, et de les remplir et accomplir, et de protéger et indemniser le gouvernement contre toutes pertes, frais et dépens à leur égard.

4. Le gouvernement et la compagnie feront, aux prochaines sessions de la législature et du parlement du Canada, tous leurs efforts pour obtenir la législation nécessaire pour permettre à la compagnie, à son gré, d'acquérir à titre absolu les propriétés affermées comprises dans le dit bail et droit d'achat, ainsi que toutes les immunités, droits et pouvoirs des bailleresses y dénommées, libres de redevances, pour la somme de $7,000,000, en tout temps durant le terme du dit bail.

Permettez-moi de faire observer que ces $7,000,000 constituent la somme que le gouvernement paie pour ce chemin, mais le chemin n'a coûté que $3,500,000. Et afin d'amener la compagnie à construire dans la province, le gouvernement du Manitoba a payé à la compagnie près de $700,000 ; et, quoique le chemin n'ait coûté à la compagnie que $3,500,000, nous lui payons $7,000,000 pour sortir du Manitoba.

Le gouvernement et la compagnie feront aussi tous leurs efforts pour obtenir de la dite législature et du dit parlement toute législation qui sera nécessaire pour ratifier le dit bail et droit d'achat et le présent contrat, et pour permettre et enjoindre aux parties de le mettre à exécution, afin que leur véritable désir et leur intention soient convenablement et pleinement réalisés.

5. La compagnie préparera une émission d'obligations au taux de $20,000 par mille de son chemin de fer entre Port-Arthur et la rivière La Pluie, ne dépassant pas 290 milles, lesquelles obligations seront payables le 30 juin 1930, avec intérêt semestriel au taux de quatre pour cent par année, et qui seront garanties par une hypothèque consentie à la National Trust Company, Limited, comme dépositaire, couvrant la dite ligne de chemin de fer de Port-Arthur à la rivière La Pluie, et tous les baux et conventions avec la Compagnie du chemin de fer du Minnesota au Manitoba au sujet du trafic ou du droit de circulation, ou autrement, et tous baux et conventions avec la Compagnie de ponts de Minnesota et Ontario au sujet du pont projeté sur la rivière La Pluie, et aussi le dit bail et droit d'achat, sauf le droit de la compagnie d'exercer ce droit d'achat, et de créer une première hypothèque sur les propriétés affermées par le dit bail et droit d'achat, garantissant une émis-

sion d'obligations dans le but de se procurer $7,000,000 pour faire l'achat des dites propriétés affermées, et couvrant aussi, comme seconde redevance, les lignes du Manitoba déjà couvertes par les hypothèques garantissant les obligations déjà garanties par le gouvernement après une première charge de $10,000 par mille. L'hypothèque garantissant la dite émission sera faite sous une forme satisfaisante pour le lieutenant-gouverneur en conseil——

Il est important de noter ceci :

—et sera conçue dans les mêmes termes, autant que possible, que celle reproduite à l'annexe B du chapitre 57 des statuts du Canada par l'année 1899, tout en y faisant les changements et y ajoutant les clauses que nécessiteront les conditions du présent contrat.

On voit qu'il est ici question d'une hypothèque mentionnée dans le chapitre 57 des Statuts du Canada 1899. C'est-à-dire que ces gens, Mackenzie et Mann, ont conclu il y a quelques années avec le gouvernement du Manitoba, un contrat à l'effet qu'ils recevraient du gouvernement manitobain une garantie de $8,000 par mille sur leur réseau de chemin de fer, et comme cautionnement ils donnaient une première hypothèque sur leurs chemins, matériel et accessoires.

Or, l'hypothèque dont il est ici question doit être conçue dans les mêmes termes que celle-là. Mon honorable ami, le député de Winnipeg (M. Puttee), a demandé, et j'insiste particulièrement parce que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair) sont ici présents—à ce que cette hypothèque soit déposée sur le bureau de la Chambre. La législature du Manitoba a été amenée à voter ce contrat par la seule raison que toutes les choses mentionnées par la chambre de commerce seraient prévues dans l'hypothèque. Avant de ratifier le contrat, il nous faut voir l'hypothèque ; car la législature du Manitoba reviendra contre nous et nous dira : Nous n'avons voté le contrat qu'avec l'entente que ces choses seraient toutes stipulées à l'hypothèque; des mois se sont écoulés, et vous, le parlement du Canada, vous avez ratifié cette transaction sans vous assurer que les choses qui nous ont été promises étaient mentionnées dans l'hypothèque. J'aimerais beaucoup que le très honorable premier ministre—et je le remercie de l'attention qu'il m'accorde—nous donnât l'assurance qu'il va insister pour que toute la transaction nous soit soumise.

Le PREMIER MINISTRE : A quoi mon honorable ami fait-il allusion ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : La compagnie du chemin de fer donne au gouvernement une première hypothèque sur son réseau, le chemin de fer du Manitoba et le chemin de fer de la Rivière LaPluie. Nous sommes appelés à garantir $20,000 par mille sur le chemin de fer de la Rivière LaPluie. Et, chose importante que les membres du gouvernement ne doivent pas oublier —à ce même chemin de fer (de 290 milles) de la Rivière LaPluie, nous, le parlement, nous avons donné il y a deux ans un aide de $6,400 par mille, et le gouvernement d'Ontario a accordé un aide de $4,000 par mille, soit en totalité $10,400 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour une partie du chemin seulement.

M. RICHARSON (Lisgar) : La partie importante—290 milles. La partie qui va de Fort-Francis à Winnipeg est connu sous le nom de Manitoba South-Eastern, et sur cette partie le gouvernement du Manitoba, a garanti $8,000 d'obligations par mille et la compagnie a aussi reçu, par mille, 6,400 acres de terre qui lui rapporteraient $3 de l'acre, soit plus de $19,000 par mille ; de sorte que pour cette section du chemin la compagnie a reçu du public deux ou trois fois le coût du chemin. Sur la section de la rivière La Pluie, il y a ces $10,400 par mille provenant du gouvernement fédéral et de celui de l'Ontario, puis vient le Manitoba qui garantit $20,000 par mille ; de sorte que le chiffre de l'aide que fournit le peuple est de $30,400 par mille pour cette section. Je ne crois pas que personne prétendrait que ce chemin dût coûter plus de $18,000 par mille, matériel compris. Il est vrai qu'il y a des endroits de construction dispendieux, mais je crois que la moyenne ne dépasserait pas $18,000 le mille. Ainsi, quand il s'agit de ratifier ceci, il y a lieu de peser nos responsabilités. Je désirerais attirer particulièrement l'attention du ministre sur cette question. Il se rappellera que lorsque l'aide a été voté l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) et moi avons demandé des conditions. Nous avons demandé le contrôle du droit de circulation, la limitation du droit d'émettre des obligations, la réglementation des tarifs. Et ces tarifs, et le contrôle du droit de circulation sur ce chemin ressortissent au parlement du Canada.

Assurément, nous ne devrions pas permettre à cette compagnie de toucher $30,400 par mille pour la construction de ce chemin de fer, et c'est ce qu'elle va recevoir. C'est pourquoi je dis que cette mesure se rattache de telle façon à ce gouvernement que cette Chambre ferait bien d'hésiter et de se dire : Ceci est vraiment trop important pour être poussé avec une pareille précipitation. Une considération sur laquelle je désire appuyer c'est qu'il ne s'agit pas ici de droits provinciaux ; nous ne pouvons pas nous croiser les bras et dire, que les conséquences en retombent sur le Manitoba. Vous vous faites la risée du public—c'est l'opinion générale en ce parlement—mais libre à vous. J'ai fait remarquer que la ratification de ce bill a été faite sauf l'entente expresse et imprimée que l'exécutif provincial aurait le pouvoir de faire les conditions que suggérerait le Board of Trade de Winnipeg bien qu'elles pussent différer du contrat. Le Board of Trade de Winnipeg nomma une commission chargée

de s'enquérir avec soin de la question ; cette commission fit ses recommandations, et sur la foi d'une entente expresse que ces recommandations pourraient être incorporées dans ce contrat, la législature a voté la ratification. Mais nous ratifions un arrangement d'où cela est disparu. Nous ratifions un arrangement et à notre ratification le ministre des Chemins de fer et Canaux ajoute une clause distincte par laquelle, nonobstant quoi que ce soit dans le contrat, le Canada exercera la réglementation des tarifs, qui lui appartient du reste. Or, je vais pouvoir convaincre la Chambre que les Manitobains n'auraient jamais ratifié le contrat s'ils n'avaient pas supposé que le Manitoba aurait le droit absolu de réglementer les tarifs, qu'il pourrait les changer quand il lui conviendrait.

Or, d'après la discussion qui a eu lieu dans le comité des chemins de fer et d'après l'attitude qu'y a prise le ministre des Chemins de fer et Canaux, il est bien clair que ce pouvoir, que possède le Canada et qu'il exerce, le gouvernement ne le cèdera pas au Manitoba. Le premier ministre n'était pas au comité en cette occasion et à son intention je me propose d'exposer la question comme l'a fait M. Nesbitt, l'avocat du comité de sûreté publique. L'acte constitutif de la Confédération donne au gouvernement fédéral juridiction exclusive et pouvoir de réglementer les tarifs sur les chemins de fer du Canada. Or, le Manitoba cherche maintenant à s'attribuer ce pouvoir, et si j'ai bien compris M. Nesbitt, il dit que, même si vous le vouliez, vous ne pourriez pas le déléguer au Manitoba. Ce pouvoir vous est conféré par l'acte de la Confédération, passé par le parlement impérial, et vous ne pouvez le déléguer au Manitoba.

Mais ce n'est pas ce que le Manitoba comprenait. Le Manitoba croyait obtenir par ce contrat le droit absolu de réglementer ces tarifs, et sur cette supposition la législature passa le contrat. Mais il est devenu évident pour ce parlement que personne n'a conféré ce pouvoir au Manitoba et que le parlement du Canada ne peut le lui donner. Attendu que la législature a rendu cette loi, croyant que le Manitoba obtenait ce pouvoir, si vous ratifiez aujourd'hui cette loi, le Manitoba aura le droit de vous en tenir responsable et de se plaindre de ce que vous avez ratifié cette loi sachant ce qui en était, et que vous auriez dû la lui renvoyer. Eh bien! j'ai moi-même, une proposition à faire, bien que je n'aie pas protesté, lorsque l'Orateur a prononcé mon nom à l'appui de la proposition de l'honorable député de Winnipeg demandant un plébiscite. J'ai l'intention de proposer plus tard que l'on renvoie ce bill à la législature du Manitoba, pour qu'elle ait l'occasion de se prononcer sur la matière. En attendant, je désire lire quelques extraits du discours de M. le premier ministre Roblin, pour l'avantage de l'honorable premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier) et de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, qui, je l'observe, suit avec attention mon discours, et pour les connaissances légales duquel j'ai le plus profond respect. Je veux lire à son intention toute particulière un extrait du discours de M. Roblin sur cette question, pour lui montrer exactement comment l'on comprenait la question.

Extrait du discours de M. Roblin prononcé à Nepawa le 14 février 1901, selon le compte rendu du Morning Telegram du 15 février. Le Morninig Telegram est l'organe du gouvernement provincial. Quand l'arrangement eût été annoncé, le premier ministre alla à Nepawa et prononça un discours dans lequel il en fit connaître les termes :

L'orateur (M. Roblin) siégait à l'époque, à la législature, et, bien qu'il fût en faveur du principe de la concurrence, cependant, pour des raisons qu'il n'était pas nécessaire d'expliquer il avait été forcé de s'opposer au contrat par lequel le Northern Pacific des Etats-Unis devait entrer dans le Manitoba. Le principe de la réglementation, par le gouvernement, des tarifs pour le transport des marchandises, était un des articles du programme du parti dont Hugh John Macdonald était le chef.

En cela, M. Roblin n'a pas présenté les faits avec parfaite exactitude. L'article du programme de Hugh John Macdonald ne tendait pas tant au droit de réglementer les tarifs qu'à la nationalisation des chemins de fer, et ce n'est pas cela que l'on nous donne aujourd'hui. Nous ne faisons qu'affermer des chemins de fer que nous louons à une autre compagnie à condition que si l'exploitation du chemin rapporte profit, le gouvernement ne perdra rien, mais si c'est le contraire qui arrive, alors le gouvernement comblera le déficit. Ce n'est pas là avoir la propriété des chemins de fer. M. Roblin continue :

Et c'est à lui qu'incombait le devoir et la bonne fortune de compléter l'œuvre qui avait été si habilement commencée. En ce qui concernait le Manitoba, il croyait que la question du transport était désormais réglée. La propriété des chemins de fer ne pouvait être pour le gouvernement qu'un moyen d'atteindre un but, et le but était d'avoir la régiementation des tarifs, d'obtenir des prix de transport raisonnables, des tarifs convenables pour la public. Voilà ce qu'on a entrepris de faire et ce qui a été accompli.

Vous le voyez ? Il dit que ce qu'on avait entrepris de faire, c'était d'obtenir la réglementation des tarifs, et nous savons jusqu'à quel degré ils l'ont obtenue.

Après avoir examiné la carte, on a constaté que nous étions à quatre ou cinq cents milles du foyer de concurrence possible.

Plus loin, dans ce même discours, parlant de la considération reçue par la province, il dit :

Cela veut dire que le peuple du Manitoba jouira d'un privilège dont ne jouit aucune autre province du Canada ni aucun Etat de la république américaine : en ce que l'exécutif provincial aura dorénavant et jusqu'à la révocation

du bail, le droit et l'autorité de faire tous les tarifs.

Eh bien! j'informe l'honorable premier ministre et le ministre de la Marine que le ministre des Chemins de fer a mis dans ce contrat une clause déclarant que nonobstant quoi que ce soit dans ce bill, ce parlement ne se dessaisit d'aucune de ses attributions, peut empêcher toute préférence ou tarifs différentiels, enfin faire entièrement ainsi que nous l'entendons. S'il en est ainsi, n'est-il pas clair pour tout homme raisonnable que le Manitoba n'obtient pas ce que le premier ministre de la province disait ? Et pourquoi? Parce que nous nous le réservons. Et si nous nous le réservons, n'est-il pas de notre impérieux devoir comme hommes publics de dire aux gens du Manitoba : Vous avez pris part à un arrangement que vous n'avez pas tout à fait compris, et il est parfaitement clair d'après le contrat même que vous ne le comprenez point. Ce contrat contenait une clause d'après laquelle le Manitoba devait avoir le pouvoir de poser des conditions, fussent-elles en désaccord avec le contrat, et nous avons enlevé cette clause.

Assurément, en hommes d'honneur nous devrions attendre quelques semaines et dire aux Manitobains : Nous vous renvoyons ce bill ; si en face de ce qui s'est passé depuis que vous l'avez adopté vous dites encore que vous voulez le voir ratifier et que vous en prenez la responsabilité, eh bien, nous le ratifions. Mais je veux déclarer solennellement, ce soir, que si nous imposons cet arrangement aux habitants du Manitoba, notre manière d'agir sera bien loin de faire honneur au parlement canadien. Jamais question plus grave ne s'est présentée devant ce parlement. Il n'est pas étonnant que l'on ait vu l'honorable ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) homme clairvoyant s'il en est en cette Chambre, se lever l'autre jour devant le comité et lui dire : Je veux vous prévenir que si vous ratifiez cet arrangement vous allez donner le signal d'un sérieux conflit entre le Manitoba et le reste de la Confédération ; un sérieux conflit entre le gouvernement du Manitoba et le gouvernement fédéral du Canada. Après avoir entendu le ministre des Chemins de fer, l'homme spécialement chargé de l'étude de ces questions, va-t-on appeler ce soir les membres du parlement fédéral à imposer, par leur vote en cette Chambre, cet arrangement à la province du Manitoba? Assurément, ma demande est raisonnable ; assurément je reste dans les limites de mon droit et de mon devoir, quand je vous conjure d'attendre quelque temps, et de dire au Manitoba : Nous voulons vous donner l'occasion d'examiner la question encore une fois, et si après ce qui s'est passé dans le comité des chemins de fer, après ce qui s'est passé en parlement, vous êtes encore d'avis que l'arrangement doit subsister, alors, que la responsabilité en retombe sur vous. Je dis que les gens du Manitoba n'ont pas eu l'occasion d'étudier et discuter cette question comme ils ont droit de faire. Je ne plaiderais pas comme je le fais ce soir avec tant d'ardeur, si je ne savais qu'il n'est, pour ainsi dire, pas un député qui voudrait se lever et proclamer que cet arrangement est ce qu'il devrait être. Je l'ai entendu dénoncer de Dan à Bersabée comme une abomination, comme un scandale, comme une monstruosité, comme une chose qui fera la ruine des habitants du Manitoba. S'il en est ainsi, et si la question n'est pas une question de droits provinciaux, je dis qu'il incombe aux membres de cette Chambre de bien réfléchir avant de tenter d'imposer cet arrangement au Manitoba.

Avant d'aller plus loin je veux faire quelques citations pour démontrer ce que la population de la province comptait avoir, d'après les explications qui lui avaient été faites par ses représentants dans le gouvernement.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Richardson, Lisgar) m'a demandé de déposer un contrat sur le bureau de la Chambre. De quel contrat veut-il parler ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Non ; par ce contrat-là, la province du Manitoba obtient une hypothèque sur le chemin de fer de la Rivière LaPluie, chemin qui passe à Fort Francis et traverse l'Etat du Minnesota sur une distance de 40 milles environ, comme l'honorable premier ministre le sait. Le chemin revient ensuite dans l'Ontario en traversant la rivière LaPluie sur un pont international. Or, en retour de toutes les garanties que nous donnons, et qui équivalent à une dette de $17,500,000 pour le Manitoba, cette province n'obtient qu'une hypothèque sur le chemin de fer, avec une clause dans le premier contrat disant que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra faire des conditions d'hypothèques différentes de celles consenties par les parties au contrat. L'exécutif dit à la législature : "Nous allons inscrire toutes ces conditions dans le contrat d'hypothèque ou de garantie que la compagnie donne au gouvernement."

Cette hypothèque fait partie du contrat. Nous devrions au moins, si nous sommes obligés de sanctionner ce contrat, protéger les intérêts de la province du Manitoba. Nous devrions dire à la compagnie : Déposez sur le bureau de la Chambre cette hypothèque que vous devez donner pour garantir cette dette que la province prend à sa charge, afin que le parlement puisse voir par lui-même si la compagnie remplit les engagements pris avec la législature et le gouvernement. Je suis heureux de voir l'intérêt que l'honorable premier ministre porte à cette question, parce que je sais qu'il ne voudrait faire aucun tort à la province du Manitoba. Je suppose que s'il se rend bien compte de la gravité de l'affaire, il exigera, comme il est de son devoir de le faire, que le Manitoba comprenne bien les conditions de la transaction avant de la ratifier.

Pourquoi appeler des députés et les faire voter un contrat avant qu'ils en comprennent exactement les conditions. On me permettra de lire ce que l'honorable M. Roblin a dit :

Cela signifie que la population du Manitoba aura un privilège qu'aucune autre province du Canada et aucun Etat des Etats-Unis ne possède : savoir, que le lieutenant-gouverneur en conseil a le droit et l'autorité de faire tous les tarifs jusqu'à ce que le contrat soit révoqué.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) apprendra avec intérêt, j'en suis sûr, qu'il a été parfaitement démontré et prouvé devant le comité des chemins de fer que nonobstant toutes ces stipulations, le Manitoba n'avait pas plus de pouvoirs qu'auparavant, et qu'il n'y a aucun moyen de lui en donner davantage. Si cela est vrai, que reste-il de la déclaration de M. Roblin ? Nous ne devrions pas nous aveugler au point de croire que nous pouvons, en hommes honorables, ratifier un contrat de cette nature, nous ne le pouvons pas ; nous nous tromperions nous-mêmes, et ce serait une tache éternelle sur le blason du Canada, que de le ratifier, parce que nous aurions agi en parfaite connaissance de cause. Voici un autre paragraphe du même discours de l'honorable M. Roblin :

Le pays peut regarder l'avenir avec confiance, car cette politique de chemin de fer sera l'inauguration d'une ère extraordinaire de propriété et de développement, surtout au point de vue agricole, développement——

Je veux faire remarquer tout spécialement ce langage de l'honorable M. Roblin. Il parle à la législature et à la population du Manitoba d'une révolution extraordinaire, et des merveilles qui doivent se produire dans le développement du pays. Ces paroles sont à noter, et lorsque l'on sait que la province du Manitoba n'a pas un iota de pouvoirs de plus qu'elle n'avait auparavant on comprend mieux encore quel rôle ridicule on veut nous faire jouer en ratifiant un contrat de ce genre. M. Roblin continue :

Le pays peut regarder l'avenir avec confiance, car cette politique de chemins de fer sera l'inauguration d'une ère extraordinaire de prospérité, surtout au point de vue agricole, développement qui sera un sujet d'étonnement pour les autres parties du Canada, à cause de la confiance qui résultera du fait que le gouvernement, c'est-à-dire le peuple, aura le droit de régler les tarifs, ce qui encouragera les agriculteurs à agrandir l'étendue de leurs cultures, augmenter le nombre de leurs troupeaux, et développer leur exploitation agricole autant que l'état florissant du commerce le justifiera.

M. Roblin prêchait un consolant évangile au peuple du Manitoba. La mise en vigueur de ce contrat devait faire de la province un pays de Cocagne où couleraient le lait et le miel.

Mais la position ne sera pas changée par ce contrat, et ici je voudrais que le ministre des Chemins de fer me prêtât son attention quelques instants. Il sait que nous avons dans la loi des chemins de fer un article permettant au Gouverneur général en conseil de fixer les tarifs des chemins de fer du Canada. Etudions ce point un instant.

Sur quelle base le lieutenant-gouverneur du Manitoba fixera-t-il les tarifs ? Calcurera-t-il les dépenses d'entretien et l'intérêt sur le capital ? Lui accordera-t-il un intérêt élevé sur son stock, ou lui permettra-t-il de faire de grands profits ? La prétention que je veux soutenir est celle-ci : Je dis que le parlement du Canada ayant déjà accordé pour la construction de ce chemin $10,400 par mille, et le Manitoba se faisant maintenant duper au point d'ajouter $20,000 par mille à cette somme, pourquoi en toute franchise n'exercerions-nous pas notre pouvoir de fixer les tarifs ? Je me rappelle comme ce point a été clairement établi par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) lorsque nous avons voté cette subvention. Puisqu'en accordant cette aide à la compagnie, nous nous sommes réservé le droit de réglementer les tarifs, pourquoi le gouvernement fédéral n'exercerait-il pas ce droit, et pourquoi vient-on nous demander aujourd'hui de ratifier un contrat ridicule, par lequel on endette de $17,500,000 la province du Manitoba, en prétendant lui donner une maîtrise qu'on ne lui donne pas réellement, mais que le gouvernement fédéral possède et devrait exercer? Ma proposition me semble si juste, si raisonnable, que je m'étonne que le parlement et le pays ne soient pas unanimes à protester contre ce bill, et je dis aux honorables ministres : Vous ne pouvez pas vous croiser les bras, et disposer de la question en riant ou en disant : c'est l'affaire du Manitoba ; si cette province veut se ruiner, nous n'avons pas à nous en occuper. Cela n'est pas satisfaisant. Nous sommes des représentants du peuple envoyés ici pour discuter sérieusement les affaires du pays, et je dis que nous devons étudier ce point. Puisque nous avons déjà payé presque le coût entier du chemin pour obtenir le pouvoir de réglementer les tarifs, pourquoi n'exercerions-nous pas ce pouvoir, au lieu d'exposer cette pauvre province du Manitoba à se ruiner dans le but d'obtenir une maîtrise illusoire ? Voici un extrait d'un article du Telegram de Winnipeg, organe du gouvernement provincial, en date du 15 février :

On a beau scruter les contrats, on ne peut en aucune façon leur donner une interprétation qui enlèverait au peuple du Manitoba la maîtrise des tarifs.

Que l'honorable ministre prenne note de cela. Il a dit en toute franchise au comité des chemins de fer que peu importe ce que pourra faire le Manitoba, il n'obtiendra pas plus de pouvoirs qu'il n'en a déjà.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le Manitoba peut, s'il le veut, travailler de concert avec la compagnie, mais cela n'enlève pas

au gouvernement fédéral sa haute-main sur les tarifs, et il peut toujours intervenir. C'est là ce que l'honorable ministre des Chemins de fer a dit. Le journal continue :

Le but de l'Etat en devenant propriétaire d'un chemin de fer, en nommant des commissions, est de réglementer les tarifs, et ce but le gouvernement l'a atteint dans ce cas-ci, de la façon la plus directe.

Je prétends que le gouvernement n'a rien obtenu de semblable.

Les tarifs seront fixés par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Voici un extrait d'un autre article du même journal en date du 18 février :

Le gouvernement n'a pas de juridiction sur les lignes des Etats-Unis et ne peut en fixer les tarifs, mais il y aura toujours une concurrence active jusqu'à la frontière, et dans les limites de la province le gouvernement a le droit de faire les règlements qu'il lui plaira.

On a dit l'autre jour au comité des chemins de fer que le gouvernement provincial établissait des tarifs réduits dans les limites du Manitoba, et si les tarifs du même chemin dans l'Ontario, étaient plus élevés, le gouvernement fédéral pourrait intervenir, et augmenter les tarifs dans le Manitoba. Nous possédons ce pouvoir de régulariser les tarifs et nous ne pouvons nas nous en départir. Si quelqu'un se plaint de ce que les tarifs sont plus élevés dans l'Ontario que dans le Manitoba, le comité des chemins de fer du Conseil privé doit prendre connaissance de la plainte et élever les tarifs du Manitoba au même niveau que ceux de l'Ontario et des Territoires du Nord-Ouest. Dans ce cas-là, le Manitoba ne gagne rien. Il s'endette de $17,500,000 pour le plaisir de réglementer les tarifs dans les limites de la province seulement. Il prévoit que les tarifs seront plus élevés dans les Territoires et dans l'Ontario, afin que la compagnie puisse gagner suffisamment d'argent ailleurs pour augmenter ses revenus, mais si le gouvernement du Canada, par l'entremise du comité du Conseil privé des chemins de fer intervient et élève les tarifs dans le Manitoba alors cette province ne recevra absolument rien pour la dédommager de sa nouvelle dette de $17,500,000. En face de tout cela, ce parlement va-t-il ratifier ce contrat? Le journal continue :

C'est là toute la sauvegarde que nous pouvons demander. La compagnie ne peut échapper. Le contrat est sévère, et elle n'aurait aucun intérêt a établir des prix plus élevés pour le fret sur sa ligne dans l'Ontario, jusqu'à la frontière du Manitoba, pour la simple raison que ces tarifs grossiraient son revenu, et le gouvernement pourrait prendre cela comme excuse pour abaisser d'autres tarifs.

On semble croire que si les tarifs sont plus élevés dans l'Ontario et les Territoires, les revenus du chemin seront si grands que le gouvernement du Manitoba pourra immédiatement abaisser les tarifs, et recevoir quelque bénéfice en retour de cette dette énorme. Mais on a découvert au comité des chemins de fer, l'autre jour, que le gouvernement fédéral pouvait immédiatement augmenter les tarifs dans le Manitoba, et conséquemment la province ne retirerait aucun avantage de ses sacrifices. Les extraits que je lis sont courts, je sais qu'ils n'ennuieront pas la Chambre. De plus, je veux exposer la situation avec autant de clarté, de justesse et de concision que possible. Un autre article se lit comme suit :

Nous sommes convaincus que le résultat de toute cette discussion et toutes ces critiques sera de confirmer le peuple dans son premier jugement. Rien ne peut détruire la première impression créée que le gouverment s'est assuré réellement la maîtrise des tarifs.

Ce pouvoir est aussi absolu que si le gouvernement était propriétaire du chemin.

Que dit le ministre des Chemins de fer de cette prétention que le Manitoba a la haute-main absolue sur la réglementation des tarifs? Le 20 février, le même journal disait :

Le gouvernement fixera les tarifs de transport non seulement pour le blé, le sel et le charbon, mais pour toutes espèces de marchandises.

Puis le 21 février, on y lisait l'article suivant :

TARIFS DE LA RIVIERE LA PLUIE.

On s'est demondé en certains quartiers si le gouvernement aurait le pouvoir de réglementer les tarifs dans le district de la rivière à la Pluie. Certainement, le gouvernement aura ce pouvoir, mais la compagnie n'aura aucun intérêt à élever ses tarifs dans ce district. Si elle faisait cela, le gouvernement du Manitoba les diminuerait dans les limites de cette province. Si la compagnie faisait de grands profits dans la rivière La Pluie, il n'y aurait pas nécessité de retirer autant de revenus ailleurs. Dans une lutte de ce genre la compagnie serait certaine de perdre. Elle ne peut faire un dollar de profit au delà de ses taux fixés, à moins que la population du Manitoba ne le permette. Entreprendre une lutte sans espoir, serait la chose la plus absurde que la compagnie pourrait faire. La population est maîtresse de la situation.

Mais comment la province va-t-elle réglementer les tarifs sur les quarante milles de ce chemin qui passent sur le territoire américain? Le pont international qui réunit l'Etat de Minnesota à la province d'Ontario a été construit sous l'empire des lois américaines ; et en vertu de ce contrat la compagnie pourrait imposer les tarifs qu'elle voudrait sur ce pont, et ni le gouvernement du Manitoba, ni le gouvernement fédéral n'y pourraient rien. On pourra répondre que la compagnie agira de bonne foi. Nous n'en savons rien, et nous devons prendre les précautions nécessaires pour que la province du Manitoba soit protégée si le gouvernement du Manitoba n'y a pas pourvu. Voici un autre court extrait du même journal en date du 25 février :

Le principe de la réglementation des tarifs par le gouvernement est-il un principe juste ? La population du Manitoba a eu l'expérience du principe contraire, et veut-elle continuer a vivre sous ce régime ? Si l'on ne saisit pas

l'occasion actuelle, une autre semblable ne s'offrira plus à la génération actuelle. Ce ne serait pas une excuse pour accepter un arrangement réellement mauvais, mais celui-ci ne l'est pas. La compagnie cède au gouvernement tous ses droits et pouvoirs pour la réglementation des tarifs.

La compagnie peut croire qu'elle donne au gouvernement du Manitoba tous ses droits et pouvoirs, mais le gouvernement fédéral n'en continue pas moins à posséder les droits qu'il a toujours exercés, et il ne peut pas s'en départir. Voici un extrait d'un discours que le premier ministre, M. Roblin, a prononcé devant la chambre de commerce de Winnipeg ; c'est l'extrait d'un article de l'organe du gouvernement manitobain, édition du 27 février :

Le gouvernement a posé le principe qu'il aurait la haute-main sur les tarifs, et il a gagné son point. Si ce n'est pas une bonne chose que de pouvoir réglementer le prix de transport du blé, alors le contrat est mauvais.

Cette déclaration est très importante. Mais avant de terminer je démontrerai de nouveau que la province n'est pas maîtresse de la réglementation des tarifs, et ne peut plus exercer un pouvoir complet. Je lis encore :

Si c'est une mauvaise chose que les représentants du peuple réduisant les tarifs sur les marchandises, il admet alors qu'ils se sont trompés. Mais il croit que le mandat que le peuple lui a confié lui imposait ce devoir, et conséquemment après avoir fait reconnaître le principe par les corporations, il s'est occupé de l'entourer d'autant de protection et sauvegarde que possible afin de le rendre effectif. Si le gouvernement a oublié quelque chose, si on peut lui indiquer une autre sauvegarde à ajouter, il sera très heureux d'écouter toutes les propositions qu'on lui fera à ce sujet.

La chambre de commerce a nommé un comité pour conférer avec M. Roblin et son gouvernement. Ce comité se composait de douze membres très capables. Ils étaient chargés de reviser le contrat et de proposer des modifications. Il était entendu que les modifications qu'ils proposeraient seraient adoptées, ce qui engagea plusieurs membres de la chambre de commerce à consentir au contrat parce qu'ils croyaient que des modifications seraient proposées et adoptées, mais il n'y eut aucune modification importante.

A la même assemblée M. Roblin parla d'une proposition qui avait été faite par un échevin au nom de la Compagnie du Pacifique. C'était une offre de la part de cette compagnie de donner au gouvernement du Manitoba virtuellement le même pouvoir de réglementer ses tarifs ; la compagnie offrait de soumettre à la cour du banc du Roi toute plainte qui serait portée contre ses tarifs, et le tarif proposé par le gouvernement devait prévaloir à moins que la compagnie ne pût montrer qu'il était trop bas. La Compagnie du Pacifique offrait de plus certaines réductions spécifiques, qui auraient graduellement, en deux ou trois années, diminué de 14 cents à 10 cents le prix de transport pour cent livres de blé. La compagnie offrait de construire tous les embranchements ou prolongements raisonnables et nécessaires, et elle ne demanda aucune garantie quelconque. Je crois que l'offre de la Compagnie du Pacifique avait tout autant de valeur que celle de l'autre compagnie, peut-être plus, parce que la Compagnie du Pacifique ne demandait rien en retour de ses concessions. Elle voulait naturellement obtenir la possession du réseau du Northern Pacific aux mêmes conditions ou à peu près, mais le chemin de fer Canadien du Pacifique s'est attiré par son arrogance depuis plusieurs années dans le Manitoba, une hostilité telle, que cette proposition ne pouvait être acceptée. Je n'ai pas besoin d'apporter de preuves de ce sentiment ; on en voit des explosions de temps à autre dans cette Chambre. C'est ainsi que le gouvernement Roblin jugea la situation, et il ne s'est pas beaucoup trompé dans son appréciation de l'opinion publique. Bien que le marché offert par la Compagnie du Pacifique fût le meilleur, il a cru que le fait d'accorder des privilèges quelconques à cette compagnie soulèverait contre lui le sentiment public dans la province. Telle a été la raison donnée par le gouvernement et la législature pour le rejet de l'offre de la Compagnie du Pacifique et l'acceptation de celle du Canadien du Nord. Permettez-moi de continuer à lire cet extrait. Je ne sais quand je le finirai.

L'honorable M. PRIOR : Recommencez-le.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je n'aime pas des remarques de ce genre qui semblent impliquer que je veux simplement occuper le temps de la Chambre, lorsque je suis très sérieux et très sincère——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. RICHARDSON (Lisgar) : J'entends de nouveau ici les rires que j'ai entendus dans la salle du comité des chemins de fer chaque fois qu'un honorable député défendait les intérêts du peuple contre ceux d'une corporation. Peu importe à ces honorables gentlemen que Manitoba descende plus bas que les Atlantides. Si le Manitoba veut se ruiner, qu'il le fasse, disent-ils. Ils aiment mieux prendre les intérêts de la compagnie que ceux du peuple, qui ira à la ruine si ce contrat est ratifié. Telle est l'attitude que je prends. Je ne veux attaquer personne, et j'ai le droit de dire, en réponse à ces interruptions, que je suis sincère, et heureux en même temps de voir autant d'honorables députés écouter attentivement ce que je dis.

Quelques VOIX : Continuez.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je me propose de continuer en la manière que je jugerai bonne, et je veux dire avec autant de calme que possible que sans vouloir rien faire que la Chambre ait le droit de blâmer——

L'honorable M. PRIOR : J'ai seulement demandé à l'honorable député de relire ce qu'il avait déjà lu. Il nous disait qu'il n'en avait lu qu'une petite partie, et je ne vois pas pourquoi il lui faudrait tant de temps pour nous faire connaître son opposition à un mal imaginaire.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Il y a une imputation dans cette remarque.

L'honorable M. PRIOR : Vous êtes trop susceptible.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Peut-être, mais je veux que l'honorable député sache que je suis très calme, et j'espère qu'il ne portera plus de faux jugements. Je veux seulement protester——

L'honorable M. PRIOR : Continuez.

M. RICHARDSON (Lisgar) : C'est ce que je veux faire. Je continue à lire le discours de M. Roblin :

Après avoir obtenu le bail du Pacifique du Nord, le gouvernement a songé à ce qu'il demanderait au Canadien du Nord, et a décidé de lui demander une haute-main complète sur ses tarifs de fret. Le Canadien du Nord a discuté longtemps avant d'accorder cela. La compagnie voulait établir un tarif de transport fixe sur le blé, dix cents, disons, en prenant Brandon comme centre, et 20 pour cent de réduction sur le tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique, tel qu'il existait alors. Le gouvernement n'a pas voulu cependant accepter ce qui peut paraître présentement un tarif raisonnable, mais qui dans cinq ou dix ans pourrait être exorbitant. Il a préféré avoir la maîtrise absolue.

Ce sont les propres paroles du premier ministre. Le Telegram, qui est l'organe du gouvernement, publiait, le 29 mars, l'extrait suivant du discours prononcé par le premier ministre de la province lors d'une démonstration qui lui était faite par l'Association des jeunes conservateurs :

Le gouvernement fédéral avait le pouvoir d'apposer son veto, mais il ne l'a pas voulu. Il a cru qu'il ne devait pas priver le gouvernement provincial de l'occasion qui lui était offerte de réglementer les tarifs pour le transport des marchandises, à moins d'être prêt lui-même à dépenser de l'argent pour alléger le fardeau des tarifs élevés qui écrasent la province.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il maintenant me dire ce qu'il pense de l'opinion émise par le procureur général du Manitoba ? Le Telegram du 9 mars fait dire ce qui suit au procureur général Campbell, en réponse à M. Myers :

C'est l'intention du gouvernement de réglementer absolument les tarifs, et ils seront réglementés de telle façon que personne autre que le lieutenant-gouverneur ne pourra les contester.

Telle a été l'attitude prise par le conseiller de la Couronne, le procureur général, M. Campbell.

Ce qu'il a compris est très évident.

Je citerai maintenant le Bulletin d'Edmonton, qui appartient à l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), si je ne me trompe. L'opinion que je vais citer est passablement significative, vu l'attitude que l'honorable gentleman prend en faveur de ce contrat. Le Bulletin d'Edmonton du 25 février 1901 contient cet article de fond :

Le Canadian Northern a un tarif de 3 cents du mille pour le service des voyageurs sur tout son réseau dans la province, et abandonne absolument à cette dernière le soin de fixer, pendant une période de trente ans, les taux de transport des marchandises d'un point à un autre dans les limites de la province et entre les différents points du Manitoba et Port-Arthur.

Si ce sont là les paroles de l'honorable député—et il me contredira sans aucun doute dans le cas contraire—il était d'avis que la province avait absolument la haute main sur le tarif relatif au transport des marchandises. Le Bulletin continue :

Le gouvernement manitobain, en se chargeant de payer l'intérêt sur le coût du chemin, se trouve autorisé à fixer les tarifs à exiger. C'est là une bonne chose pour ceux dont les fonds ont construits les chemins de fer, qui ne s'inquiètent pas de savoir d'où vient leur intérêt, pourvu qu'ils le retirent ; c'est aussi une bonne chose pour la population de la province, qui peut demander un tarif qui lui convienne, du moment que le paiement de l'intérêt est garanti d'une manière quelconque ; puisque l'on a obtenu cela au Manitoba, l'on doit aussi l'obtenir dans les Territoires.

Je désire appeler une attention spéciale sur ceci :

Le Manitoba a donné l'exemple, et les Territoires demanderont des avantages égaux quand le temps en sera venu.

Que signifie cela ? Cela veut dire que le Manitoba, s'étant chargé d'une dette de dix-sept millions et demi de dollars, pour obtenir le droit de fixer les tarifs de transport des marchandises dans cette province, les territoires doivent obtenir un droit analogue. Puis, pourquoi demanderait-on au Manitoba de se charger d'une dette énorme afin que non seulement cette province, mais aussi les territoires eussent des tarifs de transport peu élevés ? Cela explique l'attitude prise par l'honorable député de l'Alberta en faveur de ce bill. Nous pouvons alors comprendre pourquoi nous n'entendons que la voix des députés des Territoires du Nord-Ouest en faveur de cette affaire. Si ce que dit le Bulletin d'Edmonton est vrai, si les territoires doivent obtenir exactement les mêmes tarifs que le Manitoba, sans débourser un cent, alors cette convention leur est très avantageuse. La Chambre comprendra clairement pourquoi les députés des Territoires devraient se croiser les bras et dire : Eh bien ! le Manitoba se charge d'une dette de dix-sept millions et demi de dollars, et si cette province obtient un tarif de transport peu élevé, nous l'obtiendrons aussi, et, partant, nous approuvons la ratification du bill. Les honorables membres de la Chambre devraient se rappeler tout particulièrement ce fait, en re-

connaissant que les territoires du Nord-Ouest sont en faveur de la ratification de cette affaire. Nous aurions pu, il est vrai, nous attendre à ce qu'ils donnassent des preuves d'un peu de patriotisme ; nous aurions pu, il est vrai, nous attendre à ce que ces honorables gentlemen disent—et je suis certain que la plupart d'entre eux le croient—que puisque cette affaire signifie la ruine pour la province du Manitoba, et puisque cette dernière ne savait pas ce qu'elle faisait en consentant à ce marché : Nous allons venir à son secours :" Mais ils semblent ne voir que leur intérêt, et croyant qu'ils auront les mêmes tarifs sans faire de sacrifice, ils sont prêts à voter en faveur de cette mesure, peu importe ce que cela coûtera à une province voisine.

Je lirai un autre court extrait du Bulletin d'Edmonton, et je terminerai par la lecture des extraits qui démontrent ce que l'on a dit relativement à la fixation des tarifs. Ce qui suit a été écrit le 8 mars par le Bulletin d'Edmonton :

La population du Manitoba a la partie en mains ; à elle de jouer ou de dire qu'elle ne veut pas ce qu'elle réclame depuis les quinze dernières années——

Notez bien les mots.

Le droit défini et permanent de fixer les tarifs de chemin de fer.

Or, cette population a-t-elle ou va-t-elle avoir un droit défini et permanent de fixer ces tarifs ? Si je ne me trompe, parmi les députés qui m'entendent, il n'y en a pas un seul qui croit qu'elle va obtenir quelque chose de cette nature.

N'étant pas orateur exercé, il m'a toujours été difficile d'arranger mes discours pour qu'ils aient de la suite. Je suis sujet à m'éloigner d'un argument que je désire développer. Je demanderai donc à la Chambre de revenir à mon point de départ. Je lisais un contrat et il vaudrait autant que la Chambre connût parfaitement les faits qui s'y rattachent, avant de se prononcer en cette matière, et je vais reprendre cette lecture :

6. Les dites obligations devront être prêtes à être émises et livrées, et le gouvernement devra en garantir le paiement. Les dites obligations et la dite garantie régulièrement signée au nom du gouvernement devront être déposées entre les mains des fidéicommissaires de l'hypothèque les garantissant, et lorsque la compagnie aura construit sa ligne de Port-Arthur à la rivière La Pluie, et l'aura livrée au trafic et qu'un train direct ira de Winnipeg à Port-Arthur sur la dite ligne, mais non auparavant, les dites obligations garanties seront certifiées et remises à la compagnie ou à son ordre par les fidéicommissaires. Tout coupon périmé sur les obligations ainsi remises, avant la remise sera retranché et annulé. Pourvu, toujours, que nulle obligation ne soit en aucun temps certifiée ou délivrée par les fidéicommissaires, tel que prévu dans ce paragraphe, à moins que, et jusqu'à ce qu'on ait rendu à ces derniers en échange et pour un égal montant, les obligations déjà émises, afin qu'en aucun temps, il ne puisse y avoir

M. RICHARDSON (Lisgar).

d'obligations d'émises qui affectent la ligne, pour plus de $20,000 par mille sur une étendue n'excédant pas 200 milles, et ce, entre Port-Arthur et la rivière La Pluie. Pourvu aussi que jusqu'à ce que les fidéicommissaires aient reçu en échange toutes les obligations déjà émises, pour la protection du gouvernement, ces derniers conservant leur rang et privilège et seront, entre les mains des fidéicommissaires, au profit du gouvernement si celui-ci retire, sous la dite garantie, les obligations contre lesquelles elles auront été échangées.

Pourvu, de plus, que, lorsque toutes les dites obligations actuellement à percevoir auront été reçues par les fidéicommissaires, elles soient annulées.

7. La compagnie s'engage à ce que sa ligne de Port-Arthur à la rivière La Pluie soit construite et ouverte au trafic public et à ce qu'un convoi d'entier parcours partant de Winnipeg se rende sur la ligne jusqu'à Port-Arthur le ou avant le 1er jour d'octobre 1901. Pourvu que si, pour cause de mauvais temps, de grèves, de difficultés à se procurer des hommes ou des matériaux, ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté de la compagnie, la construction de la dite ligne est retardée, le commissaire des chemins de fer de la province du Manitoba puisse prolonger le délai pour la dite construction et la circulation du dit convoi.

8. En considération de la garantie des dites obligations et du transfert du dit bail et de la dite promesse de vente, la compagnie consent par les présentes à ce que, jusqu'au 30e jour de juin, A.D. 1930, la lieutenant-gouverneur en conseil fixe de temps à autre——

Ceci est très important——

—les taux devant être exigés et demandés par la compagnie pour le transport de toutes marchandises à partir de tous points sur les lignes de la compagnie dans le Manitoba jusqu'à Port-Arthur et de Port-Arthur jusqu'à tous les points sur les lignes de la compagnie dans le Manitoba, et de tous les points sur les lignes de la compagnie dans le Manitoba à tous les autres points sur les dites lignes dans le Manitoba. Pourvu toujours qu'avant qu'aucuns taux soient ainsi fixés la compagnie puisse être entendue et que ses intérêts soient pris en considération. La compagnie s'engage à ne jamais, en aucun temps, après que les dits taux auront été fixés, exiger ou demander pour le tansport de marchandises entre les points susdits des taux plus élevés que ceux qui auront été ainsi fixés par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Ainsi la compagnie s'engage à ne jamais exiger des taux plus élevés que les taux fixés par le lieutenant-gouverneur en conseil. Mais, maintenant, si nous consultons le contrat que nous sommes à ratifier, il est clairement entendu que ce parlement peut exercer son contrôle sur les taux ; et si les taux dans le Manitoba sont plus bas que dans Ontario ou dans les Territoires du Nord-Ouest, ce parlement peut ordonner l'égalisation de ces taux, nonobstant tout ce qui est stipulé ici. Si une commission fédérale des chemins de fer est nommée—et l'on nous donne à entendre que nous aurons une commission des chemins de fer—quelqu'un suppose-t-il que cette commission permettra qu'il y ait un taux réduit au Manitoba et un taux élevé dans Ontario ou les Territoires du Nord-Ouest ? Ainsi que cela a été dé-

montré devant le comité, elle demandera l'égalisation des taux. Cette clause du contrat est donc frappée de nullité :

9. La compagnie consent par les présentes à ce que la législature du Manitoba adopte toute législation qui pourra être nécessaire pour conférer à la cour du Banc du Roi pour le Manitoba pleine juridiction à l'instance du procureur général de la province au nom du gouvernement, pour décréter tout acte spécifique ou observation par la compagnie de toutes et chacune des conditions de cette convention et des dits bail et promesse de vente, et la compagnie par les présentes consent et se soumet à la juridiction de la dite cour en l'espèce.

10. A partir du temps où cette convention entrera en vigueur, la compagnie réduira ses taux de transport des voyageurs dans le Manitoba de façon à ce qu'ils ne dépassent pas 3 cents par mille par voyageur.

Je suis sous l'impression que nous avons déjà un taux de 3 cents par mille au Manitoba. L'honorable député de Selkirk (M. McCreary) fait un signe de tête à l'effet qu'il adhère à cette opinion. Il est mieux renseigné que moi sur ce point, et les honorables députés verront que cette clause du contrat n'est d'aucune valeur.

11. Les recettes et le revenu de la compagnie provenant de l'exploitation de ses lignes de chemin de fer comprises dans l'hypothèque garantissant les obligations et de toutes ses lignes dans le Manitoba, y compris les lignes concédées par les dits bail et promesse de vente, seront appliqués d'abord au paiement des frais d'exploitation des dites lignes de chemin de fer, et en second lieu au paiement des rentes en vertu du dit bail et promesse de vente, et à l'intérêt sur les obligations des dites lignes déjà garanties ou devant être garanties par le gouvernement ou émises avec le consentement du gouvernement.

Elle doit payer les frais d'exploitation d'abord, puis les rentes en vertu des baux, puis l'intérêt sur les obligations.

Or, comment allons-nous contrôler les frais d'exploitation sur les quarante milles dans le Minnesota ? Nous n'avons aucun contrôle là-dessus. Y a-t-il un seul membre de cette Chambre qui, s'il fait un contrat avec quelqu'un, ne stipule pas dans l'acte exactement ce qui peut être fait et ce qui ne peut pas être fait ? Ces quarante milles dans le Minnesota sont sous le contrôle étranger, et comment allons-nous découvrir ce que pourront être les frais d'exploitation dans un pays étranger ? La compagnie peut faire là exactement ce qui lui plaira et nous ne pourrons y exercer aucun contrôle. De sorte que, si elle peut compter ce qu'elle voudra pour les frais d'exploitation, la Chambre doit voir que la province du Manitoba n'a aucune chance de se faire payer la rente. Et ceci nous ramène à l'ancienne proposition à l'effet qu'à moins que ce parlement prenne bien soin de sauvegarder absolument ces obligations et de voir à ce que la compagnie puisse être capable de payer cela, c'est évident. Ses dépenses annuelles sont plus fortes que ses recettes, et cela étant, il faut qu'il contiue à emprunter et au bout d'un certain temps il sera rendu au bout de son rouleau et sera obligé de venir demander au parlement fédéral, qui lui aura imposé ce contrat, de payer ses dettes.

Et en considération du dit pouvoir conféré au lieutenant-gouverneur en conseil concernant la fixation des taux, le gouvernement consent à ce que, si les dits recettes et revenus, après le paiement des dits frais d'exploitation, ne sont pas suffisants pour payer les dits rentes et intérêts, le déficit (s'il y en a un) sera à la charge du gouvernement, et la compagnie en sera dégagée. Pourvu toujours que le dit déficit (s'il y en a un) soit constaté à la fin de chaque période de deux ans, à commencer le 1er jour d'octobre 1901, et tout surplus durant l'une ou l'autre année de cette période, sera, autant qu'il sera nécessaire, appliqué à la réduction de tout déficit de l'autre année de la dite période ; mais pour les fins de cette clause, chaque période sera traitée séparément de chaque autre période.

On divise cela en périodes de deux ans, et si dans une période quelconque de deux ans le chemin rapporte des profits, alors la compagnie paye les rentes, mais si elle perd, c'est le gouvernement qui paye les rentes. Si, cependant, il y avait un fort surplus durant cette période de deux ans, et si la compagnie faisait beaucoup plus d'argent qu'il n'en faut pour payer les frais d'exploitation, les rentes et l'intérêt sur les obligations, elle mettrait le surplus dans son gousset. Mais s'il y a deux années improductives, il faut que le gouvernement en souffre ; il faut que le gouvernement paye toute perte subie durant ces années. Si les deux années sont abondantes, tout ce que la compagnie est tenue de faire c'est de payer les rentes et elle empêche le reste. On s'est beaucoup opposé à cette clause comme étant partiale. De fait, tout homme de loi qui examinera le contrat s'apercevra que c'est un cas de " pile, je gagne ", pour la compagnie et " face, tu perds " pour la province.

Pour les fins de cette clause, l'expression " frais d'exploitation " n'inclut pas la rémunération d'aucun fonctionnaire, employé ou toute autre personne dont tout le temps n'est pas consacré de bonne foi aux dites lignes de chemin de fer ; mais, quant aux fonctionnaires, employés ou autres personnes dont les services sont nécessaires ou désirables relativement aux dites lignes et dont tout le temps ne sera pas consacré au service de ces lignes, une rémunération raisonnable sera comptée pour le temps réellement consacré et les services réellement rendus relativement aux dites lignes ; et la dite condition ne comprendra pas de dépenses, paiements ou déboursés qui ne seront pas raisonnablement nécessaires pour l'administration efficace, l'entretien, l'exploitation et les réparations des dites lignes, et la dite expression n'inclura pas le coût du posage de doubles-voies sur les dites lignes, mais les voies de garage réellement nécessaires pour le trafic et l'exploitation des lignes ne seront pas considérées comme des double-voies. S'il surgissait quelque différend entre le gouvernement et la compagnie quant aux frais d'exploitation en vertu de cette clause, il serait soumis au juge en chef de la cour du Banc du Roi pour le Manitoba alors en fonctions, qui aura plein pouvoir de statuer en la

matière, et qui, pour ce faire, pourra entendre la preuve et consulter des experts, et usera de son propre jugement pour en arriver à une décision, et sa décision sera finale, obligatoire et sans appel. Pour les fins de cette clause, le chemin de fer Minnesota et Manitoba sera considéré comme une ligne de chemin de fer compris dans la dite hypothèque assurant les dites obligations garanties.

Il semblerait d'après cela que la section du Minnesota serait amenée sous l'opération de cet acte ; mais l'on comprendra que l'on ne peut pas rendre sujette à la juridiction d'un tribunal canadien une compagnie organisée aux Etats-Unis et dont les opérations sont limitées aux Etats-Unis.

12. Les dispositions contenues dans la législation existante et les conventions relatives à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Nord et Manitoba en ce qui concerne le droit de circulation par d'autres compagnies sur les lignes comprises dans les dit bail et promesse de vente, ne seront pas abrogées par ce qui est contenu dans les présentes, ni par les conditions ou par l'effet des dits bail et promesse de vente, mais tous ces droits seront préservés et pourront être exercés dans la même mesure au sujet des lignes cédées en vertu des dits bail et promesse de vente, comme si les dits bail et promesse de vente, et cette convention n'eussent pas été faits et comme si les dites lignes continuaient à être exploitées par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Nord et Manitoba. La compagnie pourra accorder à toute autre compagnie, excepté la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien et toutes autres compagnie ou compagnies exploitées dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, des droits de circulation sur les dites lignes à des taux de péage raisonnable et aux conditions qui pourront être arrêtées.

13. La compagnie se procurera et entretiendra sur ses lignes le matériel de roulement nécessaire pour pourvoir raisonnablement aux exigences du transport des marchandises et des voyageurs sur les dites lignes, et s'il s'élevait quelque différend au sujet de cette clause, il sera décidé par le comité des chemins de fer du Conseil privé du Canada.

14. La compagnie s'engage envers le gouvernement à ce que ses comptes soient apurés de temps à autres, et pas moins d'une fois par année, par un apurateur nommé par la compagnie avec l'approbation du gouvernement.

15. La compagnie fera des arrangements pour des raccordements entre son réseau de chemin de fer à partir d'un point à l'est de Sprague-Station et quelque ligne de chemin de fer maintenant relié ou devant être relié avec Duluth sur le lac Supérieur.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a employé un fort argument au comité des chemins de fer au sujet de ce point. En vertu de ce contrat, la compagnie est obligée de contruire un chemin à partir de sa ligne de la Rivière LaPluie jusqu'à Duluth, et plus tard, la compagnie pourra, pour des raisons qui lui seront propres, envoyer tout son fret par Duluth. Alors que devient le contrôle dans le Dominion ? Le gouvernement fédéral pourra dire : Vous ne devez pas envoyer ce fret sur la ligne américaine de chemin de fer, nous insistons pour qu'il soit envoyé par le chemin de fer canadien ; et la compagnie pourra dire : Alors, cela fait une différence très considérable, et si vous insistez là-dessus, il nous sera impossible de nous conformer à notre contrat avec le Manitoba. Mais l'honorable député de Labelle a si bien développé cet argument que je n'entreprendrai pas de le répéter, car il peut le faire beaucoup mieux que moi.

M. RICHARDSON (Lisgar).

14. Nonobstant la présente exemption d'impôts, la compagnie s'engage à payer au gouvernement chaque année après l'année 1905 et jusqu'à l'échéance des obligations devant être garanties, tel que convenu par les présentes, une somme devant être fixée de temps à autres par le lieutenant-gouverneur en conseil, n'excédant pas 2 par 100 des recettes brutes de la compagnie sur ses lignes au Manitoba couvertes par les hypothèques garantissant les obligations garanties jusqu'à présent ou devant être garanties par le gouvernement, et sur les lignes comprises dans les dits bail et promesse de vente, et en considération des dits paiements, la compagnie et les bailleurs des dits bail et promesse de vente, leurs propriétés, revenus et franchises seront exempts des dits impôts tel que pourvu par l'article 18 du chapitre 57 des statuts du Manitoba de 1900, durant la circulation des dites obligations devant être garanties en vertu de cette convention. Pourvu, cependant, que tout terrain actuellement exempt de ces impôts continuera à en être exempt durant la circulation des dites obligations.

17. La compagnie continuera à avoir et à entretenir comme étant ses usines à Winnipeg, les usines de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et du Manitoba, formant partie des propriétés cédées par les dits bail et promesse de vente ; et les bureaux principaux de la dite compagnie au sujet de l'exploitation des lignes couvertes par la dite hypothèque garantissant les dites obligations garanties seront dans la ville de Winnipeg.

18. La compagnie s'engage à ce que tout le fret sujet à contrôle expédié ou livré aux lignes couvertes par la dite hypothèque soit transporté sur les dites lignes sur une distance aussi considérable que possible vers sa destination. Pourvu toujours que le commissaire des chemins de fer de la province du Manitoba puisse, de temps à autre, consentir à ce que du fret soit détourné de ces lignes.

La compagnie, ni aucun des embranchements (y compris les lignes cédées par les dits bail et promesse de vente) ni aucune lignes de chemin de fer affermées par la compagnie ou sous son contrôle, ne pourront être en aucun temps fusionnées avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, ou aucun de ses embranchements ou aucun embranchement affermé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien ou sous son contrôle. Toute tentative de fusionnement de ce genre ou d'arrangement pour créer un fonds commun ou pour mettre en commun les recettes des dites deux compagnies, chemins de fer ou embranchements, ou de toutes lignes de chemin de fer ou parties de ces lignes affermées par ces compagnies ou l'une d'elles sera frappée de nullité absolue. Cette disposition, cependant, ne s'appliquera pas aux arrangements de transport ou de circulation faits avec le consentement du Gouverneur en conseil.

20. La compagnie accorde par les présentes au gouvernement la faculté, devant être exercée durant l'année 1929, d'acheter toute l'entreprise

alors complète de la compagnie, y compris tous les droits, franchises, pouvoirs, bien meubles et immeubles lui appartenant pour la valeur raisonnable que cela représentera alors comme entreprise en exploitation. Cette promesse de vente n'est pas transférable par le gouvernement.

En foi de quoi les parties à ce contrat ont dûment signé les présentes ce 11ème jour de février 1901.

(Sceau) R. P. ROBLIN,
Commis. des chemins de fer pour le gouv.

(Sceau Cie de C. de F.N.C.)

FREDERIC NICHOLLS,
Président.

J. M. SMITH,
Secrétaire.

Signé, scellé et livré en présence de Z. A. Lash.

Tel était le contrat passé par la compagnie et le gouvernement du Manitoba. Je veux maintenant lire l'acte passé par la législature du Manitoba pour ratifier cette convention et, comme il contient des articles dont je parlerai plus tard, je crois qu'il est fortement à désirer que les honorables députés qui comprennent leur responsabilité en ce qui concerne cette question et qui veulent voter d'une façon intelligente et patriotique m'écoutent avec attention en ce qui concerne ces articles :

TEXTE COMPLET DE L'ACTE RATIFIANT LE CONTRAT DU CANADIEN SEPTENTRIONAL TEL QU'ADOPTE PAR LA LEGISLATURE DU MANITOBA, LE 13 MARS.

Sa Majesté, de l'avis et avec le consentement de l'assemblée législative de la province du Manitoba, décrète ce qui suit :

1. Le contrat daté le onzième jour de février 1901, énoncé dans l'annexe " A " du présent acte est par les présentes confirmé et est et sera valide, obligatoire et en vigueur conformément à sa teneur, et les parties à ce contrat sont, et chacune d'elles est, par les présentes autorisées et requises de le mettre à exécution et de se conformer à toutes ses conditions selon sa véritable intention et interprétation et de temps à autres et en tout temps, de faire toutes les choses et tous les actes et paiements requis par le contrat.

2 En amendement aux erreurs d'écriture dans la clause 11 du dit contrat, il est par les présentes décrété que les mots " et rentes " sont par les présentes insérés après le mot " exploitation " dans la treizième ligne de la dite clause, telle qu'imprimée dans l'annexe ci-joint et que les mots " rentes et " sont par les présentes biffés de la quatorzième ligne de la dite clause et que le mot " avec " dans la huitième ligne de la clause 19 du dit contrat est par les présentes biffé et le mot " ou " lui est substitué.

3. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, partie à ce contrat, ses successeurs et ayants droit reçoit par les présentes la faculté de pouvoir, en aucun temps durant le terme prescrit par le dit contrat, acquérir, et est par les présentes autorisée à acquérir absolument les propriétés cédées comprises dans l'acte de bail daté du 15 janvier 1901 et énumérées dans l'annexe du présente acte, et tous les droits, franchises et pouvoirs des bailleurs mentionnés dans le dit bail, libres de toute hypothèque, pour la somme de $7,000,000, et les dits bailleurs, leurs successeurs et ayants-droit sont par les présentes respectivement requis de céder et transférer et céderont et transféreront à la dite compagnie, ses successeurs et ayants-droit, les dites propriétés, franchises, droits et pouvoirs, libre de toute hypothèque, lorsque cette faculté d'achat sera exercée et sur paiement de la dite somme de $7,000,000 de la manière ci-après mentionnée.

4. La dite faculté d'acheter sera exercée par la dite compagnie, ses successeurs ou ayants droit, donnant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique du Nord ou à ses successeurs un avis par écrit à cet effet. La dite somme de $7,000,000 sera payée à la cour du Banc du Roi du Manitoba pour être payée et distribuée tel que ci-après pourvu, et cette somme représentera les dites propriétés cédées et franchises, les dits droits et pouvoirs dont seront saisis absolument par le fait, la dite compagnie, ses successeurs et ayants droit, libres de toute hypothèque, et tous les transferts et cessions nécessaires pour cela seront exécutés et livrés par les bailleurs respectivement.

5. La dite somme sera payée et distribuée parmi les dix bailleurs et les personnes ou sociétés intéressées dans les dites propriétés cédées à titre de créanciers hypothécaires, porteurs d'obligations ou autrement, et dans l'ordre que le dit tribunal pourra fixer, et afin de découvrir quels sont ceux qui sont intéressés et le montant de leurs intérêts et d'ordonner la distribution convenable de la dite somme et de mettre à exécution et de donner pleine vigueur aux dispositions des articles 3, 4 et 5 de cet acte, pleins pouvoirs et pleine juridiction, sont par les présentes conférés à la dite cour.

6. Au cas où la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, ses successeurs et ayants droit feraient défaut en omettant d'exécuter quelques-unes des conditions du dit contrat énoncé dans l'annexe à cet acte, ou quelques-unes des conditions du dit contrat ou bail, ou de l'hypothèque mentionnée dans la clause du dit contrat, la cour du Banc du Roi, aura plein pouvoir et pleine juridiction, par les présentes conférés, sur l'instance du procureur général de la province, au nom du gouvernement, de décréter tout acte spécifique concernant l'observation des dites conditions et de chacune d'elles, et pour mettre le dit décret en vigueur.

7. La garantie sur les obligations de la compagnie prévue par le contrat énoncé dans l'annexe à cet acte, sera valide et obligatoire dans la forme suivante (ou au même effet) endossée sur chaque obligation garantie, savoir : " La somme principale garantie par cette obligation et l'intérêt sur cette somme, payable sémi-annuellement au taux de 4 pour 100 par année, sont par les présentes garantis par le gouvernement du Manitoba " ; et sera signé par le trésorier provincial, et le gouvernement du Manitoba sera, à partir de cette date, tenu de payer le principal et l'intérêt——

Lorsque j'ai parlé des $17,500,000 que le gouvernement du Manitoba sera tenu de payer, car il sera tenu de payer :

—principal et intérêt des dites obligations, selon leur teneur, et le lieutenant-gouverneur en conseil est par les présentes autorisé à conclure des arrangements pour se procurer l'argent nécessaire afin de faire face aux exigences de la dite garantie et d'avancer le montant nécessaire à cette fin à même les fonds publics de la province du Manitoba.

Maintenant, j'arrive à l'article 8. Le très honorable premier ministre va voir comment l'hypothèque y est mentionnée :

8. Il sera inclus dans l'hypothèque garantissant les dites obligations garanties et auxquelles il est pourvu par le paragraphe 5 du dit contrat.

C'est là-dessus que je base mon argument, et je désire que les honorables députés me prêtent leur attention la plus soutenue :

Il sera inclus dans l'hypothèque——

Cette hypothèque devrait être déposée sur le bureau, afin que l'on puisse découvrir si elle a été mise à exécution ou non.

Il sera inclus dans l'hypothèque garantissant les dites obligations garanties et auxquelles il a été pourvu par le paragraphe 5 du dit contrat, les termes et conditions pour amplifier et mettre à exécution les dispositions du dit contrat, et toutes les autres conditions que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra juger nécessaires dans l'intérêt public.

Voyez combien cela est large. Nonobstant tout ce qui est contenu dans ce contrat, seront incluses, dans le paragraphe du contrat, toutes les autres conditions que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra juger nécessaires dans l'intérêt public. Cela est passablement large. Tout ce que le gouvernement du Manitoba pourra juger nécessaire dans l'intérêt public, pourra être inséré dans ce contrat. Que pensez-vous qu'il soit arrivé ? La Chambre de Commerce a recommandé de mettre une foule de choses dans le contrat. Ces choses n'y ont pas été insérées. On nous dit que quelques-unes seront insérées dans l'hypothèque. C'est pour cela que je demande que l'hypothèque soit au moins déposée sur le bureau afin que nous puissions découvrir si ces sauvegardes ont été insérées dans l'hypothèque. Car la législature n'aurait jamais passé l'acte si ces sauvegardes n'eussent pas été mises dans l'hypothèque.

Toutes les autres conditions que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra juger nécessaires dans l'intérêt public, bien que ces conditions puissent être en désaccord avec quelques-unes des dispositions du dit contrat.

Le Gouverneur en conseil a donc le pouvoir de mettre dans le contrat toutes dispositions qui pourraient être nécessaires dans l'intérêt public.

—bien que ces conditions puissent être en désaccord avec quelques-unes des dispositions du dit contrat. Et la dite compagnie y ayant consenti, l'hypothèque comprendra des conditions décrétant qu'aucune partie de la clause 11, du dit contrat qui décrète que le déficit (s'il y en a) y mentionné, sera comblé par le gouvernement, ne s'appliquera pas avant que l'une ou l'autre des réductions suivantes dans les taux de la compagnie auront eu lieu :—(a) Réductions s'élevant ensemble à plus de 4 cents par cent livres sur les taux du tarif en vigueur, à la date du dit contrat pour le transport du grain du Manitoba à un port du lac Supérieur.

Le taux est maintenant de 14 cents par cent livres, et vous verrez jusqu'à quel point est importante une réduction de 4 cents par cent livres sur la récolte du Manitoba.

Et (b) Réductions s'élevant ensemble à plus de 15 pour cent des taux du tarif en vigueur à la dite date, pour le transport de tout l'autre fret à partir de certains points jusqu'à Fort-William et Port-Arthur, et *vice versa* ; aussi, pourvu que tout déficit payé par le gouvernement et survenu avant le temps où la dite disposition dans la clause 11, s'applique comme susdit, soit garanti et remboursé par la compagnie de la manière qui pourra être déterminée par le lieutenant-gouverneur en conseil, et qui sera prévue dans la dite hypothèque. Pourvu toujours que les taux pour le transport du bois de corde, des billots de pin et d'épinette établis en vertu des contrats existants avec le gouvernement, puissent continuer. Et la dite hypothèque et le dit contrat seront pris et interprétés ensemble. Et l'interprétation qui devra leur être donnée sera celle qui sera la plus favorable à la province.

9. Cet acte entrera en vigueur le jour de sa sanction.

Je désire que le premier ministre spécialement, et je désire que chaque membre du gouvernement remarque ceci :

Et les dits hypothèque et contrat seront pris et interprétés ensemble.

En vue de ceci, n'est-ce pas une demande très raisonnable que je fais en exprimant le désir que cette hypothèque soit déposée sur le bureau de la Chambre afin que nous puissions l'interpréter avec la convention ? Imaginez-vous un article comme le suivant dans le bill :

Et l'interprétation qui lui sera donnée sera celle qui sera la plus favorable à la province.

On ne sait même pas ce qui est dans l'hypothèque, et cependant, on nous demande d'adopter ce bill à la hâte. Je n'ai aucun doute que le premier ministre et le ministre de la Marine, qui n'assistaient pas à la séance du comité des chemins de fer seront tout étonnés de cela.

Une VOIX : Très bien, très bien.

M. RICHARDSON (Lisgar) : J'entends encore ce rire, mais cela importe peu. Le premier ministre sera étonné de savoir que cette clause que je viens de lire et qui donne au lieutenant-gouverneur le pouvoir d'insérer toute disposition qui pourrait être dans l'intérêt du peuple, est laissée hors du bill que nous sommes appelés à adopter ce soir. Au nom de la simple justice, comment peut-on demander à ce parlement de voter un bill destiné à causer la ruine du Manitoba et qui laisse de côté l'essence même de tout le contrat ?

Le PREMIER MINISTRE : Elle est dans l'autre contrat.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Lequel ?

Le PREMIER MINISTRE : Elle est dans l'acte du Manitoba.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Elle peut être dans l'acte du Manitoba, mais elle n'est

pas dans ce bill, et la compagnie peut venir dire que cela ne se trouve pas dans l'acte ratifié par le Gouverneur général, et qu'elle n'est réglée que par l'acte fédéral.

M. HUGHES (Victoria) : Comment ratifions-nous cet Acte ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : La convention faite entre le gouvernement du Manitoba et cette compagnie de chemin de fer ne peut être mise à exécution sans la législation que nous sommes à adopter ici.

Une VOIX : Qui a dit qu'elle pouvait l'être ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Que voulez-vous me donner à entendre par là ? Je dis qu'elle ne peut l'être, et puisque nous sommes appelés à passer une loi qui rend le contrat obligatoire de la part du Manitoba, il faut que nous en soyons responsables. Je vois que le premier ministre hoche la tête.

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. RICHARDSON (Lisgar) : J'espérais l'avoir convaincu, à l'heure qu'il est.

Le PREMIER MINISTRE : Pas sur ce point.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ne désespère pas de convaincre le très honorable ministre avant de finir. Sur la recommandation du ministre des Chemins de fer, ce qui suit a été ajouté au bill :

Rien dans cet acte, ni dans le contrat, dans les annexes y contenues ou rien de ce qui sera fait en exécution de cet acte ou du dit contrat, ne devra d'abord : (a) annuler ou limiter temporairement ou autrement les droits ou pouvoirs en vertu de la législation existante ou future du parlement du Canada, du gouvernement ou du Gouverneur général en conseil, ou du comité des chemins de fer du Conseil privé, ou de tout commissaire ou autre autorité concernant toute question, obligation ou devoir.

Nous ne donnons pas au Manitoba l'acte qu'il a adopté, mais nous déclarons distinctement que la Confédération du Canada va exercer son pouvoir comme par le passé.

(b) Placer le Gouverneur du Canada directement ou indirectement sous aucune responsabilité, obligation ou devoir relativement à aucunes obligations, débentures, effets ou valeurs d'aucune sorte, ou aucun intérêt sur ces obligations, etc., ou aucun paiement mentionnés dans le dit contrat ou prévu par le dit contrat ou provenant du dit contrat. (c) Autoriser la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord contrairement à l'interprétation de l'Acte des chemins de fer, à exiger ou demander des taux plus élevés pour le transport des marchandises ou des voyageurs, que ceux qui ont été fixés jusqu'ici ou qui seront fixés à l'avenir en vertu de l'autorité de la législation existante et future du parlement du Canada, par le Gouverneur général en conseil, ou par le comité des chemins de fer du Conseil privé ou par tout commissaire ou autre autorité.

Il m'est impossible de voir que cela soit compatible avec le marché contenu dans la convention du 11 février 1901. Ce n'est certainement pas le contrat qui a été conclu entre la législature du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Le paragraphe 5 de la dite convention du 11 février 1901 dit :

La dite hypothèque garantissant la dite émission sera conçue dans telle forme qu'il plaira au lieutenant-gouverneur en conseil et en des termes semblables, en tant qu'ils pourront s'appliquer à l'hypothèque, à ceux qui sont énoncés dans l'annexe B du chapitre 57 des statuts du Canada pour l'année 1899, avec tous les changements et les clauses supplémentaires qui pourront être nécessités par les conditions de cette convention.

Vous voyez là encore un fort argument en faveur de la production du contrat. Il doit être conçu en termes semblables à l'hypothèque qui a été exécutée en 1899 entre la province du Manitoba et ces mêmes propriétaires de voies ferrées. J'ai cette hypothèque ici dans les statuts, et il se peut qu'à une phase plus avancée je la lise à la Chambre, afin que, lorsque nous aurons l'hypothèque, dans le cas actuel, nous puissions voir si elle est conçue en des termes semblables. En vue de la clause que j'ai lue, le lieutenant-gouverneur en conseil est revêtu du pouvoir de changer n'importe laquelle des dispositions du marché ; et comme je l'ai démontré, un changement spécifique a été fait dans le marché conclu entre les parties. Dans le bill n° 103, tel que d'abord soumis au parlement du Canada, l'article 2 pourvoit à l'intercalation d'un pareil changement spécifique ou de tout autre changement que le lieutenant-gouverneur en conseil pourrait juger nécessaire. En voici les termes :

La compagnie peut, dans l'hypothèque garantissant les obligations mentionnées dans le paragraphe 5 du dit contrat, consentir aux conditions pour amplifier et mettre à exécution les conditions du dit contrat, et à toute autre condition que le lieutenant-gouverneur en conseil de la province du Manitoba pourra juger nécessaire dans l'intérêt public, bien qu'elles puissent être en désaccord avec quelques-unes des dispositions du dit contrat.

Naturellement, ceci n'est pas ce que nous ratifions. On ne demande pas au parlement du Canada de se conformer aux désirs de la législature du Manitoba, tels qu'exprimés dans sa législation, mais au contraire, on lui demande de permettre à la compagnie du chemin de fer de faire un marché qui n'a pas été approuvé par la législature du Manitoba. J'ai commenté ce point.

Maintenant, je voudrais présenter sous une forme concise les objections qui sont faites contre la convention par une partie considérable des gens du Manitoba, telles que représentées par une délégation qui a comparu ici il y a une semaine ou deux, et dont les membres ont été entendus devant le comité des chemins de fer. Cette délé-

gation a analysé ces contrats ; elle a fait ressortir en relief les principaux points de ces objections, et il est important que la Chambre en soit saisie. Le député de Winnipeg a, à mon avis, soumis à la Chambre une preuve qui devrait convaincre les gens raisonnables du fait que la grande majorité du peuple manitobain est opposée à la ratification de cette opération. Voici les points d'objection qui ont été soulevés par la délégation dont j'ai parlé :

Le gouvernement de la province du Manitoba a consenti à affermer de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Nord, ses lignes dans cette province pour neuf-cent-quatre-vingt-dix-neuf ans, moyennant une rente annuelle de $210,000 pour les premiers dix ans, de $225,000 pour les deuxièmes dix ans, de $275,000 pour les troisièmes dix ans, et de $300,000 pour le reste de la période. La province a aussi la promesse de vente en tout temps pour $7,000,000.

En vertu d'une convention (voir Annexe "A") le gouvernement transporte ce bail et cette promesse de vente à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, garantit les obligations, intérêts et principal sur 290 milles des lignes de cette dernière compagnie dans la province d'Ontario et permet une nouvelle émission de $2,000 par mille sur ses lignes dans le Manitoba.

La province est donc primitivement responsable d'une charge annuelle de (1) $298,000 de rente annuelle moyenne ; (2) de $232,000 d'intérêts sur les obligations sur la section d'Ontario ; (3) de $153,920 d'intérêts sur les obligations préalablement garanties par la province sur les lignes du chemin de fer Canadien du Nord dans le Manitoba ; formant une charge totale annuelle de $683,920 et une dette capitale de $17,610,000.

Ces chiffres sont alarmants, et tout en croyant que le problème du transport dans la province mérite l'attention, la responsabilité encourue en vertu de ces contrats est tout à fait hors de proportion des bénéfices qu'ils rapporteront.

Le revenu total de la province est d'environ $900,000 et les dépenses s'élèvent approximativement au même chiffre.

Je crois que c'est là une erreur. Mon impression est que les recettes totales de la province excèdent à peine $700,000, et que les dépenses s'élèvent approximativement au même chiffre. De fait, elles sont généralement plus considérables, car il y a ordinairement déficit.

On verra donc qu'une charge annuelle supplémentaire, que nous pourront être appelés à payer en tout ou en partie—et dans certaines conditions la compagnie du chemin de fer est exemptée de rembourser—est une expérience dangereuse et un risque que notre jeune province n'a pas le droit de courir.

Le droit qu'avaient les municipalités de subventionner des entreprises par le vote populaire a été aboli il y a quelques années par la législature, à cause des résultats sérieux que cela avait déjà entraînés, dans plusieurs municipalités ; cependant, la législature, sans donner au peuple l'occasion de se prononcer, se propose de subventionner une entreprise de chemin de fer, au moyen d'une garantie d'obligations. N'est-il pas juste de demander que l'on donne à la province un temps raisonnable pour considérer une proposition entraînant une responsabilité de plus de $400 pour chaque cultivateur du Manitoba ?

M. RICHARDSON (Lisgar).

Les contrats ont d'abord été rendus publics. Le contrat de février est problématique, indéfini et nullement satisfaisant pour le peuple. Le " contrôle des taux est un terme vague et peut signifier beaucoup, peu ou rien du tout en fait de bénéficies pour la province. D'abord, le gouvernement doit chaque année faire face à une charge fixe de plus de $600,000, circonstance qui, en elle-même, suffit pour influencer les taux. Puis, la condition des récoltes, les temps prospères ou difficiles, la concurrence et beaucoup d'autres causes pourraient produire leur effet, de sorte que le gouvernement, avant de pouvoir contrôler les taux, est lui-même contrôlé par des circonstances qui peuvent le rendre impuissant. En vue de l'aide très substantielle qui a été donnée, nous croyons qu'il est raisonnable de demander qu'un maximum de taux soit fixé.

Les contrats ont d'abord été rendus publics le 16 février, et ils ont été ratifiés par la législature le 13 mars courant—juste vingt-cinq jours après. Les conditions du pays ne justifient pas cette hâte. Nous parlons pour l'immense majorité de la province lorsque nous insistons auprès du parlement pour lui faire comprendre l'importance d'un délai. Si le contrat est bon, un délai ne peut lui nuire, s'il est mauvais, un délai de la part du parlement rendra un immense service à notre jeune province.

Les valeurs provinciales et les obligations garanties déjà sur le marché s'élèvent en chiffres ronds à $5,000,000. On ne devrait pas augmenter cette somme à moins qu'il ne soit absolument certain que l'on en retirera des avantages correspondants. Cette proposition portera notre passif à environ $20,000,000, somme certainement alarmante si l'on considère le fait que notre population ne dépasse pas 300,000. Nous espérons le contraire, mais il semble raisonnable de s'attendre à ce que cette dette énorme ait pour effet d'affecter d'un façon nuisible toutes les valeurs locales ou provinciales qui pourront à l'avenir être offertes en vente.

Aucune mesure n'est prise en vue de l'expansion future des chemins de fer. Un grand nombre de parties de la province souffrent encore du manque de communications par voie ferrée. Ces régions sont responsables de leur part de la dette et elles ne devraient pas être oubliées dans les contrats.

Voilà le point que j'ai voulu faire ressortir. Nous demandons peu ; nous ne vous demandons que de voter pour renvoyer la question au Manitoba, en vue des conditions modifiées et en vue de la déclaration catégorique que le Manitoba ne reçoit pas ce qu'il croyait recevoir. Il n'est que juste de dire au Manitoba : Nous allons vous donner une autre occasion d'y songer, puis, si vous le ratifiez, il sera raisonnable de laisser passer ce bill. En tant que je suis concerné, je retirerais alors toute mon opposition à la ratification. On n'a nullement pourvu à l'expansion des chemins de fer. Un grand nombre de parties de la province souffrent maintenant du manque de communication par voie ferrée, et ces régions sont responsables pour leur part et l'on devrait en tenir compte dans le contrat.

Dans ce contrat l'on n'a nullement prévu l'expansion des voies ferrées mais dans

l'offre soumise par le chemin de fer Canadien du Pacifique, il y avait une disposition relative à un grand nombre de prolongements de voies ferrées fortement à désirer dans la province :

Le contrat ne contient aucune disposition régissant les taux sur les matériaux de construction. La compagnie de construction et la compagnie du chemin de fer étant virtuellement la même, le taux devrait être fixé afin que les matériaux de construction ne soient pas transportés à perte.

Deux autres offres ont été faites au gouvernement par des compagnies responsables, lesquelles offres comportaient des réductions spécifiques et satisfaisantes des taux. L'une d'elles n'imposait aucune responsabilité, l'autre, un montant beaucoup moins onéreux. En vue de ces faits, nous croyons qu'il est raisonnable de prétendre que le délai dans la ratification du contrat du Canadien du Nord ouvrirait la voie à un règlement satisfaisant du problème du transport et nous sauverait peut-être d'une position périlleuse.

A ce propos nous pourrions remarquer que, même après que le bail et le contrat eurent été rendus publics, des gens responsables ont offert de construire et d'équiper une ligne de chemin de fer égale en longueur et du même type que le Pacifique du Nord pour la somme de $3,500,000, soit $10,000 par mille, tout juste la moitié de la somme fixée comme étant la valeur de la ligne en vertu de la convention.

Ceci est un point important, mais nonobstant le fait que le Manitoba paie au chemin de fer Pacifique du Nord $7,000,000, une compagnie responsable a offert de construire des lignes semblables pour juste la moitié du montant. Permettez-moi de lire une lettre adressée à la Tribune et au Télégram de Winnipeg, l'organe local du gouvernement :

Au rédacteur de la Tribune.

Cher monsieur,—Voulez-vous avoir la bonté de me donner un peu d'espace dans la Tribune pour la lettre ci-incluse que j'ai expédiée au Telegram ?

Au rédacteur du Telegram.

Monsieur,—Dans votre numéro du 23, je remarque que vous dites ce qui suit :—

"Il est remarquable que ceux qui critiquent la solution que le gouvernement a trouvée au problème des chemins de fer n'ont pas d'idées à suggérer quant à la ligne de conduite qui devrait être tenue par le gouvernement."

Ayant été entraîné dans la controverse quelque peu contre mon gré, j'ai considéré ceci comme un défi. Je désire déclarer que je suis sympathique au gouvernement actuel et je regretterais beaucoup un changement au moment actuel. Parmi les députés qui appuient la ratification de ce contrat avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, il y a des hommes que j'ai connus depuis leur enfance, et je ne pourrais trouver dans leur conduite un seul acte qui fût de nature à les humilier et tout en critiquant le contrat, je veux le faire avec la plus grande équité, avec la plus haute considération envers des hommes qui sont de mes amis personnels. Je crois que notre principale divergence consiste dans le fait qu'ils sont plus optimistes en ce qui concerne les possibilités de l'avenir que je ne le suis et qu'ils ont moins d'expérience que moi en ce qui concerne le coût de la construction des voies ferrées. Je ne mentionnerai que quelques points qui deviendront de plus en plus difficiles à expliquer à mesure que les hommes d'affaires du pays auront le temps de les examiner. Nous allons considérer la question de l'achat du chemin de fer du Pacifique du Nord. J'ai feuilleté un manuel des chemins de fer et j'ai constaté que le Pacifique du Nord a coûté environ $21,000 du mille lorsqu'il y avait 250 milles de construit ; cela comprend le matériel roulant et tout excepté le grand hôtel Manitoba. J'avoue que je ne puis m'expliquer la dépense d'environ $3,000 sur ce coût. Je ne crois pas que cette somme ait jamais été dépensée sur le chemin parce que ni le fer sur ce chemin, ni le matériel roulant n'indiquent un coût semblable. J'ai étudié le coût des chemins de fer dans toute cette région des prairies et je constate que le plus coûteux a été le Pacifique du Nord jusqu'à cette date de la construction de ses 250 milles, et que le moins coûteux a été l'embranchement de la Pierre-à-Pipe, qui n'a pas coûté $6,000 par mille. Nous savons que le matériel roulant sur ces embranchements ne vaut pas grand'chose, un grand nombre des wagons et des locomotives étant petits et vieux, et l'on se demande s'il ne vaudrait pas mieux faire avancer les locomotives légères et vieilles dans le lac et les noyer, que de continuer à s'en servir pour le trafic. Quant au coût du matériel roulant, $500 ou $600 par mille obtiendront le matériel roulant d'un grand nombre des embranchements dans le Manitoba, et en ce qui concerne la moyenne des embranchements tels que le Pacifique du Nord dans le Manitoba, nous avons une preuve très suffisante pour démontrer qu'un beau profit pourrait être fait dans cette région de prairie à $10,000 par mille.

J'offre aujourd'hui de fournir au gouvernement provincial une garantie d'un quart de million de dollars qui sera mise entre les mains de tout dépositaire qu'il pourra désigner à notre satisfaction, que je construirai la ligne, mille par mille, avec gares et matériel roulant, pour les 350 milles de voie ferrée appartenant à la compagnie du chemin de fer prêt pour le transport de la récolte du blé l'automne prochain, et je suis certain que le pays n'a pas besoin d'une voie ferrée pour transporter du blé avant cela ; car, bien qu'il y ait un grand nombre de chemins de fer dans le pays, il y a peu de blé à transporter maintenant. Je le construirai dans chaque détail aussi bon que le Pacifique du Nord ; seulement si je passe contrat sous peu, je demanderai le privilège de mettre des traverses sciées, que je puis obtenir des scieries, vu qu'il serait impossible de sortir des traverses neuves durant cette saison. Cela s'élèverait à $3,500,000 pour le chemin que le gouvernement se propose de payer $7,000,000 ou 100 pour 100 de plus que pour un chemin neuf.

Voici un homme dans le Manitoba, le capitaine William Robinson, riche d'une demi-million de dollars, qui offre de déposer entre les mains du gouvernement, une garantie de $250,000, à l'effet qu'il construira un double de cette ligne de chemin de fer pour juste la moitié de ce que la province paye. Cette Chambre comprendra combien il serait à désirer que l'on eût un chemin de fer à aussi bon marché que possible, car il faut que la compagnie gagne l'intérêt sur le capital placé par le gouver-

nement, sans quoi il faudra que le gouvernement comble le déficit. En conséquence, si le capital est limité à trois millions et demi au lieu de sept millions de dollars, il doit être évident qu'il sera beaucoup plus facile de parfaire l'intérêt. Je ne lirai pas le reste de la lettre de M. Robinson, bien qu'il traite la question à fond, mais je voulais tout simplement rendre son offre bien évidente. Je continue maintenant à donner les objections offertes par le comité des citoyens :

Comme nouvelle preuve de capitalisation excessive, nous pouvons mentionner le fait que M. Mellen, président de la Compagnie du chemin de fer Pacifique du Nord, a consenti à faire un arrangement pour entrer en société, évaluant la même propriété à $5,265,000, et cette somme dépasse le coût de $1,000,000, tel que démontré par le manuel des chemins de fer.

Le premier ministre du Manitoba a consenti à amender le contrat, en établissant clairement que le chemin de fer Canadien du Nord ne serait soulagé d'aucun déficit avant que le taux du transport du grain à Port-Arthur eut été réduit à moins de 10 cents par cent livres, et qu'une réduction dépassant 15 pour 100 en dessous des taux actuels sur les marchandises eut été effectuée, mais l'acte d'amendement a été rédigé de telle façon que la compagnie sera soulagée de tout déficit si l'une ou l'autre de ces réductions est effectuée. Si, par exemple, une réduction de 16 pour 100 est faite sur les marchandises, le taux sur le blé pourra rester le même qu'il est à présent (14 cents) et la compagnie sera soulagée de tout déficit.

La considération pour la province est énoncée dans la clause 8 du contrat. Le premier ministre Roblin et le procureur général Campbell ont insisté à la Chambre et en dehors de la Chambre sur le fait qu'elle donne le pouvoir de fixer les taux de fret pour qu'ils ne couvrent que les frais d'exportation et les charges fixés.

Il est évident que ces explications ont influencé leurs partisans. Des avocats éminents mettent en doute le droit du parlement fédéral d'accorder au gouvernement du Manitoba le pouvoir de déterminer les taux ; alors même qu'il pourrait exercer ce privilège, les termes de l'article fixent des limites à toute réduction des taux, en exigeant qu'on tienne compte d'abord, non seulement des frais d'exploitation et des obligations déterminées, mais même des intérêts de la compagnie ; c'est assurer clairement un dividende aux actionnaires de cette dernière, malgré l'interprétation que donne à cette stipulation le procureur général ; celui-ci prétend que "cet article veut dire simplement que le gouvernement doit se montrer courtois envers la compagnie "—

La clause 11 du contrat stipule que le temps sera divisé en périodes de deux années, et que les profits d'une période ne serviront pas à compenser les pertes d'une autre période. Cette convention est tout à fait injuste, car tous les profits passeront entre les mains d'une des parties contractantes, tandis que toutes les pertes seront supportées par l'autre partie. Dans cette clause on cherche à définir la signification des mots "frais d'exploitation." A notre sens, le définition qu'on donne de cette expression est stupidement favorable à la compagnie. On pourra imputer sur les dépenses d'exploitation le coût de toutes améliorations, si ce n'est celui de la pose d'une voie double ; en effet, il est stipulé

M. RICHARDSON (Lisgar).

que les voies de garage ne seront pas considérées comme des doubles voies, il faut donc conclure de cela que le coût de la construction des voies d'évitement, les frais de terrassement, de construction de gares, etc., seront portés à compte de ces dépenses ; on peut croire raisonnablement qu'on emploiera ainsi les fonds qu'on devrait mettre de côté pour payer l'intérêt et le loyer. Nous pourrions ajouter que les rails légers qui se trouvent maintenant sur le chemin seront bientôt remplacés par des lisses plus pesantes, et nous ne trouvons dans le contrat rien qui empêche la compagnie de porter cette dépense au compte des frais d'exploitation.

La clause 14 contient une stipulation à l'effet que la compagnie, avec l'approbation du gouvernement, devra nommer un vérificateur des comptes. A notre avis, ce dernier devrait être un fonctionnaire permanent qui resterait en fonctions suivant le bon plaisir de l'exécutif de la province. Il devra déclarer sous serment que ses rapports sont exacts.

D'après ce contrat, le gouvernement n'aura pas de représentant dans le bureau de direction de ce chemin de fer. On peut demander en toute justice, puisque la province accorde tant d'avantages à cette compagnie, que le gouvernement garde en garantie au moins 51 pour cent des actions de ce chemin de fer.

Voilà une proposition raisonnable.

Pourquoi forcer la Manitoba d'acheter aussi cher, et dans des conditions aussi risquées, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, le droit de déterminer lui-même les taux de transport, quand le parlement du Canada a déjà acquis ce droit pour l'avantage du peuple de ce pays, en retour de l'aide pécuniaire accordée à cette compagnie ?

C'est là précisément le point que j'ai soulevé.

Il est évident qu'il n'y a aucune nécessité d'acquérir à nouveau ce droit, pour rendre efficace le marché conclu entre la compagnie et le gouvernement fédéral.

J. H. BROCK, Winnipeg.
D. W. BOLE, Winnipeg.
A. C. FRASER, Brandon.
EDW. BROWN, Portage-la-Prairie.
WM. ROBINSON, Selkirk.

Je pourrais ajouter que John Arbuthnot, maire de Winnipeg, faisait partie de la députation qui s'est présentée devant le comité des chemins de fer, pour expliquer toute cette cause. Je veux démontrer encore, si possible, la force de cet argument, en signalant, surtout aux membres du gouvernement, d'autres détails de cette question, envisagée au point de vue légal. Je puis dire qu'on s'est adressé à quelques-uns des avocats les plus savants du Canada, pour obtenir d'eux une opinion que je vais lire, car elle est très courte :

La convention projetée et stipulée dans les deux documents du 15 janvier et du 11 février 1901, peut, ce semble, se résumer comme suit :

D'après le premier document, les locateurs sont quatre compagnies de chemin de fer du Manitoba, dont l'une, au moins, est une corporation fédérale ; toutes les voies ferrées que possèdent ces compagnies doivent, en vertu d'une déclaration précise, servir à l'avantage général du Canada ; elle sont toutes, à notre sens, louées à une compagnie étrangère ; celle du Pacifique

du Nord qui est partie au contrat, et qui exploite tous les chemins de fer. Le document en question indique clairement que toutes ces voies ferrées sont louées à la province du Manitoba pour une période de 999 années, moyennant $210,000 par année, d'abord, et $300,000, après 30 ans révolus. Le gouvernement peut prendre possession de tous ces chemins de fer, le 1er avril prochain, les exploiter et exercer tous les pouvoirs et privilèges des locateurs, si, en leur nom, il acquitte le loyer à la compagnie du chemin de fer Pacifique du Nord.

La valeur de la propriété louée est fixée à $7,000,000, et, à ce prix, les locataires pourront l'acheter durant le bail.

D'après le second document, le bail et le droit d'acheter sont transmis à une compagnie de chemin de fer constituée civilement par le parlement fédéral, celle-ci consent à payer le loyer et à remplir toutes les autres obligations acceptées par le gouvernement. Elle devra émettre, au taux de $20,000 par mille pour 290 milles de la voie de la compagnie, dans Ontario, des obligations garanties par le gouvernement du Manitoba et par une hypothèque, sans préjudice, cependant, au droit de la compagnie d'exercer son droit d'achat et de créer une première hypothèque sur les propriétés affermées, afin de se procurer les $7,000,000 nécessaires à l'achat de ces propriétés ; ces obligations, cependant, ne pourront être livrées que lorsque les 290 milles mentionnés plus haut auront été terminés, c'est-à-dire, pas avant le 1er octobre 1901, telles obligations devant remplacer pour tout le montant celles déjà émises.

En retour de la garantie des obligations et du transport du bail et du droit d'achat, la compagnie consent à ce que d'ici au 30 juin 1930, l'exécutif de la province détermine les taux de transport de marchandises entre tous points sur les lignes de la compagnie au Manitoba jusqu'à Port-Arthur et entre Port-Arthur et tous points sur les dites lignes au Manitoba, la compagnie ne devant pas, toutefois, augmenter ses taux de transport de marchandises, mais diminuer ceux de transport des voyageurs à 3 cents par mille. Les recettes seront distribuées comme suit : elles serviront d'abord à acquitter les frais d'exploitation, puis le loyer et, enfin, les intérêts, le gouvernement s'engageant à combler le déficit, si déficit il y a. Toutes les compagnies de chemin de fer, excepté celle du Pacifique, peuvent acquérir le droit de circulation sur ses différentes voies ferrées, mais le gouvernement du Manitoba ne pourra s'entendre avec cette dernière compagnie pour lui abandonner l'exploitation de ces chemins de fer ou se fusionner à elle. Dès 1905, la compagnie devra payer au gouvernement un montant n'excédant pas 2 pour 100 des recettes brutes ; cette somme remplacera le montant des taxes, tant que les obligations garanties seront en circulation.

Il est évident que cette convention, tel que stipulé dans les deux documents dont nous venons de parler, ne peut être en vigueur sans la sanction du parlement fédéral et de la législature provinciale——

J'appellerai spécialement l'attention de la Chambre sur ce point.

—et les parties comprenant, nous le supposons, la nécessité de cette sanction, ont stipulé dans ces deux documents qu'elles devront faire tous leurs efforts pour l'obtenir.

Tant que cet arrangement n'aura pas été ratifié nous croyons que ni l'un ni l'autre de ces contrats ne peut avoir d'effet——

Il est donc évident que, si nous n'adoptons pas ce bill, le Manitoba pourra échapper aux résultats désastreux de cette convention.

—et nous prétendons que la stipulation par laquelle la province devra prendre à sa charge l'exploitation de ces chemins de fer, le 1er avril prochain, n'apparaît au contrat que parce qu'on espérait obtenir cette sanction, avant cette date. Nous croyons que, dans son ensemble et dans ses détails, cette convention ne peut être mise en vigueur d'une manière efficace et sûre, tant qu'elle n'aura pas été sanctionnée par les deux parlements.

Ce qui suit est très important :

On ne doit pas conclure de tout cela que nous prétendons que, dans le cas même où cette sanction serait accordée, la convention projetée pourrait devenir valable, sous tous les rapports.

Mais c'est là l'opinion exprimée en comité par le ministre des Chemins de fer et Canaux ; ce dernier a prétendu, en effet, que ce contrat pourrait donner lieu à un sérieux conflit d'autorité.

Au contraire, nous croyons que ce contrat qui accorde à la province du Manitoba le pouvoir de limiter les taux, pour une période déterminée, sur certaines parties d'un chemin de fer fédéral dans Ontario, prête, pour le moins au doute ; certaines stipulations, à notre sens, sont de nature à faire surgir des difficultés, à soulever des questions qui, sous l'empire de notre constitution, rendraient peut-être cette transaction impraticable.

Ces avocats éminents font ressortir le fait que le Manitoba prend sur lui le pouvoir de déterminer les taux de chemin de fer au Manitoba et dans Ontario. Le gouvernement fédéral doit-il ratifier une législation accordant au Manitoba le pouvoir d'avoir la haute-main sur les taux de transport d'un chemin de fer, dans les limites de la province d'Ontario?

On nous a posé de nombreuses questions par télégrammes ; les voici avec nos réponses, aussi par télégrammes :—

1. Le chemin de fer Canadien du Nord peut-il, d'après la loi actuelle, transporter, par contrat, suivant la convention actuellement en cours, à l'exécutif de cette province, le droit de déterminer les taux de transport ?—R. Non.

2. Dans la négative, cette convention peut-elle devenir valable par une loi de la législature provinciale seule ?—R. Non.

3. La législature provinciale a-t-elle le droit, sans le concours du parlement fédéral, d'autoriser les cours de justice à ordonner l'accomplissement spécifique de ce contrat, en ce qui se rapporte aux taux de transport de marchandises, tel qu'indiqué par l'article 9 du contrat en question ?—R. Si les réponses qui précèdent sont justes, les cours de justice ne pourront avoir ce droit.

4. Si la province garantissait les obligations pour la compagnie, avant d'avoir obtenu du parlement la ratification du contrat intervenu, serait-elle responsable envers les détenteurs d'obligations qui ont agi de bonne foi ?—R. Oui.

5. Si le parlement du Dominion ratifie tout le contrat, excepté cette stipulation concernant les taux, et si la compagnie s'efforce d'obtenir, tel que mentionné au paragraphe 4 de la convention, une législation ratifiant cette stipula-

tion, et si elle échoue dans ses efforts, pourra-t-on l'accuser de manquer à son engagement ? Pourrait-on forcer la province à remplir ses engagements, si elle ne reçoit en retour que le droit de diminuer les taux de transport des voyageurs (article 10) et celui de taxer la compagnie (article 16) ?—R. Non.

On nous a demandé, en outre, si cette réponse s'appliquait aux deux questions précédentes. Voici ce que nous avons répondu :

Notre réponse à la cinquième question est voulue. Nous croyions que la compagnie ne manquerait pas à ses engagements et que la province ne pourrait être forcée de remplir le contrat, si ce dernier n'est sanctionné qu'en partie. Les deux conventions stipulent expressément qu'il faut obtenir une législation du gouvernement et du gouvernement provincial, pour leur donner effet ; nous considérons qu'il faut d'abord obtenir cette loi, si l'on veut que le contrat devienne efficace.

6. Le paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord contient une stipulation à l'effet que les provinces n'auront aucunement le droit de légiférer sur des questions se rapportant aux chemins de fer du Dominion. Le parlement d'Ottawa peut-il modifier cette stipulation, et tout amendement à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord doit-il être, d'abord, approuvé par toutes les provinces et par le parlement impérial et le parlement fédéral ?—R. Non.

7. Dans la clause 5, on stipule que l'hypothèque en question sera faite dans une forme qu'approuvera l'exécutif de cette province. Ce dernier peut-il modifier la forme et même la nature de cette hypothèque, de façon à changer les stipulations du contrat ou son droit ne consiste-t-il qu'à approuver une hypothèque rédigée suivant les termes mêmes de la convention, mais contenant les stipulations nécessaires à l'exécution du contrat par la compagnie ?

R. Cette hypothèque doit être conforme aux stipulations du contrat.

Voilà pourquoi je demande au gouvernement de déposer ce document sur le bureau de la Chambre. Voici l'opinion d'avocats éminents qui prétendent que l'hypothèque doit être conforme, en tous points, aux stipulations du contrat. Pourquoi ne pas nous la laisser voir, avant de nous faire adopter ce projet de loi ?

8. Les chemins de fer Canadien du Nord et de la rivière La Pluie, en vertu de l'article 6 de la loi concernant les subventions aux compagnies de chemin de fer, peuvent-ils remettre au gouvernement de la Confédération le droit de déterminer les taux de transport, soit dans la province du Manitoba, soit sur tout leur parcours ? —R. Oui, mais ces compagnies étaient déjà, sous ce rapport, tenues d'observer les stipulations de la loi des chemins de fer de la Confédération.

9. La province elle-même peut-elle mettre la haute-main sur le chemin de fer du Minnesota ? —R. Non.

La province n'a pas ce droit, et c'est pour cela que le contrat est vicieux, parce que, si nous ne pouvons jouir de ce privilège sur cette ligne importante de 40 milles, nous n'aurons pas de voie directe.

10. Le parlement d'Ottawa peut-il, par une loi quelconque, accorder à la province le pouvoir de déterminer les taux sur le chemin de fer du Minnesota, sans avoir besoin, pour cela, de faire adopter une loi à cet effet par le Congrès américain ?—R. Non.

11. Le Manitoba ne s'exposerait-t-il pas à des inconvénients sérieux en voulant déterminer ces taux, sans stipuler d'abord qu'il n'usera de ce prétendu droit que si le parlement du Canada et le Congrès des Etats-Unis ratifient ses décisions ?—R. Oui.

H. ALLAN NESBITT.
C. ROBINSON,
A. B. AYLESWORTH,
GEO. F. SHEPLEY,

Telle est l'opinion de quatre avocats très distingués d'Ontario. J'ai oublié de dire, pour justifier mes remarques, que, lors de la présentation du bill, ici, l'honorable ministre (M. Sutherland), président du comité des chemins de fer, avait fait la déclaration suivante :

Je crois que ce projet de loi devrait être renvoyé au comité avec l'entente formelle qu'en votant pour la deuxième lecture, aucun membre ne s'engage à approuver le principe ou la substance même de ce bill.

D'où il suit que nous avons consenti, à la condition exprimée par l'honorable ministre, à renvoyer ce projet de loi au comité des chemins de fer, tout en nous réservant le droit de discuter le substance même de ce bill quand il sera soumis au comité.

Je vais maintenant examiner ce qui a donné lieu à cette transaction. Les hommes publics qui se sont intéressés aux affaires du Manitoba, depuis dix ou quinze ans, se rappelleront l'agitation soulevée dans cette province au sujet du monopole des chemins de fer. Une clause du contrat passé avec le Pacifique stipulait que cette compagnie devait avoir le privilège exclusif de transporter le commerce de l'ouest ; c'est pour cela qu'aucune autre compagnie ne pouvait construire de voie ferrée au sud du Pacifique. Sans doute, on a interprété différemment cette stipulation, et le gouvernement du temps, un gouvernement conservateur, a prétendu qu'elle ne s'appliquait qu'à cette partie que nous appelons maintenant l'ancien Manitoba. C'est alors que sir John A. Macdonald faisait la remarque qui restera dans l'histoire, que "nous ne pouvions enrayer l'action du Manitoba," voulant dire par là que l'ancienne province du Manitoba avait le droit d'accorder des chartes aux chemins de fer qu'on voulait construire au sud de la ligne principale du Pacifique, dans les bornes de cette province. Cette agitation a pris des proportions si considérables qu'on vit, un jour, une forte troupe d'hommes armés de bâtons et de revolvers, prêter le serment d'agir comme constables spéciaux—je faisais moi-même partie de cette troupe—et se rendre à Fort-Whyte, afin de permettre aux ouvriers de construire une voie traversant, à cet endroit, le chemin de fer du Pacifique. Le gouvernement fédéral, à la tête duquel se trouvait sir John A. Macdonald, dut baisser pavillon, et conclure une convention par laquelle il achetait du Pacifique le droit de permettre aux autres compagnies de chemin

de fer d'obtenir des chartes pour construire, au sud de la voie principale du Pacifique, des lignes devant se réunir à d'autres chemins de fer américains. J'ai dit "achetait," en effet, la Confédération a payé, en retour de cette concession, des millions et des millions de dollars au Pacifique. Immédiatement, le Manitoba entreprit la construction de son chemin de fer de la Vallée de la Rivière-Rouge, qui devait partir de Winnipeg, sur la rive ouest de la rivière Rouge pour aller se réunir au Pacifique du Nord, à la frontière américaine. Encore une fois, le pays a payé énormément cher ce privilège qu'un grand nombre de personnes considéraient être un droit ; aussi devons-nous hésiter avant de disposer de ce réseau de chemins de fer que nous avons établi dans cette partie du pays pour faire concurrence au Pacifique. Ce travail nous a coûte d'abord de $700,000 à $800,000, et le montant dépensé pour la construction de cette voie ferrée s'est élevé à environ $3,500,000. J'ai lu à la Chambre la déclaration d'un des plus riches habitants du Manitoba, qui offrait de dépenser $250,000 pour doubler cette voie de 350 milles de chemin de fer, qui a coûté au pays un montant aussi considérable, et que nous achetons, aujourd'hui, du Pacifique du Nord au prix de $7,000,000. C'est donc là un marché désavantageux et que nous devrions hésiter à terminer. Le Manitoba n'a pas obtenu les avantages auxquels il s'attendait dans ces circonstances ; aussi, l'agitation continua-t-elle en vue de l'amélioration des moyens et des taux de transport par chemin de fer.

L'honorable Hugh John Macdonald s'empara de cette question dont il fit l'article principal de son programme, lors des dernières élections provinciales ; il prônait l'acquisition par le gouvernement de tous les chemins de fer du Manitoba. Le peuple de cette province vota, à une grande majorité, en faveur de cette nouvelle politique, tellement que M. Greenway, qui comptait dans une chambre composée de quarante membres, trente-trois partisans, avant les élections, subit une défaite complète et que M. Macdonald prit les rênes du pouvoir, comptant une majorité plus considérable encore de partisans déclarés de l'acquisition par la province de tous les chemins de fer du Manitoba.

De temps à autre, on entend affirmer que le contrat dont je parle, nous assurera cette réforme. Je crois avoir démontré par des faits et des chiffres, que cela ne saurait être. Sans doute, le Manitoba loue du Pacifique-du-Nord les différents chemins de fer de ce dernier, mais il ne fait qu'un tour et les sous-loue au chemin de fer Canadien du Nord. Si ce dernier réussit à retirer des profits de l'exploitation de ces différentes voies ferrées, alors il paiera un loyer au gouvernement du Manitoba ; mais si le contraire se produit, il n'aura rien à acquitter. Que la Chambre me permette de lui rappeler, à ce propos, qu'en 1900, on lui a soumis une déclaration assermentée, qui fait maintenant partie des archives du parlement, pour établir que le Pacifique du Nord avait perdu $180,000 dans l'exploitation de ses lignes du Manitoba, durant l'année 1900. Je le demande aux honorables députés : comment, si cette compagnie se trouve à perdre $180,000 par année, en dépenses d'exploitation, sans compter l'intérêt sur les obligations, comment acquitterait-elle le loyer que le Manitoba pourra exiger d'elle? Cela est impossible. Le gouvernement provincial devra perdre de l'argent car, en vertu de ce contrat, il est obligé de combler le déficit à l'égard de la compagnie. Est-ce là véritablement l'acquisition par le gouvernement de tous les chemins de fer de cette province? Comment s'étonner d'entendre le chef du parti ouvrier de la cité de Winnipeg déclarer qu'au lieu de l'acquisition par le gouvernement de toutes ces voies ferrées, il s'agit de l'acquisition par ce gouvernement de toutes les dettes de ces différents chemins de fer ? Ce sont là autant de faits qui démontrent que la réforme demandée ne sera pas accomplie par ce contrat.

M. Hugh John Macdonald, tout le monde le sait, après avoir été premier ministre de cette province, durant une période très courte, a démissionné pour devenir candidat à un siège dans cette Chambre ; il a été défait et il n'était plus premier ministre ; un autre l'avait remplacé, en adoptant une politique contraire ; on ne peut donc dire qu'aux dernières élections provinciales, le Manitoba s'est prononcé en faveur de la ligne de conduite adoptée par le gouvernement Roblin. On ne peut prétendre, si l'on considère qu'il s'agit ici d'un nouveau marché dont le peuple n'a jamais entendu parler auparavant, que la législature et les ministres du Manitoba, s'ils avaient compris les faits réels, auraient songé, un seul instant, à devenir parties à une convention de cette nature. Quant à moi, je sais que les trois-quarts au moins de la population de l'ouest demandent au gouvernement d'acquérir ces chemins de fer ; c'est pour cela que, si le parlement fédéral garantit ce marché, je dis qu'il rend impossible, au moins pour un grand nombre d'années, sinon pour toujours, l'acquisition par le gouvernement du Manitoba de toutes les voies ferrées de cette province ; c'est la raison pour laquelle j'affirme qu'on ne devrait pas laisser se terminer cette convention. Tout homme qui a lu les journaux et qui a suivi, sans préjugés, le mouvement de l'opinion publique dans cette partie du pays, doit être convaincu que le sentiment populaire est fortement opposé à ce contrat. Qu'on prenne, par exemple, des journaux, comme la Gazette, de Montréal, et d'autres encore que je pourrais mentionner ; les feuilles conservatrices, mêmes, condamnent ce contrat. La Gazette, de Montréal, n'a pas cessé d'avertir le parlement qu'il commettrait une grave injustice à l'égard de la population du Manitoba, s'il ratifiait cette convention.

Avant de terminer, je vais revenir au point que j'ai soulevé en commençant ces remarques ; j'ai prétendu que nous ne pouvions nous soustraire à la responsabilité qui nous incombe dans cette question. M. Lash, l'avocat éminent qui a défendu les droits de la compagnie devant le comité, a établi, d'une manière parfaitement claire, que la loi qu'on nous demande de voter est une législation nouvelle. Il ne s'agit plus simplement de la ratification d'une convention intervenue entre la province du Manitoba et cette compagnie de chemin de fer. A quelque point de vue que nous nous placions, nous devons bien comprendre que tous nous devons être responsables de ce marché. Je le disais tout à l'heure, toute la responsabilité retombe sur nous, et je crois avoir démontré ma prétention à tel point qu'il ne saurait exister le moindre doute dans l'esprit des honorables membres de cette Chambre. Nous devons prendre toute la responsabilité, si nous adoptons cette législation qui crée au Manitoba un état de choses qui, suivant l'opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, devra, dans un avenir prochain, soulever des conflits sérieux entre le gouvernement du Manitoba et celui de la confédération. Est-ce là ce que nous devons désirer ? Le parlement n'a-t-il pas déjà eu assez de difficultés à surmonter avec toutes ces questions du Manitoba qu'il ne veuille, au moins, se montrer prudent avant de prendre une attitude qui pourrait susciter du malaise et des froissements à l'heure actuelle ? Je demande à la Chambre, non pas de rayer toutes les clauses du contrat, mais d'en empêcher l'exécution au moins durant quelques semaines, afin de permettre au Manitoba de dire si, un nouvel état de choses ayant surgi, il désire voir mettre en vigueur cette convention. J'ai cité des faits à la Chambre pour lui démontrer ce que la législature du Manitoba croyait obtenir, quand ce contrat a été préparé. J'ai cité les paroles du premier ministre et celles du procureur général du Manitoba, j'ai lu des extraits d'articles publiés par les journaux à leur dévotion, pour convaincre tout homme sensé que le Manitoba comprenait clairement, qu'en vertu de cette convention, il obtenait absolument la haute main sur ces chemins de fer, sur les taux de transport des marchandises et des voyageurs dans cette province. J'ai prouvé que le Manitoba croyait sincèrement que, si ce contrat était ratifié, la province devrait avoir le pouvoir absolu de déterminer ces taux. D'autre part, je me suis efforcé de démontrer jusqu'à l'évidence que le Manitoba n'obtient rien de tout cela. Aussi, s'ils avaient compris la position qui leur est faite, les membres de la législature n'auraient pas hésité un seul instant à répudier cet arrangement. Au nom du peuple du Manitoba et de la législature de cette province, j'ai exposé toute la cause au parlement, ce soir, et je demande qu'on permette au Manitoba de proclamer lui-même ce qu'il désire avoir ; l'état de choses est changé. Sur le parlement et sur le gouvernement devra retomber la responsabilité de la sanction de ce contrat avant d'avoir obtenu la production de l'hypothèque dont j'ai parlé. Si j'ai bien lu le contrat, celui-ci ne peut être séparé de l'hypothèque et il faut les comparer l'un à l'autre pour en comprendre toute la portée. Nous avons le droit de savoir quelles sont les conditions de cette hypothèque. Je demande qu'on s'arrête ici ; pourquoi, en effet, tant se hâter dans une question semblable où au delà de $19,000,000 sont en jeu ? Est-il quelque raison pour se hâter ? Assurément, je me tiens dans des bornes bien modestes, en demandant qu'on permette au Manitoba de décider cette question lui-même, vu le nouvel état de choses qui se présente, aujourd'hui. J'espère sincèrement qu'on se rendra à ma prière, qu'on ne procédera pas plus loin et qu'à tout événement, au moins, on déposera sur le bureau de la Chambre l'hypothèque en question.

M. RICHARDSON (Lisgar).

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je ne désirais pas d'abord prendre part à cette discussion que je considérais n'intéresser spécialement que la province du Manitoba ; à mon sens, c'était une question de famille. Ce n'est pas cette opinion qu'entretiennent les adversaires du contrat dont nous nous occupons maintenant. En effet, ils ont affirmé que ce n'est plus une question qui concerne exclusivement une province, et ils ont demandé instamment aux membres de cette Chambre, de quelque partie du Canada qu'ils viennent, de juger cette convention, suivant le droit. Cet argument ne manque pas de force. J'ai suivi le conseil que mon honorable ami nous a donné ; j'ai parcouru les différentes stipulations de ce contrat, et je saisis l'occasion de les discuter suivant mes faibles capacités, sur ce terrain même ; je veux aussi discuter quelques-uns des arguments qu'on a apportés contre ce marché.

Je veux faire remarquer à la Chambre que ce contrat a été dénoncé non seulement ici, mais encore au comité des chemins de fer, en termes qu'on peut certainement qualifier d'irréfléchis ; on nous a dit que le parlement sera responsable de toutes les injustices qui seraient commises en vertu de cette convention. Mais on ne demande pas de nous débarrasser de ce marché, en votant contre sa ratification. Si cette convention est de moitié aussi mauvaise qu'on la dit être, et si nous devons être responsables de ce forfait, nous n'avons qu'un devoir à remplir c'est de voter tous contre une transaction aussi inique. J'affirme que si les adversaires de ce marché croient devoir employer un langage aussi extrême en le dénonçant, et s'ils ont peur de mettre en pratique les opinions qu'ils ont exprimées, cela démontre de leur part un manque de sincérité et de connaissance des faits.

La question, d'après moi, peut se résumer à ceci : Les taux de chemins de fer du

Manitoba ont-ils été ou non trop élevés dans le passé ? Dans l'affirmative, je prétends qu'on peut soutenir à bon droit que ce marché est avantageux. Dans la négative, je dois admettre que cette convention est bien mauvaise et mérite d'être dénoncée, comme on l'a fait. J'ajouterai que la Chambre ne remplirait pas son devoir en ne votant pas contre ce contrat. Comment pouvons-nous en arriver à une conclusion ? Comment pouvons-nous nous convaincre que ces taux dont je viens de parler ont été ou non trop élevés dans le passé ? Quel est le membre de cette Chambre suffisamment expert dans ces questions de chemins de fer pour nous donner la réponse à cette question ? Je n'ai pas la prétention d'être cet homme, mais je vais citer le témoignage d'un monsieur qui, on le reconnaîtra, je crois, a une connaissance très intime de toutes ces questions de chemins de fer, d'un homme qui, sous ce rapport, n'a pas son égal au Canada, et qui place les intérêts de la compagnie du chemin de fer dont il est un directeur, au-dessus de tout, au-dessus de l'intérêt, non seulement d'une province, mais du Canada tout entier.

Voilà une autorité qui sera certainement acceptée ; ce monsieur nous dira si l'on peut ou non diminuer les taux de chemins de fer de la province du Manitoba, tout en laissant à ces compagnies le moyen de réaliser des bénéfices assez avantageux pour continuer l'exploitation de leurs voies ferrées. Quand on a annoncé ce contrat entre le gouvernement Roblin et la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, le président du Pacifique a immédiatement fait au gouvernement Roblin une offre, afin d'enlever le morceau au chemin de fer Canadien du Nord. Cette tentative échoua ; cependant, les journaux ont publié plus tard, le texte même de cette offre qui est ainsi du domaine public. Le Pacifique s'engageait à diminuer les taux de chemins de fer et à payer un montant considérable si la convention entre le gouvernement Roblin et le chemin de fer Canadien du Nord était déclarée nulle. Je me demande donc ceci : si le Pacifique était prêt à sacrifier autant d'argent, pour se soustraire à la concurrence que devait lui faire le chemin de fer Canadien du Nord, c'est autant d'acquis à la population du Manitoba, si elle entretient cette concurrence. Examinons quels sont les détails de cette offre du Pacifique. Voici ce que disait le président de cette compagnie. Nous allons vous accorder une réduction de 4 cents par cent livres de grain expédié au lac Supérieur ; de 50 cents par tonne sur tout le charbon transporté du lac Supérieur au Manitoba ; de $2.40 à $3 par tonne sur tout le sel transporté au Manitoba ; de 15 par cent dans les taux locaux pour tous les points de la province ; de plus, nous allons prendre à notre charge le réseau du Pacifique du Nord, au prix que vous l'avez loué, et nous vous accorderons, en outre, une gratification de $10,000 par année, durant dix ans, de $20,000 par année pour les dix années suivantes, et de $25,000 par année, pour dix autres années, tout cela, argent comptant. Nous acquitterons le salaire d'un expert de chemin de fer à qui nous paierons $5,000, par année ; cet employé sera le juge des difficultés qui pourront surgir entre la province et le Pacifique, au sujet de ce contrat ; nous construirons certains embranchements déterminés, sans pour cela, demander de subventions.

J'ai fait un calcul du montant que ces paiements au comptant et que ces réductions de taux représentaient actuellement pour la population de la province du Manitoba. Un cent de réduction par cent livres de grain, représente $6,000 sur chaque million de boisseau. Examinons ici la quantité de boisseaux que la province exporte, chaque année, et cela nous permettra de mieux comprendre ce que représente cette réduction. D'après les rapports des récoltes du Manitoba, l'an dernier, on a récolté dans cette province 23,000,000 de boisseaux de grain, et cette récolte était bien maigre. En 1899, on avait récolté 54,000,000 de boisseaux ; en 1898, 47,000,000 de boisseaux ; en 1897, 31,000,000 de boisseaux, en 1896, 29,000,000 de boisseaux, et en 1895, 59,000,000 de boisseaux ; d'où il suit que la moyenne du volume d'exportation du grain du Manitoba, suivant le nombre de boisseaux ; cette réduction de 4 cents par cent livres représente donc pour 25,000,000 de boisseaux, un montant de $600,000, par année, en faveur de la population du Manitoba. Je porte a 4,000 tonnes, par année, la quantité de sel importé dans cette province ; une réduction de $2.40, par tonne, ferait gagner à cette province $10,000, par année.

Pour le charbon, je crois qu'il y aura une augmentation de 40,000 tonnes ; si l'on diminue de 50 cents par tonne, les frais de transport de cet article, on réalise une économie de $20,000. Je réunis toutes les gratifications que le Pacifique s'engageait à payer en retour du loyer annuel du chemin de fer du Pacifique-Nord, et je les divise par 30, car la convention, sous ce rapport, devait durer 30 ans ; je constate que le Pacifique voulait payer, de ce chef, à la province du Manitoba en outre du montant du loyer que cette province consentait à payer au Pacifique du Nord $18,333 par année, argent comptant, pour avoir le privilège de se servir du Pacifique du Nord. Il y a en outre $5,000 que le Pacifique s'engageait à payer tous les ans à un expert dans les questions qui regardent les chemins de fer. Maintenant, si je tiens compte du nombre de milles de chemin de fer qu'il consentait à construire sans demander de subvention au gouvernement, et si j'estime le montant des subventions fédérales et provinciales auxquelles les différentes compagnies qui devaient construire ces chemins avaient droit, je constate que le Pacifique donne indirectement au Manitoba, de ce chef, en construi-

sant ces embranchements sans aucune subvention, $8,266 par année, argent comptant, durant 30 ans. Par cette offre le Pacifique donnait à la province du Manitoba, d'après les estimations que j'ai faites, et je prétends ne pas avoir dépassé la limite, loin de là, $761,000 par année, argent comptant. Je dis donc que si le Pacifique considérait que le fait de conserver le monopole du trafic dans la province du Manitoba valait ce montant, alors la population de cette province réaliserait un avantage tout aussi élevé, en obtenant le changement qu'elle désire. J'ajouterai que, si cette compagnie peut réduire les taux de transport du grain de 4 cents par cent livres, tout en payant les intérêts sur un capital de $30,000 à $58,000 par mille, le chemin de fer Canadien du Nord peut assurément transporter le grain aux mêmes taux, et payer l'intérêt sur une moyenne de capital dont le montant n'atteint pas $15,000 par mille. Ce sont des hommes d'affaires qui, dans un but de spéculation ont fait cette offre au nom du Pacifique ; le fait que la compagnie en a agi ainsi sans s'occuper qu'elle transportera le grain du Manitoba à 10 cents le cent livres, au lieu de 14 cents qu'elle demande aujourd'hui, démontre que ce dernier taux est plus élevé que celui que la compagnie pourrait exiger tout en faisant des bénéfices assez considérables. Si le Pacifique peut faire cela, pourquoi le chemin de fer Canadien du Nord ne pourrait-il pas agir de la même façon ?

Les adversaires de ce contrat ont parlé bien haut des conflits d'autorité qui pourraient s'élever entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba, à propos de la fixation des taux de transport. On a invoqué nombre de raisons pour démontrer que la province ne pouvait déterminer ces taux. On a varié ces raisons, suivant le temps et les circonstances, mais le dernier motif invoqué ne vaut pas mieux que ceux déjà avancés. On prétend, aujourd'hui, que la province ne peut exercer ce privilège parce que, en agissant ainsi, elle permettra aux expéditeurs en dehors du Manitoba de se réclamer de la protection que pourra leur accorder le comité des chemins de fer du Conseil privé. Voyons, d'abord, comment la population du Manitoba envisage cette question de la fixation des taux de transport. On a dit, à plusieurs reprises, au comité des chemins de fer, et on a répété avec tout autant d'insistance, ici, ce soir, que le peuple du Manitoba avait été frustré dans ses espérances, qu'il s'attendait à déterminer lui-même les taux de ces différents chemins de fer, privilèges qu'on lui refuse aujourd'hui. Au comité des chemins de fer on a employé le mot " dupée " à l'adresse de la province du Manitoba. Qu'on me permette de citer un extrait du discours du procureur général du Manitoba, lors de la deuxième lecture de ce bill à la législature locale. S'il est un membre du gouvernement qui a plus que tout autre le droit d'établir ce qu'est la loi, c'est bien le procureur général. S'il est une occasion où son opinion doit faire autorité plus que dans toute autre circonstance, c'est lorsqu'il l'exprime lors de la deuxième lecture d'un projet de loi. Si la population du Manitoba ne connaît pas la loi telle qu'elle existe, c'est parce qu'elle n'a pas prêté attention aux déclarations de celui qui est chargé spécialement de l'interprétation de la loi. Je ne veux pas vous imposer la lecture de la déclaration entière du procureur général ; il me suffira d'en lire deux ou trois paragraphes. Parlant de cette question même de préférence de taux de transport, il dit :

> Les articles qui se rapportent à cette question stipulent qu'il n'y aura aucune préférence, aucun taux particulier, aucun taux secret ni caché ; il y a d'autres restrictions.

Il dénonce à la législature les stipulations de la loi concernant les chemins de fer sur le point même dont on a tant parlé. Voici ce qu'il dit :

> Si la convention que nous nous proposons de conclure constituait un contrat de préférence, elle serait nulle, d'après la loi des chemins de fer ; mais, nous concluons un contrat juste et équitable et qui s'applique également à tous les habitants du Manitoba.

Il fait voir à la législature que le comité des chemins de fer du Conseil privé n'a pas raison d'exercer son autorité, dans cette question de taux de transport qui sont déterminés par ce marché auquel la compagnie de chemin de fer était partie, parce qu'il n'y a pas de préférence dans ces taux. Le comité des chemins de fer du Conseil privé alors même qu'il en aurait le pouvoir, n'userait pas de son droit pour intervenir dans ces questions de taux de transport. Aussi, on a dit avec raison que le gouvernement du Manitoba avait le droit absolu de déterminer ces différents taux. On a prétendu de plus, au comité des chemins de fer, et on a répété cette affirmation ici, qu'il ne s'agissait pas d'une préférence entre des habitants d'une même province, mais bien entre des habitants d'une province et des étrangers à cette dernière. C'est-à-dire que, quand la population du Manitoba fixe les taux de transport de leurs produits à un montant peu élevé, une autre province qui n'a rien payé en vertu de ce marché prétendra avoir le droit de faire transporter ses marchandises et son grain aux mêmes taux, et elle pourra invoquer l'autorité du comité des chemins de fer du Conseil privé pour forcer la compagnie du chemin de fer d'élever son tarif sur tout le grain et les marchandises qui viennent du Nord-Ouest ou qui y entrent. Cet argument repose sur une supposition tellement ridicule que je suis étonné de l'avoir entendu énoncer ici. Il repose sur la supposition que le comité des chemins de fer du Conseil privé empêche, aujourd'hui, cette préférence dans le taux de transport, entre certaines localités. C'est précisément à cause de ces différences

dans les taux qui existent aujourd'hui, au détriment de la population du Manitoba et des autres districts de l'ouest, que n'a pas enrayé et que n'enrayera jamais le comité des chemins de fer du Conseil privé, que le Manitoba est entré en négociations dans le but d'obtenir des taux de transport égaux à ceux qu'on exige de la population des autres parties du pays, et de celle de la république voisine à certaines conditions. S'il est vrai, et on ne saurait mettre ce fait en doute, parce qu'il a été avancé par l'honorable député de Saskatchewan (M. Davis), il y a quelques jours, qu'il faut payer 8½ cents par boisseau, pour le transport du grain de Winnipeg au lac Supérieur, soit une distance de 450 milles à peine, tandis qu'on transporte le grain de Chicago à Montréal, soit une distance de près de 1,000 milles dont 400 par chemin de fer, à 4½ cents le boisseau, pourquoi le comité des chemins de fer du Conseil privé ne fait-il pas disparaître cette anomalie ? C'est parce qu'il considère que les circonstances sont telles qu'il ne saurait exister de préférence, d'après l'interprétation qu'on doit donner à la loi. En d'autres termes, les conditions différentes existant dans différentes localités justifient une différence dans les taux de transport. Cela est reconnu, et la Chambre constatera avec moi que, s'il existe une raison qui permet cette différence de taux entre une localité et une autre, elle doit se faire à l'avantage de la localité qui a payé, argent comptant, cette diminution de taux, plutôt qu'en faveur d'un autre endroit dont la population n'a rien payé dans ce sens. Le Manitoba a engagé son crédit ; il a payé de sa poche un montant considérable dans le but exprès d'obtenir des taux moins élevés ; il a donc droit à cette préférence et le comité des chemins de fer du Conseil privé ne saurait l'empêcher de ne pas profiter des avantages de cette réduction de taux, aussi longtemps que le comité permettra cette préférence qui est le résultant des circonstances différentes où se trouvent placées les différentes parties du pays.

On a exprimé l'idée que la population du Nord-Ouest espérait profiter de cette diminution de taux, sans bourse délier. Je me fais, ici, l'écho d'une partie de cette population, déclarant que jamais cette idée ne s'est présentée à mon esprit. Nous comprenons parfaitement que, si le Manitoba dépense de l'argent pour obtenir une certaine réduction de taux, il a droit à cet avantage, et que, au contraire, nous qui n'avons pas dépensé un sou, ne pouvons avoir de titre à cette faveur. Mais le Manitoba nous a donné un exemple à imiter. Nous avons besoin du chemin de fer Canadien du Nord. Nous avons intérêt à ce que ce marché soit mis à exécution, parce que nous savons que la seule chance qu'ont les Territoires du Nord-Ouest d'obtenir une concurrence entre les chemins de fer et le développement de ces derniers, repose toute entière sur le prolongement du réseau du chemin de fer Canadien du Nord. Il y a déjà plusieurs années, nous espérions que le Manitoba Nord-Ouest se prolongerait jusque dans les Territoires, pour y faire concurrence au Pacifique. Ironie des choses ! cette voie appartient, aujourd'hui, au Pacifique ; elle n'est qu'un anneau de cette chaîne de chemins de fer dont s'est emparée la puissante compagnie. Le Nord-Ouest Central devait, il y a plusieurs années, fournir au Nord-Ouest les avantages d'un chemin de fer bien outillé ; mais cette voie appartient, aujourd'hui, au Pacifique. Il ne nous reste donc plus d'espérance de ce côté. Nous comptons sur le prolongement du réseau du chemin de fer Canadien du Nord ; cela ne veut pas dire, cependant, que nous nous attendions à participer aux avantages d'une réduction de taux pour laquelle nous ne faisons aucun sacrifice. Nous ne demandons pas des privilèges qui ne nous coûteraient rien.

Dans cette question de préférence, s'il est une partie du pays qui doit souffrir, ce sont bien les Territoires. Les provinces de l'est n'auront pas à se plaindre de cet état de choses. Au comité des chemins de fer, on a prétendu avec une grande habileté que, si on accordait aux cultivateurs et aux colons du Manitoba une réduction dans les taux de transport de leur grain, les cultivateurs d'Ontario, qui demeurent le long de ce chemin de fer exigeraient comme un droit, une diminution semblable. Mais combien de boisseaux de grain récolte-t-on dans Ontario, ou récoltera-t-on jamais le long du tracé projeté de ce chemin de fer ? Je parle du grain destiné à l'exportation. J'ose dire que, pour chaque boisseau de grain récolté dans la province d'Ontario, le long de la voie du chemin de fer de la rivière La Pluie, entre le lac Supérieur et le lac des Bois, on en récoltera 10,000 boisseaux, dans le Nord-Ouest. Cela démontre la différence d'intérêt que chacune de ces deux parties du pays a dans le règlement de cette question. Encore une fois, ce sont les Territoires qui auront le plus à souffrir de cette différence dans les taux de transport ; cela doit-il engager la Chambre à croire que le Nord-Ouest considère qu'en accordant au Manitoba l'avantage d'une réduction dans ses taux de transport, réduction pour laquelle elle paie, on crée une préférence que devrait faire disparaître le comité des chemins de fer du Conseil privé ? Pas du tout.

On a beaucoup parlé de l'hypothèque dont il est fait mention au contrat ; il faudrait déposer sur le bureau de la Chambre ce document dont tous les députés pourraient alors prendre connaissance, afin d'en connaître la nature. Qui doit signer cette hypothèque? Qui doit la payer? Est-ce ce parlement ou ce gouvernement? Non, c'est le gouvernement du Manitoba et voudrait-on supposer qu'il appartient à cette Chambre de stipuler l'espèce d'hypothèque que le gouvernement du Manitoba devrait accepter? Evidemment, une proposition semblable ne saurait être sérieuse, et quelqu'un peut-il sensément nous dire de renvoyer de nouveau

cette question à la population du Manitoba en lui demandant de l'étudier encore? Sans doute, cette question est très importante, mais c'est précisément pour s'occuper de questions semblables que les parlements et les gouvernements sont établis. La législature du Manitoba et le parlement fédéral ont été élus pour régler ces questions ; quant à moi, j'espère que ce parlement ne fera pas l'enfant en déclarant que, parce qu'il s'agit d'une question importante, il ne l'étudiera pas, mais qu'il la renverra de nouveau à la considération du Manitoba ; il faudra que la population de cette province nous renvoie ensuite cette question, et ainsi, rien ne sera fait. Nous sommes ici pour décider ces questions, sous notre propre responsabilité, et si nous ne pouvons les décider, nous ne sommes pas dignes de la position que nous occupons.

On a invoqué toutes sortes de raisons pour jeter du discrédit sur ce contrat ; on en trouvera d'autres, certainement. Mais de tous ces arguments le plus faible, à mon avis, consiste à dire que l'état de choses est changé, depuis que ce projet de loi a été soumis à la Chambre, c'est-à-dire que la population du Manitoba, par sa législature, a voté en faveur d'un contrat et qu'on nous demande d'en ratifier un autre. On s'appuie, ici, sur le fait que le comité des chemins de fer a inséré certains amendements au bill. Si je ne me trompe, mon honorable ami de Lisgar a supplié la Chambre de ne pas manquer ainsi de bonne foi à l'égard de la population du Manitoba, en adoptant cette loi et ces amendements, parce que le peuple du Manitoba ne pouvait connaître ces modifications, quand la loi a été adoptée. Je regrette l'absence momentanée de mon honorable ami. J'allais lui rappeler que, il y a quelques semaines à peine, nous avons soutenu l'un contre l'autre la discussion, ici, à propos de l'interprétation d'une loi que ce parlement a adoptée, il y a plusieurs années. Dans cette circonstance, nous avons prétendu, tous deux, honnêtement, sinon habilement, qu'il était du droit et du devoir du parlement de donner une interprétation juste à la loi en question. Je constate avec surprise que, dans l'occurrence actuelle, alors qu'il s'agit d'une loi qui n'a pas encore été adoptée et à laquelle on n'a apporté aucune modification matérielle, surtout dans ce qui se rapporte au contrat approuvé par le législature du Manitoba, on nous accuse de manquer de bonne foi envers la population du Manitoba que nous voulons, prétend-on, leurrer et duper. Mais ces amendements sont nécessaires, à notre sens. S'ils changeaient réellement la nature, la teneur et le but de la loi, alors, on ne devrait pas les faire. Mais si, d'un autre côté, ainsi que le fait est établi, ils ne changent pas la loi qu'ils rendent simplement plus explicite, je dis qu'on n'a pas raison de se plaindre à ce sujet, et qu'on ne peut prétendre que le peuple du Manitoba a été trompé et qu'il n'y a pas de raison pour renvoyer ce bill à la législature locale de cette province, qui, déjà, s'est prononcée sur ce marché. A ce propos, on a dit que la législature avait étudié ce contrat à la hâte et agi sans connaissance de cause ; c'est là une question que la population de cette province doit règler avec la législature et le gouvernement du Manitoba. Il me semble que les représentants de cette province ont mauvaise grâce à venir, ici, insinuer que la législature et le gouvernement du Manitoba ne comprennent pas leur devoir et ignorent ce qu'ils font, quand ils s'occupent de questions aussi importantes. Serait-ce parce qu'ils sont membres d'une législature locale qu'on pourrait supposer qu'ils ne savent pas ce qu'ils font, qu'ils ne comprennent pas toute la responsabilité de leurs actes? Ce serait invoquer un argument hors de mise ici, parce que nous avons un grand nombre de membres du gouvernement et de la Chambre des communes qui ont commencé et poursuivi leur apprentissage comme députés aux différentes législatures provinciales et qui étaient, alors, probablement tout aussi compétents qu'ils le sont aujourd'hui.

Les arguments qu'on a invoqués contre les détails de ce bill devraient s'adresser plutôt à la législature du Manitoba, mais je crois que la Chambre ne doit pas les prendre en considération. Naturellement, notre parlement fédéral ne peut connaître tous les détails des faits et des circonstances qui lui permettraient de se prononcer d'une manière intelligente sur des questions de détail. Cependant, lorsqu'il s'agit de la question elle-même, je le déclare, si la Chambre croit que ce marché n'est pas juste, qu'il est ruineux et immoral, nous devrons refuser de le sanctionner. Mais cela n'a pas été démontré. On a fait des assertions violentes qu'a démenties l'attitude de ceux qui les faisaient. Tant qu'on n'aura pas démontré jusqu'à l'évidence que ce contract est immoral et ruineux, tant qu'il ne s'agira pour nous que de ratifier simplement une convention entre une compagnie de chemin de fer et la province du Manitoba, je déclare que nous avons le droit de sanctionner ce marché et que là se termine notre responsabilité. Supposons que deux compagnies de chemin de fer viennent nous demander de passer une loi concernant leur fusion, nous pourrions parfaitement, pour des raisons d'intérêt public, prétendre qu'on ne devrait pas accorder ce pouvoir. Mais, que penserait-on de la Chambre, si elle refusait de ratifier un contrat, simplement parce qu'une des parties n'a pas fait un marché aussi avantageux qu'elle aurait dû le faire, ou parce qu'elle n'a pas compris le genre de marché qu'elle concluait? C'est là l'argument qu'on invoque ici, aujourd'hui. Nous devons croire que la législature du Manitoba a compris toute sa responsabilité et ce qu'elle faisait, quand elle a approuvé cette convention. Quant à nous, nous devons connaître ce que nous faisons et prendre notre part de responsabilité, mais pas aller au delà.

M. OLIVER.

Quant à savoir si la législature du Manitoba avait reçu du peuple le mandat de régler cette question, je rappellerai qu'on a dit que le gouvernement actuel du Manitoba a demandé au peuple de se prononcer sur cette politique d'acquisition par le gouvernement des différents chemins de fer de cette province. Je ne représente pas une division électorale du Manitoba, mais on me permettra de rappeler ce qui me semble être la politique qu'on a soumise à l'approbation de la population de cette province. On demandait une réduction des taux de chemins de fer.

Qu'est-ce que cela fait aux Manitobains que la politique qui leur plaît soit désignée sous tel ou tel nom? Ce qu'il leur faut, ce sont des tarifs réduits. Qu'on l'agrémente du nom que l'on voudra, il n'en reste pas moins acquis que c'est cette politique-là qui a assuré le succès de l'administration actuelle. Quel est le cultivateur, quel est le négociant du Manitoba qui ne voudrait pas de taux réduits qui lui seraient avantageux et favoriseraient ses intérêts, tout simplement parce qu'on ne s'y prend pas de telle ou telle manière pour les lui accorder ? Je maintiens que la politique que la population du Manitoba a approuvée c'est celle qui consiste à contraindre les chemins de fer à réduire leurs tarifs. Je ne prétends pas que cette transaction soit l'idéal du genre ; mais la question est de la plus haute importance. L'expérience nous apprendra ce que vaut le marché qui a été conclu. Toutefois, j'affirme que le gouvernement du Manitoba, en adoptant cette politique, est resté fidèle au mandat que lui a confié le peuple de cette province à la dernière élection. Si j'appuie ce bill, ce n'est pas qu'il me soit indifférent que la transaction soit avantageuse ou non, mais c'est que des responsabilités pèsent sur nous, c'est que, à mon avis, il s'agit de créer un meilleur état de choses par rapport aux tarifs des chemins de fer, à la question des chemins de fer, dans la partie occidentale du pays.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat soulevé par la motion de l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) ; j'aurais mieux aimé exposer ma manière de voir lors de la discussion de la motion de l'honorable représentant de Lisgar (M. Richardson). Comme il s'agit ici d'un sujet très vaste qui n'implique pas seulement une question d'intérêt local, et qu'un bon nombre de députés sont absents, je prie le gouvernement de vouloir bien consentir à l'ajournement du débat.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne voudrais pas que la séance fût levée avant l'heure habituelle.

M. BOURASSA : Dois-je comprendre que le gouvernement entend disposer des deux motions dès ce soir ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BOURASSA : Dans ce cas, je me contenterai de traiter certain point particulier de la question que l'honorable député de Lisgar a soulevé au cours de ses observations. Je suis loin de partager entièrement les vues exprimées sur ce sujet par le représentant d'Alberta (M. Oliver). Tout d'abord, j'affirme qu'il ne s'agit pas seulement d'une question de droit. J'admets avec le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui en est convenu à une des nombreuses séances du comité où ce bill a été examiné, que le présent problème de chemins de fer est peut-être le plus important dont la Chambre ait été saisie depuis la création de ce parlement. J'ai été fort étonné de constater de quelle façon légère le comité d'abord, et la Chambre ensuite entendaient disposer d'un bill dont l'importance a été ainsi reconnue par le ministre des Chemins de fer et Canaux, alors qu'il y a en jeu un si grand nombre de questions qui intéressent non pas seulement le Manitoba, mais toutes les provinces du Canada. Je ne me propose pas de traiter cette motion au point de vue du droit, mais avant d'adopter cette nouvelle législation qui, il faut le reconnaître, est sans exemple dans notre histoire parlementaire, il conviendrait de bien étudier certaines questions d'importance considérable.

On a beaucoup parlé, au comité, du pouvoir que possède le gouvernement fédéral de se départir de son autorité en faveur des législatures provinciales par rapport à la législation en matière de chemins de fer. Certes, n'étant pas légiste, je n'oserai pas dire jusqu'à quel point, en présentant ce bill tel qu'il avait été élaboré dans l'enceinte législative du Manitoba, on avait demandé au gouvernement fédéral de se départir de son autorité. A mon avis, le gouvernement du Canada n'a pas plus droit de se départir de son autorité en matière de chemins de fer, ou en toute autre matière sujette à sa juridiction en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, qu'une législature n'a droit de se départir de la sienne en faveur du gouvernement fédéral par rapport à certaines matières qui sont exclusivement sujettes à sa juridiction en vertu des dispositions du même acte. Je ne chercherai donc pas si, dans la circonstance, le gouvernement fédéral se désiste en faveur du Manitoba des droits qu'il possède sur les chemins de fer dont il est fait mention dans le bill ; je dirai seulement que tout député qui voudra bien accorder un moment d'attention à cette question ne saurait manquer de reconnaître que le présent bill tend à conférer à une législature provinciale, en matière de chemins de fer, des pouvoirs qu'aucune province n'a jusqu'ici possédés sous l'empire de notre constitution. Je prétends donc que si l'adoption de ce bill ne constitue pas une violation de la lettre de la loi,—et je laisse aux légistes

le soin de décider ce point—l'esprit de la constitution n'en subira pas moins un rude assaut.

On a prétendu que la province du Manitoba est la seule partie intéressée en cette affaire, et que, par conséquent, il ne nous est pas loisible de discuter le fond de la question, que nous n'assumons aucune responsabilité en adoptant ou rejetant le bill. Pareil raisonnement est absurde. Sachant que le vote de la Chambre décidera du sort de ce bill et que, par conséquent, la transaction sera ou approuvée ou annulée, selon que nous en déciderons, je ne vois pas comment on puisse prétendre que nous n'assumons aucune responsabilité. A mon sens, la responsabilité que nous assumons en nous prononçant sur ce bill est aussi grave que celle qui pèse sur le juré chargé de prononcer la condamnation ou la mise en liberté d'un prévenu. Il nous faut donc examiner cette question sous le rapport des droits et sous celui des faits ; il faut en étudier le fond aussi bien que l'aspect constitutionnel. Que le gouvernement fédéral doive avoir la haute main sur tous les chemins de fer du Dominion, c'est, je crois, ce que personne ne conteste. Personne plus que moi n'est disposé à reconnaître les droits des provinces, mais je veux que les législatures provinciales exercent leur pouvoir dans une sphère qui leur est propre, et que le gouvernement fédéral maintienne toute son autorité dans son propre domaine, car c'est là le seul moyen de faire subsister la bonne entente qui doit règner entre les gouvernements des provinces et celui du Dominion. Du moment que nous permettons aux provinces, tout en respectant la lettre de la loi, d'exercer des pouvoirs qui sont du ressort exclusif du gouvernement fédéral, nous violons l'esprit de la constitution et nous nous exposons, et les provinces et nous-mêmes, à des embarras futurs. S'il est quelque chose qui doive nous guider en cette circonstance, ce n'est pas tant l'intérêt de telle ou telle localité que le désir de maintenir l'harmonie entre le gouvernement fédéral et les législatures des provinces ; et le seul moyen d'arriver à ce résultat consiste à ne pas nous dessaisir des pouvoirs que la constitution nous a conférés et à laisser aux provinces l'entier et libre exercice de leur juridiction particulière.

Le gouvernement et l'opposition n'ont cessé de nous répéter à chaque session, et plus particulièrement depuis les quatre ou cinq dernières années, que la question du transport est le plus important problème dont le parlement ait à s'occuper à l'heure actuelle ; cela, je l'admets volontiers ; la question du transport commande l'attention du parlement fédéral, et je dis que nous ne devrions conférer à une législature aucun pouvoir qui aurait pour effet d'amoindrir notre juridiction en la matière. Je prétends que si nous adoptons un bill particulier conférant à un gouvernement provincial le droit de diriger certains chemins de fer, nous fournissons à cette province le moyen d'affecter le commerce d'une partie du pays au détriment de celui d'un autre, et que, par conséquent, il nous faudra ou défaire ce que cette province aura fait en vertu des pouvoirs que nous lui aurons conférés, ou la laisser prendre avantage de ces mêmes pouvoirs pour jeter le désarroi dans le commerce de ce pays. Je ne me plains pas de cela, je devrais être le dernier à m'en plaindre ; mais il suffit que, comme résultat des conditions particulières de ce pays, divisé qu'il est en provinces, peuplé d'individus d'origine et de religion différentes, notre système de gouvernement soit déjà compliqué d'une subdivision des pouvoirs législatifs, sans que nous soyons encore exposés, à propos de questions qui devraient être du ressort exclusif du pouvoir central, à des contestations entre les législatures provinciales et le gouvernement du Dominion.

M. le Président, je n'entends pas rechercher, je le répète, si ce bill tend à conférer à la législature du Manitoba des pouvoirs que nous devrions garder pour nous-mêmes. Il a été clairement démontré qu'en se prononçant en faveur du marché que nous sommes invités à ratifier, la législature du Manitoba entendait revêtir son exécutif des pouvoirs dont il est fait mention dans l'acte de ratification ; or, je prétends, et je m'appuie pour cela sur le principe même qu'ont invoqué la plupart de ceux qui ont voté en faveur de cette mesure, et de ceux qui vont l'appuyer en cette Chambre, sur le principe de l'économie provinciale, je prétends, dis-je, que dès lors qu'on insère dans le bill quelque modification tendant à limiter ou à règlementer de quelque manière des pouvoirs que la législature du Manitoba entendait conférer à son exécutif, on s'écarte du principe sur lequel on prétend appuyer cette législation. Il a été également bien prouvé, je crois, que le bill qui nous est soumis n'est pas celui que la législature du Manitoba a adopté. L'honorable représentant d'Alberta (M. Oliver) a déclaré que nous n'avons pas à nous occuper de l'hypothèque qui, d'après les termes du bill adopté par la législature du Manitoba, est comprise dans la transaction et en est une partie aussi importante que le bill même. Les partisans du bill au Manitoba ont été jusqu'à réfuter les nombreuses objections soulevées par les citoyens, le "Board of Trade" de Winnipeg, et d'autres membres de la législature, en affirmant que tout ce qui manquait au contrat serait compris dans l'hypothèque. L'assertion de l'honorable représentant d'Alberta est tout à fait à coté du raisonnement qui aurait dû le guider. Ni le gouvernement du Manitoba, ni la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord ne peuvent compléter leur transaction avant d'en avoir obtenu le pouvoir du parlement fédéral.

La seule raison d'être du présent bill, c'est que la législation adoptée par la législature du Manitoba ne saurait avoir aucun effet

tant que le parlement fédéral ne l'aura pas ratifiée. Par conséquent, quelles que soient les conditions stipulées dans cette législation, si ces mêmes pouvoirs ne sont pas compris dans le bill qui nous est soumis, la seule transaction qui puisse intervenir entre le gouvernement du Manitoba et la compagnie de chemin de fer, c'est celle que nous aurons ratifiée. Si le premier ministre du Manitoba a pu faire accepter ce contrat par la législature, s'il a réussi à capter la faveur populaire, ce n'est qu'à la condition expresse que l'hypothèque comblerait toutes les lacunes du contrat. En vertu des dispositions du bill qui nous est soumis, le titre hypothécaire qu'on aura à rédiger comprendra seulement les modifications et dispositions nouvelles nécessitées par la phraséologie de cet arrangement. Si mon honorable ami saisit bien la portée de ces paroles, il ne manquera pas d'observer que l'exécutif du Manitoba ne pourra faire d'autres changements que ceux que nécessiteront les termes de cet arrangement. On ne peut donc pas opérer, en vertu des dispositions du présent bill, ni les changements proposés par le gouvernement du Manitoba ni ceux que l'exécutif a promis aux citoyens et au Board of Trade de Winnipeg. Mon honorable ami nous a dit que le bill au sujet duquel nous sommes appelés à nous prononcer est semblable à celui que la législature du Manitoba a adopté. Peut-on prétendre, comme on s'est plu à le répéter mainte et mainte fois, que cette transaction ne nous regarde pas, que si le gouvernement du Manitoba a passé un mauvais marché qui doit causer la ruine de la province, la faute n'en est pas à nous ? Dès lors que nous sommes appelés à adopter cette législation, nous rappelant, comme je l'ai dit au début de mes observations, que le sort de cette mesure dépend de notre vote, nous devenons partie consentante et responsable, il nous incombe de nous enquérir de la nature de la transaction, et notre devoir nous y oblige d'autant plus que nous prenons sur nous-mêmes, et sur la foi de vagues renseignements, de modifier les conditions même du marché conclu entre le gouvernement du Manitoba et le chemin de fer Canadien du Nord. Je concevrais parfaitement l'attitude de ceux qui invoquent les droits des provinces s'ils acceptaient chaque mot et chaque lettre de l'entente intervenue entre le Manitoba et la Compagnie ; mais du moment que nous nous permettons d'en altérer les dispositions, d'accroître ou de diminuer le pouvoir de l'exécutif du Manitoba, du moment que nous modifions les termes du contrat, nous assumons la responsabilité de la transaction entière et plus particulièrement des changements que nous faisons, et il n'y a plus lieu de parler d'autonomie provinciale ; il ne s'agit plus que d'une mesure purement et simplement fédérale dont ce parlement doit porter l'entière responsabilité.

Ce n'est pas la première fois que l'on agite cette question ; en maintes circonstances, la presse du pays en a discuté le fond, et l'a traitée, comme on l'a dit avec raison, en la maintenant toujours en dehors du domaine de la politique. Voici ce que disait de la transaction le Globe, de Toronto, le 19 février :

Si la législature confirme les arrangements relatifs au Pacifique du Nord et à la ligne du chemin de fer Canadien du Nord, le Manitoba sera profondément intéressé au succès ou à l'insuccès du nouvel élément de concurrence qui fait son apparition dans le commerce de l'ouest. La province aura en main la réglementation absolue des tarifs dans les limites de la province, de tous les points de la province à Port-Arthur et vice versa. Le seul inconvénient que présente l'exercice de ce pouvoir c'est que si les tarifs que l'on imposera ne produisent pas de recettes suffisantes pour couvrir (1) les frais d'exploitation, (2) l'affermage du Pacifique du Nord, et (3) l'intérêt de $5,800,000 d'obligations de la section de la Rivière-à-La-Pluie, la province sera tenue de combler le déficit. Il n'y a pas le moindre doute que la province affronte le hasard en agissant ainsi, mais, par contre, elle a également lieu de compter sur de réels avantages. Rien, en vertu de l'arrangement, n'empêche la province d'établir des tarifs qui n'auraient d'autre objet que celui de faire face aux obligations déterminées qui pèsent sur le chemin. Ces obligations, si on parvient à y faire face au moyen de tarifs sensiblement moins élevés que ceux qu'on a imposés jusqu'ici, la population aura amplement raison de se féliciter de l'attitude hardie qu'elle a osé prendre. Qu'une telle attente soit fondée, c'est, comme de raison, ce qui reste à savoir.

On espère que les expéditeurs du Manitoba favoriseront de toutes leurs forces le nouveau système ; la province étant si intimement intéressée aux recettes de la compagnie, il est tout probable que l'on considérera le système comme propriété de la province. Du fait même qu'il faudra combler tout déficit en ayant recours à la taxation, et que les excédents de recettes auront pour effet de réduire davantage les frais de transport des marchandises, il y a lieu d'espérer que les expéditeurs du Manitoba accorderont au système un encouragement qui se manifestera d'une manière tangible lorsque se fera la clôture des comptes de l'année.

Cette transaction, on ne saurait la voir d'un œil favorable dans Ontario, mais elle tend à raffermir un chemin qui traverse, sur un parcours de 300 milles, la partie occidentale et impeuplée de la province. Ce n'est pas être trop optimiste que d'espérer que, desservie par un chemin de fer en état de transporter sa part des récoltes du Manitoba, cette partie-là du pays offrira de plus grands avantages et que toutes les nouvelles entreprises pourront s'y développer plus facilement.

Au risque de répéter et de répéter encore une leçon sur laquelle on ne saurait appeler trop souvent l'attention du pays tout entier, il conviendrait de dire que le Manitoba a assumé de graves responsabilités dans le but de se mettre dans une situation qu'il est loisible au gouvernement de la Confédération de reconnaître à chaque province. Le droit commun, pour ne pas parler de la loi écrite, confère le droit de réglementer les chemins de fer dans l'intérêt du public, et ce droit, nous ne devrions pas hésiter à nous en prévaloir entièrement.

Ainsi, à cette époque-là, non seulement les hommes publics et la presse du Manitoba

représentaient que le gouvernement provincial avait le droit de réglementer les tarifs de ces chemins de fer, mais l'organe même du parti libéral dans Ontario prétendait que cette mesure revêtait le gouvernement provincial du pouvoir de contrôler l'administration des chemins de fer du Manitoba, et il allait jusqu'à dire que le gouvernement fédéral devrait en faire autant. Voici ce que publiait le Globe, numéro du 21 février :

Il faut avouer que l'impression prédominante créée par la première lecture de l'entente conclue avec le chemin de fer Canadien du Nord, c'est que la province pourrait réglementer les tarifs. Cet avantage prodigieux a eu pour effet de détourner l'attention de la restriction qui s'y rattache. Cette restriction comporte que dans le cas où les recettes ne suffiront pas à faire face aux obligations déterminées, la province devra combler le déficit à même les deniers publics.

Plus tard, en mars, le Globe, de Toronto, a développé la théorie émise par le procureur général du Manitoba, c'est-à-dire qu'il n'y avait pas lieu de redouter l'intervention du gouvernement fédéral dans la réglementation des tarifs, parce qu'une telle intervention ne servirait qu'à les abaisser davantage, et que la population du Manitoba aurait tout à y gagner.

Ce point qui, à l'aveu même du ministre des Chemins de fer et Canaux, pourrait susciter des difficultés entre le gouvernement fédéral et la législature provinciale, on ne l'a pas soulevé au Manitoba, et le Toronto Globe a eu soin de l'écarter. D'après cette théorie, le gouvernement du Manitoba, ayant assumé la réglementation des tarifs des chemins de fer dans l'intérêt de cette province, pourrait fort bien, sans se soucier des intérêts des provinces d'Ontario et de Québec, ni de ceux du chemin de fer transcontinental, établir des tarifs différentiels qui auraient pour effet de faire passer tout le trafic de l'ouest par les voies ferrées des Etats-Unis. Dans une telle occurrence, le gouvernement fédéral n'aurait qu'à considérer comme lettre morte le droit d'intervention que lui confère l'Acte de l'Amérique britannique du Nord (et qui est compris dans l'amendement proposé par le ministre des Chemins de fer et Canaux) ou, alors, à intervenir. Et le gouvernement interviendrait-il dans le but de faire réduire davantage les tarifs au Manitoba? Non ; le seul remède possible, ce serait d'élever les tarifs et de contraindre ainsi la population du Manitoba à expédier ses produits par les voies canadiennes. S'il est loisible au Manitoba de venir nous demander de lui conférer le pouvoir d'imposer des tarifs peu élevés, les provinces d'Ontario, de Québec et les provinces maritimes, qui ont contribué à la construction du chemin de fer du Pacifique, auront le droit, à leur tour, de déclarer qu'elles n'entendent pas qu'il soit permis à la petite province du Manitoba de détourner le trafic entier de l'ouest pour le faire passer par les routes américaines. J'acclamerai avec joie toute concurrence que l'on

suscitera au Pacifique Canadien ; je ne suis pas le valet de cette compagnie, je ne lui dois rien ; mais je dis, non pas à titre de représentant d'une province en particulier, mais à titre de représentant du peuple canadien en ce parlement fédéral, que nous n'avons ni le droit de dépouiller une province des avantages que nous lui avons accordés, ni celui de permettre à cette même province de travailler contre les intérêts du reste du Canada pour favoriser les chemins de fer américains. Nos ports, nos canaux et nos chemins de fer nous coûtent des millions ; allons-nous maintenant, au nom de l'autonomie provinciale—qui n'est aucunement menacée—conférer à une petite province où, depuis des années, on cultive cette tendance à faire cause à part, allons-nous, dis-je, conférer à cette province le pouvoir de mettre la main sur le trafic du Nord-Ouest en faveur duquel nous, d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes, avons dépensé au delà de $100,000,000 des deniers du peuple, et lui permettre d'en faire bénéficier les chemins de fer américains? On sait que les gens du Manitoba ne sont pas absolument hostiles à une telle politique ; on sait que sous l'administration Greenway il a été question de construire un chemin de fer qui se rendrait jusqu'à Duluth. Cette question-là, la presse du Canada l'a discutée, on l'a traitée dans les colonnes de La Patrie tout comme on y a traité la mesure qui nous occupe. J'ai cité le Globe, de Toronto, pour démontrer qu'un des principaux organes du gouvernement avait présenté la question sous le même jour que le gouvernement du Manitoba l'avait fait connaître, c'est-à-dire, sous un jour plutôt favorable.

Force fut au Globe d'admettre que la transaction était fort dangereuse, qu'elle pourrait entraîner la ruine de la province, et cependant, c'est ce même journal qui a dit que le Manitoba cherchait depuis si longtemps à acquérir la réglementation des tarifs qu'il n'était pas étonnant qu'il y eût mis le prix. Mais, si l'on avait osé dire, dans le temps, que le ministre des Chemins de fer demanderait au parlement fédéral de modifier cette législation, non pas en renonçant à la juridiction que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord confère à ce parlement et dont on ne saurait le dépouiller, mais en déclarant dans ce bill même que la réglementation des tarifs par le gouvernement du Manitoba serait toujours sujette à la juridiction du comté des chemins de fer du Conseil privé, je suis persuadé que le Globe n'aurait pas accordé son assentiment à cette mesure. Je réaffirme que ceux qui, dans l'enceinte législative aussi bien qu'en dehors du parlement du Manitoba, ont appuyé cette législation en entier, sous l'entente qu'on ne l'appliquerait qu'à certaines conditions, n'y auraient jamais consenti s'ils avaient su que le gouvernement fédéral avait l'intention de priver le gouvernement du Manitoba du droit de modifier les conditions de l'arrangement.

La Patrie, qui est un des organes du gouvernement, a également discuté cette question, mais en un langage beaucoup plus énergique que le Globe. Le 22 février dernier, précisément une semaine après que M. Roblin eût fait connaître sa politique, La Patrie publia un article de fond que je vais me permettre de lire. Le titre même de cet article en fait bien deviner le ton :

GIGANTESQUE ABOMINATION.

Les arrangements faits par le gouvernement du Manitoba avec MM. Mann et Mackenzie méritent beaucoup plus qu'une attention passagère. Ils sont, de fait, l'un des " coups " les plus audacieux dont notre pays ait encore été témoin.

Voici une petite province, à peine capable de payer ses propres dépenses ordinaires, qui prend la responsabilité d'obligations qui s'élèvent à une douzaine de millions de dollars ! Nous ne savons point quelle a été l'attitude du lieutenant-gouverneur. Nous savons bien ce qu'elle aurait dû ou ce qu'elle devrait être : M. Roblin devrait être forcé de dissoudre la législature et de demander l'opinion du corps électoral sur cette affaire—sur cette affaire scandaleuse. Car il est inutile et même dangereux de ne pas appeler les choses par leur nom ; il y a évidemment dans cette opération un énorme scandal.

Les puissants capitalistes, MM. Hill, Morgan, etc., qui se préparent à envahir la Colombie Anglaise, ont les mains dans l'étonnante transaction dont nous sommes les témoins.

Le protêt public, signé par un certain nombre d'hommes d'affaires du Manitoba, et que l'on trouvera dans nos colonnes, ne dit rien que de vrai. Il ne dit pas toute la vérité, parceque toute la vérité n'est pas connue !

La province du Manitoba est incapable de porter le fardeau que son gouvernement imbécile ou corrompu vient de lui mettre sur les épaules.

Qu'arrivera-t-il ? Demain, dans un avenir rapproché, l'on se tournera vers l'échiquier fédéral et l'on nous demandera, à nous des vieilles provinces, de payer les pots cassés.

Nous voyons clair, nous voyons très clair à travers cette gigantesque abomination.

Une mesure qu'a ainsi qualifié l'un des organes du gouvernement devrait attirer l'attention des membres du gouvernement, aujourd'hui que nous avons à nous occuper de l'opération dont, il y a deux mois, on voyait si bien les dessous.

Au sujet de la question des droits provinciaux. La Patrie, du 18 mars, s'exprimait ainsi :

Le parlement du Canada sera appelé à se prononcer sur cette opération fameuse.

Ceci peut signifier que, si demain la province du Manitoba est incapable de faire face aux obligations onéreuses qu'elle vient de contracter, le gouvernement fédéral aura à payer les pots cassés.

Nous savons comment les prospectus sont préparés pour le marché européen.

Si le parlement du Canada ratifie l'arrangement Roblin, le prospectus qui lancera l'entreprise contiendra, en très grosses lettres, l'avis que le parlement et le gouvernement de la Confération ont été parties à l'affaire.

Plus tard, si les intérêts sur les débentures ne sont point payés, les porteurs se retourneront vers nous, et nous serons forcés de mettre la main dans nos goussets ; les vieilles provinces de la Confédération seront obligées de faire face à la situation.

Nous dira-t-on à présent que nous n'avons rien à voir à cette affaire? Je pourrais citer six articles de La Patrie, dans lesquels on dénonce ce marché comme un des plus scandaleux actes publics qui se soient vus depuis la Confédération ; dans lesquels on dit que le parlement du Canada aura à le juger et que l'on verra que les pantins du Manitoba sauteront avant longtemps. On a maintes fois répété, et je suis parfaitement convaincu de la chose, qu'aussitôt que la province du Manitoba se sera rendu compte du résultat de cette mesure, elle s'adressera à nous pour lui venir en aide. Il y a quinze ans on criait : Construisons le Pacifique Canadien! Des hommes comme M. Blake et M. Mackenzie disaient : Oui ; construisons le chemin de fer du Pacifique ; mais attendons, voyons d'abord comment il faut le construire. Non, criait-on, il faut le construire aussitôt que possible. Quel a été le résultat? On nous a maintes fois répété que le chemin de fer du Pacifique a été construit non pas pour l'avantage des habitants du Nord-Ouest, mais de telle façon que la moitié de la population du Nord-Ouest réclame d'autres voies de communication. Plus tard quand le Pacifique du Nord fut prolongé jusqu'à la frontière du Manitoba, qui a eu à payer pour l'abolition du monopole qui avait été donné au chemin de fer du Pacifique? Il nous a fallu payer environ $7,000,000, si je ne me trompe ; et aujourd'hui on nous demande de donner à la législature du Manitoba le pouvoir d'assumer une dette que certaines gens estiment à $7,000,000, que La Patrie porte à $12,000,000, et dont l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) met le chiffre à $17,000,000. Mais je n'ai pas entendu une seule personne défendre l'opération comme étant bonne au point de vue financier. On nous a simplement dit que cela n'est pas notre affaire. Cependant, chaque fois que la province du Manitoba s'est trouvée embarrassée, il nous a fallu lui venir en aide, et je dis qu'il nous appartient, quand on nous demande de ratifier ce marché, de voir s'il est avantageux ou non, car s'il n'est pas bon, c'est nous qui aurons à payer les dommages. C'est pourquoi, en ma qualité de représentant des provinces aînées, en ma qualité de membre du parlement fédéral, il est de mon devoir de protester d'abord et de voter ensuite contre un marché que personne n'a le courage de défendre, mais que l'on recouvre simplement du prétexte qu'il faut respecter les droits des provinces. Monsieur le président, quand un gouvernement provincial luttera pour le maintien de ses droits, personne ne sera plus que moi prêt à lui prêter main forte ; mais quand un gouvernement provincial s'engage dans un marché que l'un des principaux organes du gouvernement représente comme une abomination scandaleuse, et que le seul argument qu'on apporte pour justifier un vote en faveur de cette scandaleuse opéra-

tion est que nous n'avons pas le droit d'empêcher la province de se ruiner, je sais par l'expérience du passé que si le Manitoba se ruine, on s'adressera à nous une deuxième ou troisième fois pour sortir la province de l'impasse dans laquelle elle se sera mise. C'est pourquoi il est de mon devoir, en ma qualité de représentant fédéral d'un des collèges électoraux de l'une des provinces aînées, de voter contre une mesure législative marquée d'une pareille infamie. Si l'on pouvait nous prouver que ce marché est bon, qu'il n'y a pas de danger que la province du Manitoba s'adresse à nous pour qu'on lui vienne en aide, je dirais : Laissons cette province faire les lois qui lui conviennent ; mais même avec les précautions prises par le ministre des Chemins de fer et Canaux, je vois très peu de chances de préserver nos droits. Il est bel et bon en théorie de dire que nous nous réservons le droit de réglementer les prix et de voir à ce que le chemin de fer s'administre suivant les principes qui régissent les affaires, mais l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) lui-même nous a dit que lorsqu'il s'est agi de compagnies privées le gouvernement fédéral n'a jamais exercé ce droit. Tous les jours on entend quelqu'un se plaindre de ce que le comité des chemins de fer du Conseil privé n'ose pas forcer la Compagnie du chemin de fer du Pacifique ni aucune autre compagnie à adopter des prix satisfaisants pour le public.

Je le demande, si le comité des chemins de fer du Conseil privé, si le gouvernement fédéral, si le parlement, n'osent pas exercer leurs droits quand il s'agit de particuliers ou de corporations privées, comment peut-on donc s'attendre qu'ils exerceront ces droits quand ils auront affaire à un corps politique, à un gouvernement responsable, à toute une province, capables de soulever l'opinion publique contre l'ingérence fédérale ; surtout quand il s'agit d'une province où depuis quinze ans on prêche la non-ingérence de la part des autorités fédérales ? Nous nous souvenons tous de l'agitation qui s'est manifestée dans la province relativement à la construction du Pacifique du Nord. Bien qu'à cette époque le gouvernement fédéral et le Pacifique Canadien allassent la main dans la main, le gouvernement fédéral dut néanmoins céder aux demandes de la province, qui menaçait de se révolter. Quand les passions du peuple se soulèvent, le simple texte de la loi n'empêche pas le sentiment populaire de s'exprimer. Pas un de ceux qui sont aujourd'hui en faveur de ce bill ne prétendra que jamais le gouvernement du Canada, qui n'ose pas s'affirmer en face de corporations privées en matière de tarifs de transport, osera intervenir contre le gouvernement du Manitoba. Une fois que nous aurons donné au gouvernement du Manitoba le pouvoir de réglementer les prix de transport, ce gouvernement l'exercera au détriment des autres provinces, et si le gouvernement fédéral intervenait il ne pourrait le faire qu'en violant le principe même au nom duquel on nous demande de sonctionner ce contrat.

A quoi bon s'appuyer ici sur le principe de l'autonomie provinciale ? Ou le ministre des Chemins de fer était sincère, ou il ne l'était pas, lorsqu'il a introduit dans le bill un article réservant au comité des chemins de fer du Conseil privé le droit d'intervenir pour empêcher des injustices. Je n'ai pas de doute qu'il était sincère, mais alors, que va-t-il arriver ? Le Manitoba a imposé cette mesure au gouvernement fédéral afin d'obtenir des tarifs de transport moins élevés. Les honorables députés croient-ils qu'en déterminant les tarifs de transport, le gouvernement du Manitoba s'inquiètera bien des gens du dehors ? N'étant pas à la direction d'une compagnie particulière, étant une administration politique et ayant besoin de partisans, il adoptera des prix favorables aux habitants du Manitoba, et il n'aura pas le moindre égard pour les intérêts des autres provinces. Il ne pourra réduire les frais de transport pour le Manitoba sans que ce soit au préjudice des autres parties du pays desservies par cette ligne. Il est clair que la compagnie, avec les pouvoirs absurdes qui lui sont laissés, va s'efforcer de se refaire, en dehors du Manitoba, de ce qu'elle perdra dans la province. De sorte que le gouvernement du Canada se trouvera obligé, soit de laisser continuer cet absurde état de choses, ou en intervenant, de violer le principe même sur lequel on s'appuie pour nous demander de sanctionner ce marché.

Pour éviter un peu d'agitation en ce moment on ouvre la porte à une agitation beaucoup plus sérieuse pour l'avenir. Il y a une tendance bien marquée dans ce parlement, et elle consiste à laisser à nos successeurs les fardeaux dont nous devrions nous charger nous-mêmes. Cherchons la paix, évitons l'agitation, satisfaisons les passions du moment ! C'est là ce qu'on semble vouloir. Mais j'ose exprimer l'opinion que notre devoir est d'éclairer l'esprit du peuple et de refuser de nous prêter à l'erreur. Les neuf dixièmes des membres de cette Chambre condamnent cet arrangement, mais un grand nombre de députés de l'autre côté de la Chambre l'appuieront de leur vote parce qu'ils ne veulent pas censurer leurs amis du Manitoba, et d'autres membres, de ce côté-ci, suivront leur exemple parce qu'ils ne veulent pas nuire aux intérêts de leurs amis dans cette province. Mais quand nous avons à nous prononcer sur une question de cette nature, qui peut compromettre la paix du pays, qui peut mettre en péril les bonnes relations qui doivent exister entre les gouvernements fédéral et provinciaux, il convient de nous mettre un peu au-dessus des partis et la traiter selon ses mérites. Nous ne sommes pas ici seulement pour nous faire de la popularité, mais pour combattre pour ce qui est bien. Notre devoir est de faire des lois non pas seulement

M. BOURASSA.

pour le moment et avec la préoccupation de gagner des votes, mais pour édifier une paix stable dans le pays. Tous les jours nous sommes appelés à faire des lois destinées à favoriser le développement des moyens de transport au Canada. Nous possédons un grand chemin de fer, nous nous sommes construit des canaux, nous approfondissons des canaux, nous nous constituons en compagnie de chemins de fer, en compagnie de navigation, en propriétaires de canaux, et aujourd'hui nous rendons une loi pour transférer à des canaux et chemins de fer américains la clientèle de nos chemins de fer et canaux. Nous votons des millions pour assurer à nos ports le grain de notre nord-ouest et du nord-ouest américain.

Dans la discussion qui a eu lieu sur les mérites relatifs de deux ports canadiens, il ne s'est pas élevé une voix contre le principe d'opérer sur le sol canadien le transport des denrées du Canada. Les denrées canadiennes au moins devraient se transporter sur le sol canadien et il devrait aussi y passer autant de denrées américaines que possible. Et aujourd'hui, après que ce principe nous a guidés pendant quarante ans ; après que les efforts de tous les parlements ont été dirigés dans ce sens ; nous ouvrons la porte à la destruction de tout ce que nous avons fait pour éviter une agitation temporaire. M. l'Orateur, personne ne veut, et pour ma part je ne demande pas que le parlement rejette cette loi tout à fait. Je ne dis pas que le principe de l'appropriation des chemins de fer par les provinces ne doive jamais être sanctionné ; mais je dis que jusqu'à ce que nous en soyons arrivés au point où le gouvernement fédéral pourra exercer son autorité sur les chemins qui relèvent de lui, le moins que nous puissions faire, c'est de ne pas entraver notre pouvoir de cette façon pour l'avenir, et de ne pas donner aux gouvernements provinciaux des attributions qui ne leur ont pas été assignées par les auteurs de notre constitution et pour l'exercice desquelles elles n'ont pas les rouages nécessaires, mais pour lesquelles elles seront forcées de s'adresser à nous pour que nous leur aidions, nous mettant par là dans une position où nous sommes, à la fois, le pouvoir législatif qui leur donne des droits qu'elles n'ont pas, et le pouvoir exécutif qui dicte à un autre pouvoir exécutif qui nous est tout à fait étranger et en dehors de notre ressort en toute autre matière. Nous nous mettons dans la plus absurde position, au point de vue de la loi, des finances et de la politique ; et quand nous assayons de nous soustraire à notre responsabilité en disant que les habitants du Manitoba le veulent, nous prenons un fauxfuyant pour éviter d'envisager la question elle-même. Supposons que demain la législature de la province de Québec rendît une loi autorisant le juge de la cour Supérieure à Hull à prendre charge de l'administration de la justice dans le comté de Carleton, et qu'elle nous demandât de ratifier son acte, en représentant que la chose est pour l'avantage des habitants de Québec et qu'elle est dans les attributions de la province. Notre constitution donne au gouvernement fédéral le pouvoir de nommer les juges, tandis que l'autorité provinciale a le droit d'arranger les districts judiciaires de la province.

Supposons que la province de Québec et la province d'Ontario eussent conclu un arrangement ou un marché comme celui-là, nous ne le sanctionnerions jamais, parce que se serait quelque chose d'absurde que de fusionner ainsi la juridiction de deux provinces qui diffèrent tant par leur constitution. Il n'est pas plus absurde de donner à une province juridiction judiciaire sur le territoire d'une autre province, que de donner à un gouvernement provincial le droit de déterminer les tarifs de transport en dehors de ses limites, ou même dans les limites de son propre territoire de façon à nuire aux intérêts des habitants du reste du pays. Et même si l'on objecte que, dans ce cas, nous gardons le droit de direction, je dis que nous ne le gardons pas effectivement, ou que nous ne pouvons le garder qu'en violation du principe sur lequel, je crois, nous basons notre loi. Je ne puis voter pour la motion de l'honorable député de Winnipeg, non pas que je sois opposé au principe du referendum, mais parce que nous ne devrions pas, en matière de législation spéciale, adopter ce principe. Je suis disposé, cependant, à voter pour la proposition de l'honorable député de Lisgar. En le faisant, je ne fais que suivre l'idée qui, je ne dirai pas, m'a été inspirée par les articles de La Patrie, mais qui m'est venue à l'esprit en lisant ces articles. Nous ne repoussons pas cette loi ni ne disons que nous ne l'adopterons pas ; nous disons simplement au Manitoba : Vous avez fait un arrangement, vous l'avez fait pour telle et telle raison, et parce qu'il devait vous donner tels et tels avantages ; mais aujourd'hui que cet arrangement nous est soumis, nous ne pouvons le ratifier tel qu'il est ; nous y faisons les modifications que nous jugeons à propos, et nous vous le renvoyons pour que vous y donniez votre adhésion. Je dis que, selon moi, la chose est totalement erronée—il ne devrait pas être rendu de loi pareille. Je préférerai voter contre le tout, comme je l'ai fait pressentir en comité. Mais, puisque nous allons passer par-dessus les objections qui sont si sérieuses, et puisque nous allons adopter ce bill, n'allons pas au moins le faire après à peine deux ou trois heures de discussion et sans savoir quelles sont les intentions réelles des gens à qui nous voulons plaire jusqu'à violer même l'esprit de notre constitution pour le faire. Et, quand ceux qui les représentent, non seulement ici, mais dans la législature, nous disent qu'ils n'ont fait cet arrangement qu'avec telles et telles intentions, je ne vois pas que nous allions leur plaire beaucoup en leur imposant des conditions qu'ils n'ont jamais eues en vue et qu'ils refusent de mettre à exécution.

Renvoyons leur cet arrangement, si nous ne pouvons faire mieux. Si le gouvernement ne fait pas voter d'urgence toute la loi, ce qui, je crois, ne serait pas sage, et si le règlement relatif aux avis m'en donne le temps, je proposerai un amendement à l'article 3, qui a déjà été amendé par le comité des chemins de fer à la proposition de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. L'article modifié par le ministre se lisait ainsi :

Rien dans le présent acte ou dans les contrats qui se trouvent aux annexes, ou de ce qui se fera en exécution du présent acte ou des dits contrats, ne devra——

Puis viennent les paragraphes a, b, c, dont le dernier dit :

—autoriser la compagnie de chemin de fer Canadien du Nord à demander ou exiger——

Ici, à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux, ont été insérés les mots : " Aucuns tarifs différentiels pour le transport des marchandises ou des voyageurs, ou à permettre des tarifs, remises, drawbacks, concessions, secrets ou spéciaux."

A la troisième lecture je proposerais qu'après les mots " prix différentiels " on ajoutât les mots " en faveur ou contre (1) quelque individu ou corporation, ou (2) les habitants ou expéditeurs de quelque endroit, région, district ou province." Le but de l'amendement serait de répondre à la proposition que j'ai formulée il y a un instant, savoir, que si nous sommes appelés à légiférer en faveur du Manitoba, nous ne devons pas oublier les droits des autres provinces et les droits des grandes compagnies de transport, de crainte que la province du Manitoba, ce qui me semble très probable, ne fasse pas la part injustement favorable à des chemins de fer américains. Je désire être bien compris sur ce point. Je n'entends pas empêcher la concurrence, par exemple, entre le chemin de fer Canadien du Nord et celui du Pacifique. Que ces chemins se fassent la guerre l'un à l'autre autant qu'il leur plaira, et le public en profitera. Mais je suis fortement opposé à ce que, dans le cas où cela serait favorable à la province, le gouvernement du Manitoba dirigeât le trafic vers le sud, ce qu'il pourrait facilement faire, parce qu'une portion de cette ligne passe par l'Etat de Minnesota et se raccorde facilement aux chemins de fer des Etats-Unis. Il ne suffit pas que nous décrétions que le comité des chemins de fer du Conseil privé doive intervenir pour empêcher les distinctions préjudiciables, quand un individu ou une compagnie en appelle à lui ; mais, supposons, par exemple, que la province d'Ontario, ayant subventionné une partie de cette ligne, s'adressât au gouvernement du Canada, lui disant : Nous avons contribué à la construction de ces chemins de fer, parce que d'après la loi ils devaient ressortir exclusivement au parlement fédéral ; si le gouvernement fédéral donne au gouvernement du Manitoba juridiction sur ces chemins de fer le gouvernement du Manitoba pourra exercer cette juridiction d'une manière nuisible à nos intérêts. Il est clair que nous voulons être protégés. Je ne crois pas que ce gouvernement puisse se dessaisir d'aucune de ses attributions en ces matières. Quand le ministre des Chemins de fer et Canaux a proposé ces amendements, il a dit qu'il voulait que les habitants du Manitoba comprissent la situation qui leur était faite. Eh bien ! si on leur fait comprendre que le gouvernement provincial ne peut faire de distinctions préjudiciables à des individus, il est bon qu'il comprenne qu'il ne peut non plus préjudicier à des provinces entières. C'est pourquoi j'espère que le gouvernement n'insistera pas sur un vote de façon à m'empêcher de proposer un amendement quand nous irons en comité.

L'amendement (de M. Puttee) est rejeté.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Comme je l'ai annoncé dans le discours que j'ai prononcé devant cette Chambre il n'y a pas longtemps, j'ai donné avis d'un amendement à l'effet de renvoyer la question à la législature du Manitoba. J'ai eu beaucoup de plaisir à voir l'attitude prise par l'honorable député de Labelle sur cette question. Quand vous avez, M. l'Orateur, prononcé mon nom à l'appui de la proposition de l'honorable député de Winnipeg, de renvoyer la question aux habitants du Manitoba sous forme de plébiscite, je ne m'y suis pas opposé, afin de permettre le débat de la question. Cependant, d'accord avec le député de Labelle, je suis d'avis que ce qu'il y a à faire d'abord est de renvoyer la question à la législature du Manitoba. Je me proposais d'offrir quelques observations à l'appui de cette proposition, mais il se fait tard. Cependant, je voudrais informer le premier ministre que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) m'a télégraphié qu'il désire prendre part à ce débat. Il serait ici ce soir, n'était la maladie d'un membre de sa famille, d'après ce qu'il me dit ; et je crois qu'il ne serait que juste de remettre le débat de façon à lui donner l'occasion de se faire entendre en cette Chambre. Pour ma part j'acquiescerais à cette suggestion. Elle n'a pas pour but de prolonger la discussion ; le premier ministre m'informe qu'il entend continuer la discussion de jour en jour jusqu'à sa fin. Naturellement, je sais bien que quelle que soit l'attitude que puisse prendre un député, le gouvernement est le maître et peut insister sur une division. Il me semble que la demande que je fais est extrêmement raisonnable, et je suggère que nous remettions le débat à mercredi, bien que le député de Norfolk-nord ne m'ait pas dit absolument quand il serait ici. Je prie de nouveau le très honorable premier ministre de consentir à cette raisonnable demande, et je crois que ceux qui sont de mon avis sur la question qui fait le sujet du débat y acquiesceront.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement ne prend pas d'attitude collective sur cette question. C'est une question sur laquelle tout membre de la Chambre est libre de voter comme il l'entend. Tout ce que veut le gouvernement à cette période de la session, c'est d'arriver à la prorogation. Il faut purger l'ordre du jour. Nous ne pouvons pas, d'après les règles de la Chambre, faire passer ce soir deux étapes à ce bill, mais je compte qu'avant que nous levions la séance, nous aurons disposé de tous les amendements qui ont été proposés au bill.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Vous entendez tous les amendements préalables à la discussion en comité ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Alors je comprends que le très honorable ministre, après que nous aurons disposé de ma motion, consentira à lever la séance. Dans ce cas, je serai bref dans mes remarques au sujet de la motion.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député conviendra avec moi que nous devrions disposer des amendements et faire faire un pas au bill, auquel il restera la troisième lecture.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Alors il désire que l'étude du bill en comité se fasse ce soir, que l'on discute tous les amendements qui seront présentés et que le bill soit rapporté à la Chambre cette nuit pour la troisième lecture ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le très honorable ministre verra que s'il en est ainsi, l'honorable député de Norfolk sera empêché de discuter les amendements qui pourront être proposés.

Le PREMIER MINISTRE : Il pourra parler lors de la troisième lecture.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Mais le premier ministre comprendra qu'il est des amendements que nous formulons ce soir, et que le député de Norfolk-nord voudrait discuter. Je présume que d'après l'entente, le gouvernement se propose——

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a pas d'entente.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Ce n'est pas, après tout, une si sérieuse affaire que de demander la remise du bill jusqu'à mercredi. Il pourra alors passer en très peu de temps. Alors, si je comprends bien, le premier ministre a l'intention de s'en tenir à sa résolution de faire passer le bill ce soir.

Le PREMIER MINISTRE : J'insiste à ce que la présente mesure avance aujourd'hui d'un pas. Nous lui avons consacré la journée entière ; faisons la avancer d'une étape.

M. RICHARDSON (Lisgar) : De quelle étape ?

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. RICHARDSON (Lisgar) : Oh ! j'aurai mon dire——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ne désire pas——

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : A l'ordre !

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ne désire pas entraver l'adoption de la mesure ni être blessant. Je serai aussi courtois que je puis l'être. Si j'ai tort, je l'avouerai franchement mais, à titre de député, j'ai des droits que j'entends faire respecter. Je ne veux prononcer de paroles blessantes pour personne et, si le calme se rétablit, nous expédierons la besogne. Le bill avancerait-il d'une étape, si la Chambre se formait en comité ?

Le PREMIER MINISTRE : Il avancera d'une étape, si le comité rapporte le bill pour qu'il soit lu une troisième fois.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Eh bien ! nous savons maintenant où nous en sommes.

Quelques VOIX : Aux voix ! aux voix !

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je n'ai pas l'intention d'ennuyer la Chambre, et je ne désire pas être blessant ni contrecarrer les désirs de la députation. Toutefois, celle-ci comprendra que cette affaire m'intéresse profondément ; et je me propose de faire ce que je considère être mon devoir. La motion que je présente et que le député de Labelle a promis d'appuyer, demande d'incorporer dans le bill une clause stipulant que celui-ci n'aura force de loi qu'après avoir été soumis à la législature du Manitoba. Je crois avoir clairement établi dans le discours que j'ai prononcé dans cette Chambre, à l'appui de l'amendement proposé par mon honorable ami de Winnipeg, qu'on devrait au moins permettre à la population du Manitoba, de faire connaître ce qu'elle pense de la présente mesure avant que cette dernière n'ait force de loi. Il serait inutile de répéter les arguments que j'ai invoqués devant cette Chambre, dans le dessein d'y démontrer que la législature du Manitoba a acquiescé à un marché autre que celui qu'on nous demande de ratifier. Je puis dire que je me range à l'avis du représentant de Labelle. Le présent bill ne saurait avoir force de loi, ni être mis au nombre de nos statuts, sans le consentement du gouvernement qui doit en prendre la responsabilité. Ce dernier peut dire qu'il y a ici une question d'autonomie provinciale et qu'il ne se soucie pas de créer une émeute au Manitoba en intervenant dans cette affaire. Il peut dire qu'il s'en rapporte entièrement à cette province. Je crois avoir suffisamment démontré qu'il n'est pas ici question d'autonomie provinciale, et que le

présent contrat ne saurait avoir force de loi, sans le consentement de cette Chambre. Ce marché monstrueux ou, comme l'appelle La Patrie, cette abomination ne peut pas être imposée à la population du Manitoba. Je déclare qu'il est bien entendu que le gouvernement doit en prendre la responsabilité. Je répète ce que je disais dans mon discours devant cette Chambre ; je crois que très peu de députés considèrent que ce marché est sage et qu'il faut l'imposer aux citoyens du Manitoba. Puisqu'il en est ainsi, il vaut mieux bien établir, ce soir, les responsabilités afin que, lorsque ce contrat sera répudié, si le Manitoba ne peut pas payer sa dette, la population comprenne comment cette loi a été imposée à la province. J'aurais aimé que ce bill fût remis au moins jusqu'à la prochaine séance, afin de pouvoir discuter une autre motion dont j'ai donné avis. J'ai aujourd'hui manifesté l'intention de présenter une résolution pour biffer l'article 3 du présent bill, et permettre à la Chambre de déclarer, autant que faire se peut, qu'elle se dépouille de toute autorité et que le Manitoba aura droit de contrôler les tarifs, droit que la législature pensait avoir, lorsqu'elle a ratifié le marché qui lui était soumis. Si j'ai donné avis de cette motion, c'est parce que je croyais qu'en imposant cette mesure au Manitoba, nous devions au moins nous montrer juste envers cette province, et lui donner ce qu'elle croyait recevoir, quand la législature du Manitoba a approuvé ce marché. A cette étape de la discussion, il est inutile de prolonger le débat outre mesure, vu les explications complètes que j'ai données, à l'appui de la motion du représentant de Winnipeg. Mais j'ai donné avis d'une autre résolution que je proposerai lorsque la Chambre se formera en comité, et dont je ferai lecture maintenant, car j'aurai l'occasion de discuter ces matières plus tard. J'aurais bien aimé que le premier ministre eût condescendu à ma demande de délai ; cependant il n'a pas jugé à propos de le faire et je devrai me contenter de lire la motion. Le représentant de Labelle l'appuiera probablement, et il nous sera donné de la discuter en comité général. Par conséquent, j'ai l'honneur de proposer ma motion.

M. l'ORATEUR : L'honorable député aurait-il l'obligeance de lire sa motion ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Oui :

En comité général ou lors de la troisième lecture du bill (n° 103) " Acte concernant un contrat conclu entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer ; "—— Considérant que le contrat qui fait le sujet de la mesure actuellement soumise au parlement n'est pas le contrat autorisé par la législature du Manitoba, cette Chambre est d'avis que cette mesure ne soit pas adoptée mais qu'elle soit ajournée, en attendant qu'elle soit soumise à l'approbation de la législature du Manitoba.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je suggérerais à l'honorable député d'enlever les mots " En comité général " et je crois qu'il pourrait alors proposer sa motion maintenant ; je ne crois pas que personne objecterait.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a donné avis qu'il présenterait sa motion lorsque la Chambre se formerait en comité général ou lors de la troisième lecture. En permettant que ce bill soit délibéré en comité général, il pourra présenter sa motion lors de la troisième lecture et engager le débat avec le représentant de Norfolk-nord (M. Charlton). Il a tout à gagner en suivant cette ligne de conduite. La Chambre sera alors en mesure d'écouter la discussion et il ne la saisirait pas d'une affaire d'une aussi grave importance à une heure aussi avancée.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je crois que d'autres députés voudront prendre la parole, quand je proposerai cette motion.

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien! ils pourront prendre la parole lors de la troisième lecture.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Ils sont libres de le faire maintenant.

Le PREMIER MINISTRE : Quand la Chambre sera de nouveau saisie de cette mesure, l'honorable député aura le champ libre pour discuter sa motion, lors de la troisième lecture.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je comprends cela, mais je ne suis pas convaincu qu'il n'est pas de mon devoir de provoquer dès maintenant une discussion approfondie. J'aurais acquiescé à la demande du premier ministre, s'il avait consenti à suspendre l'adoption du bill, jusqu'à ce que le représentant de Norfolk ait pu faire connaître son opinion.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Richardson) pourra proposer son amendement lors de la prochaine séance et le représentant de Norfolk pourra adresser la parole, s'il est présent.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le très honorable premier ministre, n'a pas parfaitement compris le sens de mes paroles. Je n'ai pas demandé de suspendre l'adoption du bill, afin de permettre à l'honorable député (M. Charlton) de prendre la parole sur cette motion en particulier, mais pour lui fournir l'occasion de discuter les amendements que nous devons proposer lorsque la Chambre se formera en comité général. Si le très honorable premier ministre m'avait accordé ce point, j'aurais consenti à cesser toute opposition.

M. PUTTEE : Il me semble bien légitime de demander que le bill ne soit pas délibéré ce soir en comité général, afin de permettre au représentant de Norfolk qui a vivement combattu cette mesure devant le comité des chemins de fer, de faire connaître son opi-

nion à la Chambre. Le seul membre du gouvernement qui s'est prononcé dans cette affaire, a déclaré que le présent bill soulevait une des questions les plus importantes qui aient été agitées depuis la Confédération, et qu'il fallait l'examiner attentivement. En présence de cette déclaration, je suis surpris de voir la précipitation apportée à l'adoption de cette mesure et le refus qu'on nous oppose, lorsque nous demandons de connaître l'opinion des avocats de la Couronne. Seul des membres de cette Chambre, le représentant d'Alberta (M. Oliver) a tenté de justifier le contrat. Je crois que, si les députés exprimaient leur opinion personnelle, pas un tiers d'entre eux n'approuverait ce marché. Le député d'Alberta est prêt à défendre le mérite intrinsèque de cette mesure, à dire qu'elle n'a été nullement modifiée par le parlement fédéral, et à affirmer que le contrôle des tarifs peut appartenir à la province du Manitoba, ou à toute personne qui consentirait à acquérir ce droit, moyennant finances. J'admire l'audace de l'honorable député quand il s'avance si loin ; mais il n'a pas réussi à établir ses assertions au moyen des citations qu'il a faites. Le procureur général du Manitoba, a-t-il dit, a déclaré devant la législature, que le gouvernement de la province n'aurait pas le contrôle des tarifs ; mais, en examinant les journaux ministériels, je constate que le premier ministre, et le procureur général ont tous deux affirmé catégoriquement que le but qu'ils se proposaient dans la passation de ce contrat, était d'obtenir la haute main sur les tarifs. L'organe du gouvernement provincial, à Winnipeg, a publié un supplément qui a été distribué à profusion parmi les membres de cette Chambre ; mais ce supplément ne contient pas des discours entiers, comme il prétend le faire ; il ne reproduit que la péroraison du discours du procureur général. Celui-ci a commencé à parler un vendredi, et il a terminé ses observations le lundi suivant. Et ce supplément ne contient que son discours de lundi. Le vendredi, le procureur général disait :

C'est l'intention du gouvernement d'avoir le contrôle absolu des tarifs, et de règlementer ceux-ci de manière que, seul, le conseil des ministres puisse les modifier.

Le procureur général était en faveur du contrôle absolu par le gouvernement de la province et il prétendait même que personne autre que le lieutenant-gouverneur n'avait droit d'intervenir dans la fixation de ces tarifs. Néanmoins, le représentant d'Alberta a cité devant cette Chambre, l'opinion du procureur général, pour démontrer qu'il avait dit que le parlement fédéral aurait le contrôle suprême. Le procureur général disait de plus :

La chambre de commerce est d'avis que le gouvernement devrait fixer les tarifs pour le transport des voyageurs. M. Campbell a dit qu'il n'avait pas pu le faire, mais qu'il tenterait de nouveaux efforts dans ce sens. En terminant, M. Campbell a ajouté qu'il était heureux d'annoncer que le gouvernement ne consentait pas à adopter seulement les recommandations de la chambre de commerce, mais toutes celles qui procureraient un avantage réel à la province. A vrai dire, le gouvernement devrait user de discrétion, et ainsi de suite.

Telle fut la signification du discours que prononça le procureur général, pendant l'après-midi du vendredi, discours qu'il termina le lundi suivant. Le supplément qui a été distribué à profusion à Ottawa, a reproduit cette partie du discours prononcé lundi, de manière à permettre au représentant d'Alberta de tirer la conclusion que le procureur général n'avait pas déclaré que la province aurait le contrôle absolu des tarifs. Il est incontestable que le premier ministre du Manitoba a constamment approuvé le marché parce qu'il donnait à la province liberté entière dans la fixation des tarifs.

C'est la question de savoir si nous avons modifié un acte, si nous l'avons interprété ou si nous avons imposé des conditions que la législature du Manitoba n'a pas acceptées, qui donne de la force à la motion présentée par mon honorable ami de Lisgar. Notre amendement à l'article 3 du bill, présentement soumis à la Chambre, déclarant en toutes lettres, à la demande du ministre des Chemins de fer, que le gouvernement fédéral conserve le privilège de réglementer les tarifs et qu'il n'y aura pas de tarif différentiel, a été évidemment incorporé dans le bill, comme le ministre des Chemins de fer nous l'a déclaré, parce que certains habitants du Manitoba pouvaient encore croire que la législature de la province réclamait le droit de fixer ces tarifs. Si le contrat a été modifié, la motion dont la Chambre est maintenant saisie a sa raison d'être, parce qu'alors nous approuvons un marché différent, et que nous ne faisons pas ce que la législature du Manitoba demande de nous. Chaque membre du comité des chemins de fer a été surpris de voir l'avocat de la province du Manitoba accepter immédiatement et avant d'en connaître l'importance, toutes les recommandations que faisait l'avocat de la compagnie du chemin de fer, dans le but de modifier la loi. Je prétends que, si nous ne pouvons pas modifier l'arrangement approuvé par la législature du Manitoba, à plus forte raison, l'avocat qui représente l'exécutif de cette province ne peut pas le faire. Je n'entends pas, M. l'Orateur, discuter à fond cette thèse qui a été très habilement exposée par le représentant de Labelle, mais je citerai quelques passages du discours du premier ministre du Manitoba, dans lesquels il répète, à plusieurs reprises, que ce contrat signifie que la province aura l'entière réglementation des tarifs. Les projets de contrat ont été portés à la connaissance du public pour la première fois, par le premier ministre, le 14 février, lors d'un banquet à Neepawa, et le lendemain le Telegram, de Winnipeg, l'organe du gouvernement provincial, mettait, en

tête d'un article de fond, cette déclaration très catégorique :

Splendide marché. Le peuple du Manitoba a obtenu la fixation des tarifs.

Voici la première phrase de l'article en question :

Tel a été le message apporté hier soir par le premier ministre Roblin et approuvé avec enthousiasme par chaque membre du cabinet. Qu'on scrute de son mieux les contrats, on ne saurait les interpréter de manière à enlever à la population du Manitoba la fixation des tarifs.

Je demanderai au représentant d'Alberta, ou à tout autre député qui a nié que ces lois aient été adoptées par la législature du Manitoba grâce à l'assurance que le premier ministre et le procureur général avaient donnée, que la province aurait liberté entière dans la réglementation des tarifs, je leur demanderai, dis-je, ce qu'il faut penser de cette dernière phrase. Depuis que le comité des chemins de fer a été saisi de ce bill, chaque avocat qui a pris la parole, chaque député qui a examiné la situation, en est venu à la conclusion que la province du Manitoba n'avait pas la haute-main dans la fixation des prix, mais que nous avions l'entier contrôle des tarifs, et que nous ne pouvions pas nous départir de ce privilège. Le ministre des Chemins de fer et Canaux, lui-même, a suggéré d'ajouter l'article 3, qui fait déjà partie de la loi des chemins de fer, afin de dissiper tout doute sur ce point. Néanmoins, le seul but que se proposait le Manitoba, était d'obtenir le droit de réglementer les tarifs et, si nous enlevons ce droit, si nous déclarons que la province ne l'a jamais eu, je prétends que l'amendement qui est maintenant soumis à la Chambre a sa raison d'être. L'article continue :

Le but de la nationalisation des voies ferrées, des commissions des chemins de fer et des autres projets de règlement, est d'obtenir le droit de fixer les tarifs, et ce droit le gouvernement l'a obtenu de la manière la plus positive. Les tarifs seront établis par l'exécutif.

Ce soir-là, le premier ministre, dans ses remarques préliminaires, a déclaré que son gouvernement avait été élu grâce à une profession de foi qui comportait la nationalisation des chemins de fer, et il a ajouté que, si la province voulait nationaliser les chemins de fer, c'était dans le dessein de réglementer les tarifs. Nous ne sommes pas assez avancés, dit-on, pour confier au gouvernement la propriété et l'administration de nos voies ferrées, et par suite, la nationalisation des chemins de fer est impraticable. Mais, si les chemins de fer ne sont pas propriété d'Etat, nous avons, du moins, le droit absolu d'établir les tarifs, et par conséquent, nous avons obtenu ce que nous désirions, sans nous soumettre aux inconvénients que nous aurions à éprouver autrement. On ne saurait douter que ce soit là la signification que comportait, à cette date, la déclaration du premier ministre. Le lendemain, son propre organe contenait l'assertion plus catégorique sur ce point. Il résout une fois pour toutes la question de savoir si on avait dit à la population du Manitoba qu'elle obtenait le droit de fixer les tarifs.

Cela signifie que les habitants du Manitoba jouiront d'un privilège qui n'est accordé à nulle autre province du Canada.

Le représentant de Labelle a démontré que si nous ne pouvons pas accorder des taux différentiels aux particuliers, nous ne pouvons pas en donner à une province. Mais le premier ministre du Manitba a déclaré, de la manière la plus catégorique, que le conseil des ministres aurait le pouvoir absolu de réglementer les tarifs. Je ne sache pas qu'on puisse trouver une déclaration plus claire. L'instigateur de ce marché nous informe que l'exécutif a le droit de fixer tous les tarifs, depuis la passation du contrat jusqu'au moment où celui-ci sera annulé—c'est-à-dire, pendant 30 ans. Telle est la promesse qui a été faite à la population du Manitoba, pour l'engager à garantir $17,000,000 d'obligations. Je ne sais pas si les parties contractantes ont tenu compte de la loi fédérale relative aux chemins de fer, ou des droits de ce parlement sous l'empire de cette loi. Si elles en ont tenu compte, elles ont dû croire qu'elles éludaient la loi ; autrement, elles ne faisaient que tromper la population.

L'attitude du représentant d'Alberta, et de ceux qui nient que nous ayons modifié le contrat approuvé par la législature du Manitoba, n'est pas telle qu'on l'a représentée aux membres de cette législature et à la population de la province.

Un des principaux arguments invoqués par le représentant d'Alberta a été le suivant. Le Pacifique Canadien ayant offert d'acheter ce contrat—de diminuer de tant les tarifs et les taxes et de renoncer à demander des subventions pour les lignes à construire—a virtuellement offert au Manitoba une somme très considérable pour l'engager à ne pas conclure ce marché ; par conséquent, cette offre fait voir quelle est la valeur de ce contrat pour la population du Manitoba, quelle économie celle-ci réalisera. Je ne crois pas que cette prétention soit justifiable. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique voulait simplement faire manquer l'affaire et conserver un monopole absolu. Elle voyait que ses concurrents devenaient plus forts, que la ratification de ce marché donnerait encore une vigueur plus grande à l'un d'eux. Elle voyait également l'occasion d'anéantir toute opposition et consentait à payer une somme assez grande dans ce but, mais si la présente mesure devient loi, la province du Manitoba constatera qu'elle sera loin de gagner la somme offerte par la Compagnie du Pacifique Canadien. Elle constatera que le peuple paiera très cher l'abaissement des tarifs. Si ceux-ci sont inférieurs au coût du transport, la province devra combler le déficit et la population des Territoires voudra obtenir les mêmes avantages. Vous ne

pouvez pas accorder de taux différentiels sur une seule ligne de chemin de fer à des localités différentes ; vous ne pouvez pas avoir des prix plus élevés d'un côté des limites d'une province et moins élevés de l'autre côté. En dépit des déclarations du représentant d'Alberta, des députations viendront des Territoires devant le comité des chemins de fer du Conseil privé, demander l'uniformité des tarifs qu'il faudra leur accorder, soit en diminuant ceux-ci dans les Territoires, ou en les élevant au Manitoba. Il est facile de prévoir un conflit entre l'exécutif du Manitoba et le gouvernement fédéral, à ce sujet. Malheureusement, le Manitoba se trouve dans une position d'infériorité et n'aura pas d'autre alternative que d'élever les tarifs tout en continuant à payer l'intérêt accru sur les obligations. Je désire attirer l'attention sur un autre aspect de la question. Les avocats des compagnies des chemins de fer du pays, ont donné beaucoup d'opinions relativement à ce marché, et l'organe du gouvernement provincial, pour réfuter certaines de ces opinions, en a lui-même obtenu quelques-unes, dont la suivante de Walter Barwick : Ce qu'il pense de l'article 8 mérite, je crois, d'attirer l'attention de la Chambre, vu qu'on nous a déclaré qu'en refusant d'adopter cette mesure, nous mettrions notre veto à une loi du Manitoba. Cette province n'a pas soutenu cette thèse, son procureur a expliqué la situation de la manière la plus satisfaisante, car, dit-il, si le parlement fédéral adopte une loi semblable à celle qui a été approuvée par la législature du Manitoba, il ne manquera plus rien pour rendre le contrat, y compris l'article 8, obligatoire et pour permettre de conclure le marché. Ce monsieur, qui est l'avocat du gouvernement, dit aux ministres que le parlement du Canada doit adopter une loi semblable. Je prétends que le désaveu d'une loi est tout autre chose. Cette opinion, il me semble, vient à l'appui de l'opposition suscitée à la mesure devant le comité des chemins de fer. En tout cas, nous devons prendre la responsabilité de cette affaire, et cette responsabilité nous oblige à examiner minutieusement les clauses de ce contrat et, si elles ne sont pas équitables, si elles sont de nature à provoquer un conflit entre les deux pouvoirs, si les habitants du Manitoba n'ont pas obtenu la loi qu'ils espéraient obtenir, à le renvoyer devant la législature provinciale. Je regrette de voir qu'on a l'intention de faire adopter ce bill par le comité général, ce soir. J'ai été surpris de constater que les membres du gouvernement, ou d'autres membres de la Chambre certainement plus au courant que moi, des questions de chemins de fer, ou les députés représentant les collèges électoraux du Manitoba, ne se sont pas prononcés, soit devant le comité des chemins de fer, soit dans cette enceinte. Nous semblons être sous la fausse impression que cette affaire ne nous concerne pas. Je ne saurais comprendre que le gouvernement n'ait pas de responsabilité, si nous devons en croire la déclarations du ministre des Chemins de fer et Canaux. En présence de celle-ci, je ne conçois pas comment le ministre peut laisser adopter la présente mesure sans élever la voix. Il est évident que nous ne connaissons pas quels seront les résultats de ce marché. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré que le principe qui est à la base du présent bill, n'a jamais été examiné par le parlement depuis sa création. L'affaire étant si grave, je comprends qu'il soit prudent. La position qu'il occupe ne lui permet pas de laisser porter atteinte à son autorité. Il ne peut pas souffrir qu'on adopte une loi qui provoquera un conflit de pouvoirs entre lui, à titre de président du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la province. A vrai dire, nous savons que la motion qui fait présentement le sujet de nos délibérations ne recevra pas l'appui qu'elle mérite d'avoir, mais je consens volontiers à l'approuver. Je crois que la motion dont j'ai moi-même saisi la Chambre offrirait la meilleure solution du problème, quand même elle ne devrait pas recevoir l'appui que recevra la présente motion. Le représentant d'Alberta l'a dit, il ne s'agit pas ici de se soustraire à la responsabilité qui nous incombe. Nous ne devrions pas délibérer ce bill en comité général, avant de savoir ce qu'on demande de nous. On a déjà fait observer, ce soir, que l'hypothèque mentionnée dans la présente loi est plus qu'une hypothèque ordinaire, parce que le gouvernement a refusé de modifier l'acte en déclarant qu'il incorporerait tous les amendements nécessaires dans l'hypothèque. A vrai dire, si ce marché a une signification, on la trouve dans l'hypothèque qui non seulement fait partie du bill, mais qui l'emporte sur celui-ci. Elle a plus d'importance que le bill lui-même et pourtant nous ne savons pas encore quelle en sera la teneur. Si bien que nous sommes dans les ténèbres, en ce qui a trait à cette proposition de loi.

Je me ferai un plaisir d'appuyer la motion du représentant de Lisgar.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest) : Autant vaut, je crois, régler cette question ce soir ou, pour mieux dire, ce matin. Ce serait une perte de temps que de prolonger le débat. Chaque député est fixé sur le vote qu'il donnera. Je ne représente ni le Manitoba, ni le Nord-Ouest, mais j'ai beaucoup de sympathie pour ces populations. Elles occupent à peu près la partie centrale du Canada, et le gouvernement fédéral devrait surveiller avec soin leurs intérêts. Si la population du Manitoba a commis une erreur, ce qu'on a démontré, et si cette loi de sa législature doit lui être préjudiciable, le parlement fédéral, à mon avis, doit s'entourer de grandes précautions

lorsqu'on vient de lui demander d'approuver les actes de la législature. A en juger par le débat qui a eu lieu, je ne crois pas qu'un grand nombre de députés se prononcent en faveur de la motion du représentant de Lisgar, mais moi, j'entends l'appuyer. Je crois que cette résolution est juste. Personne ne souffrira d'un retard de deux mois et je crois qu'il serait sage de soumettre la présente mesure à la législature du Manitoba. Mais il serait inutile de prolonger le débat, dans l'espérance de faire partager notre opinion par d'autres députés. Il est préférable, je crois, que la question soit soumise aux voix ce soir ; tout retard ne serait qu'une perte de temps sans aucune compensation. Je crois qu'on en a déjà dit plus long qu'il ne fallait sur ce sujet, et qu'en une demi-heure, n'importe qui peut dire tout ce qu'il a à dire sur un pareil sujet.

M. BOURASSA : Je ne veux pas entraver les délibérations de la Chambre, à cette phase de la discussion ; mais je dois dire combien je suis surpris d'entendre le premier ministre annoncer que le gouvernement, comme corps, ne se prononce pas au sujet de cette mesure. Il est étonnant que, durant tout le débat, le siège du ministre des Chemins de fer et Canaux ait été vide, si l'on tient compte de l'attitude de l'honorable ministre devant le comité, où il déclarait que la présente mesure, était la question de chemins de fer la plus importante dont le parlement du Canada eût été saisi depuis la Confédération. Aujourd'hui que la discussion bat son plein, que les recommandations pleuvent, que les questions s'entrecroisent, le ministre chargé de surveiller la législation relative aux voies ferrées, de conseiller le parlement dans ces matières, de défendre les droits du public contre les compagnies de chemins de fer, n'est pas à son siège. Bien plus, aucun membre de l'administration ne s'est prononcé. C'est avec regret que je constate que le gouvernement, qui prétend n'assumer aucune responsabilité dans cette affaire, prend en réalité sur lui la responsabilité de faire adopter cette mesure et refuse tout délai qui permettrait aux absents de faire connaître leur sentiment. Pourquoi le gouvernement ne prend-il pas ouvertement la responsabilité de ce bill? Croirait-il encore que, comme La Patrie le disait, le présent contrat est le marché le plus monstrueux qu'aucun gouvernement ait jamais conclu? S'il le croit, pourquoi refuse-t-il de répondre à ceux qui, ne désirant pas faire une opposition factieuse, lui demandent de définir son attitude, de dire dans quelle mesure ces amendements concordent avec les conditions imposées par le gouvernement du Manitoba? Aujourd'hui, après que cet organe ministériel a dénoncé ce marché dans huit articles de fond, pendant un mois et demi, nous constatons que le gouvernement n'est pas responsable, qu'il n'a rien à dire, aucun conseil à donner au parlement. Le scandale ne s'attache pas uniquement au Manitoba, il rejaillit aussi sur cette Chambre. Pendant quinze jours le terrain de la discussion n'a pas changé. Après la déclaration du premier ministre du Manitoba, les journaux de toutes les nuances politiques, dans toutes les provinces s'emparèrent de la question, la discutèrent au point de vue de son mérite intrinsèque et sous ses divers aspects constitutionnels ; le débat devint ensuite plus acrimonieux, les organes ministériels et les journaux de l'opposition se prononcèrent carrément, et pourtant le gouvernement n'a pas de ligne de conduite arrêtée! Voici que les chefs des deux grands partis politiques sont appelés à se prononcer. La politique n'a rien à faire là-dedans, nous dit-on, c'est une question d'affaires. Néanmoins, M. le Président, c'est uniquement une question politique, non ouvertement mais dans le secret. Des intérêts cachés sont en jeu. Pourquoi ne pouvons-nous pas obtenir une expression d'opinion d'un seul membre du cabinet, alors que La Patrie, il y a un mois, faisait feu et flammes? Pendant un mois et demi on nous a promis des révélations, on nous a dit que le puissant syndicat Hill-Morgan était l'instigateur de ce marché ; aujourd'hui pourtant, on ne nous fournit aucun renseignement, aucun programme ne nous est tracé par le gouvernement. Est-ce parce que les révélations qu'on nous promettait sont trop importantes pour les confier au public. A mon avis, M. le Président, ni le chef du gouvernement, ni le chef de l'opposition ne gagnent rien à ce jeu-là. Ils peuvent momentanément remporter un faible avantage au Manitoba, mais ils ne gagnent rien dans l'estime du public. Celui-ci consent à pardonner bien des choses à nos hommes publics, à passer l'éponge sur leurs erreurs, sur leurs actes de mauvaise administration mais il ne veut pas pardonner la veulerie et, malheureusement, nous en voyons souvent trop d'exemples dans cette Chambre.

Quelques VOIX : A l'ordre!

M. l'ORATEUR : Je demanderai à l'honorable député de retirer cette expression : j'ai été témoin de trop de veulerie dans cette Chambre.

M. BOURASSA : Soit, je retire volontiers cette expression, car je désire toujours respecter votre décision et maintenir le débat dans les limites voulues. Néanmoins, je ne changerai pas d'opinion. Si le mot veulerie n'est pas parlementaire, j'en chercherai un autre, mais je ne manie pas l'anglais avec autant d'aisance que le français. Je dirai qu'il est étrange de voir le gouvernement prendre cette attitude, et les députés de la droite et de la gauche s'intéresser moins qu'à la question d'intérêt particulier, à une grande question d'intérêt public dont la Chambre est saisie, à une question dans laquelle il s'agit de l'interprétation de la constitution, des rapports du gouvernement fédéral avec la législature provinciale, de la solution du pro-

blème des moyens de transport, au Canada, de la solvabilité d'une province, des intérêts immédiats du pouvoir central—car un jour viendra où la province, incapable de remplir ses obligations, viendra lui demander du secours. Allons donc! Si la Chambre était saisi d'un bill d'intérêt particulier, instituant civilement une compagnie de chemin de fer, d'un bill qui ne mettrait pas en jeu la dixième partie des problèmes politiques et financiers que la présente mesure fait surgir, la moitié des ministres et le chef de l'opposition émettraient leur opinion. Pourquoi pas un d'entre eux n'a-t-il pris la parole lors de la deuxième lecture du bill ? Parce qu'ils voulaient obtenir des détails. Que le bill soit soumis au comité général, disaient-ils, qu'il soit scruté à fond ; quand elle en connaîtra tous les détails, la Chambre se prononcera.

Le comité a consacré trois ou quatre séances à l'examen de cette affaire. Des ministres de la Couronne et les chefs des deux partis ont opiné avec force. On nous a dit que la présente mesure étant la plus importante qui eût été délibérée depuis longtemps, et certainement pendant la session actuelle. On a déclaré qu'il fallait l'étudier avec soin. Il a été démontré que cette loi avait été adoptée, moyennant certaines conditions, par le peuple du Manitoba, et que, ces conditions n'ayant pas été jugées convenables, un représentant du gouvernement nous avait demandé de les modifier. Maintenant, nous demandons au ministre des Chemins de fer de développer l'idée qu'il n'a fait qu'ébaucher devant le comité des chemins de fer, et le siège de l'honorable gentleman est vide. Pourquoi ne pas répéter ici, au moment où le parlement est appelé à se prononcer et à approuver ou condamner la décision prise par le comité, une opinion qu'on n'a pas craint d'exprimer devant le comité des chemins de fer, dont les délibérations ne sont pas consignées par écrit, où les discours ne sont pas reproduits dans les Débats ? Comment se fait-il que le ministre, qui déclarait que, si le comité des chemins de fer adoptait cette mesure, il pourrait en résulter un conflit de pouvoirs entre le gouvernement fédéral et les provinces, est aujourd'hui absent et que ni les membres du gouvernement, ni le chef de l'opposition ne veulent faire connaître leur sentiment ? On nous dit néanmoins qu'il faut adopter ce bill ce soir, qu'on ne saurait consacrer plus de temps à son examen.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas eu de déclaration semblable, ni aucune tentative dans le but d'imposer cette mesure.

M. BOURASSA : Je demande pardon à l'honorable ministre. Il était absent, je crois lorsque le représentant de Winnipeg (M. Puttee) a présenté sa motion. J'ai pris la parole à 11.30, et j'ai déclaré que je voulais proposer devant le comité une motion qui n'avait pas pour but d'entraver l'adoption du bill, mais qui méritait d'être examinée, et que, si le gouvernement voulait mettre aux voix la motion du représentant de Winnipeg, nous pourrions ensuite ajourner jusqu'à demain ou un autre jour pour discuter alors l'amendement du député de Lisgar pendant une séance, puis prendre le vote.

Je le répète, M. le président, et j'insiste là-dessus : la présente mesure est la question de chemin de fer la plus importante dont la Chambre ait été saisie depuis trente ans, et néanmoins on vient nous dire que c'est trop de trois jours pour la délibérer. On consacre des heures entières à des mesures d'importance secondaire n'ayant qu'un intérêt local. Quand la Chambre se forme en comité des subsides, des députés parlent pendant une demi-heure ou trois quarts d'heures du prix des clous, des vis et d'autres articles, représentant une dépense de $10 ou $15. Un crédit aussi minime suscite un long débat et provoque des discours à l'emporte-pièce. On passe le temps à discuter des questions sans intérêt aucun, mais quand surgit une affaire qui, au dire d'un ministre, est la plus importante que nous ayons eu à résoudre depuis des années, une affaire que les principaux organes ministériels appellent la plus scandaleuse de toutes, c'est trop d'un débat de deux jours, ou de trois jours. La vérité devait éclater, mais elle ne s'est pas fait jour. Je vais éviter de me servir d'expressions que j'aimerais employer, mais je dirai le sentiment que fait naître en moi l'attitude, non seulement du gouvernement, mais du parlement lui-même. Elle me remet en mémoire les jours les plus sombres du Congrès des Etats-Unis, l'époque où des bills relatifs à des compagnies de chemin de fer étaient adoptés sans discussion et sans examen, parce que l'intrigue avait fait son œuvre.

Je ne dis pas que l'intrigue a joué un rôle dans la présente affaire, mais, après avoir été dépeinte sous les plus sombres couleurs, elle est réglée par les chefs des deux partis d'une manière qui n'est pas propre à inspirer au peuple canadien du respect pour ses représentants ou pour le parlement. Deux mois durant on a répété à la population que cette mesure mettait en jeu ses plus grands intérêts, peut-être même l'avenir du pays, et aujourd'hui, quand nous voulons connaître le sentiment d'un ministre qui s'est prononcé comme je l'ai dit, devant le comité des chemins de fer, ce ministre brille par son absence. On nous dit qu'il faut que le bill soit adopté et que personne ne s'en tient responsable. Pourquoi ceux qui ont combattu cette mesure devant le comité sont-ils absents aujourd'hui? Pourquoi sont-ils partis ceux qui désiraient prendre la parole lors de la deuxième lecture, ceux auxquels un autre ministre promettait qu'ils ne seraient pas censés avoir approuvé le principe du bill, pour avoir attendu que le bill fût délibéré en comité général ou subisse sa troisième lecture, pour prononcer leurs discours. On reproche à trois ou quatre députés de susciter une opposition factieuse parce qu'ils demandaient au gou-

vernement de se prononcer. Je ne me propose pas d'entraver l'adoption de cette mesure ; je ne pourrais pas réussir. Je ne représente pas les intérêts de la population du Manitoba, mais ceux du peuple canadien, et, à ce titre, j'ai droit de demander pourquoi le ministre des Chemins de fer et Canaux est absent ce soir. D'où vient que les chefs des deux partis ne se sont pas prononcés? D'où vient que cette mesure, représentée sous les plus sombres couleurs par les principaux journaux ministériels, doit être adoptée à la hâte par la Chambre sans débat aucun? Je n'insisterai pas davantage, mais je proteste hautement contre la manière dont le comité et la Chambre ont traité ce bill. La vérité n'a pas été dévoilée, mais elle percera un jour et, peut-être, alors, certains des membres de la députation, quelques-uns de ceux qui, sachant que ce contrat est répréhensible et l'ayant entendu dire, l'approuveront quand même, parce que celui-ci ou celui-là se sont prononcés en sa faveur, quelques-uns de ceux qui prétendent faussement respecter l'autonomie des provinces jusqu'à voter pour une mesure qui, disent-ils, a l'appui des capitaux d'un syndicat américain le plus puissant de l'univers, découvriront leur méprise.

Que le peuple canadien dissipe les ténèbres qui environnent cette énorme transaction, ce marché fabuleux, qui a été en butte aux attaques des organes ministériels et de quelques journaux de l'opposition, car quelques-uns de ces derniers ont battu ce marché en brèche, entre autres, le Hamilton Spectator. Je terminerai maintenant mes observations, mais, avant de reprendre mon siège, je répéterai, à titre de représentant du peuple, de député de la province de Québec, que je proteste énergiquement contre la manière dont cette question a été traitée devant le comité des chemins de fer et devant la Chambre.

M. FRASER : Trève à l'héroïcomique. Les députés qui ont adressé la parole croient être les dépositaires de toute l'intelligence et de toute la probité de cette Chambre. J'espère être en mesure de me prononcer d'une manière intelligente, mais je ne souffrirai pas en silence que les représentants de Labelle (M. Bourassa) et de Lisgar (M. Richardson) se proclament les seuls députés intègres de cette Chambre.

M. BOURASSA : Je n'ai rien supposé. Je me suis contenté de citer La Patrie et d'ajouter qu'après la publication de ces articles, nous avons droit de connaître la vérité.

M. FRASER : L'honorable député ne semble pas être en mesure de former son opinion sans se baser sur un article de journal. Je prétends qu'un membre de cette Chambre devrait pouvoir juger par lui-même. Ce n'est pas d'aujourd'hui que le représentant de Labelle se trouve dans une fausse position, en ce qui a trait aux mesures soumises à la Chambre. Je lui conseille d'ajouter la modestie à la faconde qui le caractérise, quand il élève la voix dans cette enceinte pour réclamer pour lui seul tout l'humeur et toute la sagesse. La première question qui se pose est celle-ci : ce parlement a-t-il le droit d'adopter cette loi. J'affirme catégoriquement que notre droit est incontestable. Je suppose que les membres du gouvernement, comme les autres députés, croient que le débat doit prendre fin et la Chambre passera à l'ordre du jour, quand seule une infinie minorité proteste.

M. HUGHES (Victoria) : Je suppose que cette question n'a été débattue que pendant quelques minutes devant le comité des chemins de fer?

M. FRASER : Elle l'a été pendant trois jours.

Quelque VOIX : Pendant quatre jours.

M. FRASER : Pardon ! pendant quatre jours. Ces messieurs croient qu'il faut leur répondre, parce qu'ils prétendent connaître, seuls, tout ce qui se rapporte à cette question. Somme toute, il y a des déclarations qui ne méritent pas de réponse.

Je ne me prétends pas le seul homme éclairé de cette Chambre. Je ne m'énorgueillis pas de mes facultés intellectuelles comme le député de Labelle, mais je soumets humblement et modestement que ce parlement a droit d'adopter cette loi. Les gens honnêtes peuvent envisager diversement le mérite de cette question, mais entretenons des opinions contraires, sans orgueuil et sans nous gonfler à l'idée de notre supériorité. Raisonnons sans nous baser sur le principe que ceux-là sont honnêtes qui pensent comme nous, et que ceux qui diffèrent d'opinion avec nous sont malhonnêtes. Dans cette enceinte, les députés doivent se prononcer avec modestie et avec fermeté, et laisser à leurs collègues et au public le soin de dire s'ils ont tort ou raison. Libre à nous de nous demander si, en réalité, certains membres de la députation ont autant d'intelligence qu'ils pensent en avoir. Le représentant de Labelle a fait allusion à des influences extérieures. Je n'en connais pas. A titre de député, j'ai un simple devoir à remplir et, la province du Manitoba ayant cru bon de signer ce contrat, je suppose qu'elle en connaît aussi long que les représentants de Labelle et de Lisgar. Je suppose que la législature du Manitoba, récemment élue, connaît ce qui est le plus avantageux pour cette province.

M. CLARKE : Puis-je demander à l'honorable député si aucun des membres de la législature qui ont appuyé cette mesure ont, depuis lors, protesté contre la ratification de ce contrat ?

M. FRASER : Je n'ai connaissance d'aucun protêt, ni de la part de ceux qui ont appuyé la mesure, ni de la part de ceux qui l'ont combattue. Je le répète, j'ai droit de penser que les membres de la législature connaissent aussi bien l'affaire que le représentant de Labelle.

M. COWAN : Oh ! non.

M. FRASER : Je puis me tromper, mais c'est mon opinion. Au-dessus de toutes ces considérations, il en est une autre bien grave. Notre confédération est aujourd'hui en bonne voie de développement. Je ne veux pas que, aujourd'hui ou demain, ceux qui se sentent lésés par les lois d'une province, viennent constamment devant ce parlement lui demander de déclarer que la législature ne savait pas ce qu'elle faisait. Je suis au courant de l'histoire de la fondation de la république voisine. Je sais que chaque année des conflits surgissaient entre les Etats et le pouvoir fédéral, si bien qu'un jour, pour règler un de ces conflits, il fallut verser le sang de centaines de mille habitants du pays. Je ne désire pas qu'on vienne constamment demander au parlement fédéral de dire si la législature d'une province, agissant dans la limite de ses attributions, a adopté une loi sage ou répréhensible. Ce parlement a suffisamment de besogne sans entrer dans l'examen de ces questions. Je ne me prétends pas plus vertueux qu'un autre, mais je maintiens que la grande majorité des députés ne doit pas être soumise à des mercuriales comme celle que le représentant de Labelle lui a infligée ce soir. Je soutiens que le Manitoba a droit d'adopter cette loi.

M. HUGHES (Victoria) : Prononcez " Manitobar ".

M. FRASER : Non, " Manitoba ". Je défendrai ma manière de prononcer contre celle de n'importe quel député. Le Manitoba avait droit d'adopter cette loi et quant à moi, je veux bien la ratifier ici. Je ne vois pas quelles sont les conséquences qui en découleront, au dire des adversaires de la mesure. Je consens à m'en rapporter à la décision des juges et des intéressés. Assurément, les honorables députés m'accorderont cette latitude sans me reprocher de manquer d'intelligence ou de patriotisme, ou de cette probité qui les distingue. Ils peuvent combattre notre attitude, mais ils ne doivent pas prétendre qu'il faut attendre le retour d'un membre de cette Chambre qui jettera plus de jour sur cette question. Je regrette l'absence de l'honorable gentleman, mais je ne soupire pas après son retour ; car, l'ayant entendu se prononcer devant le comité, je ne crois pas qu'il puisse rien ajouter au plaidoyer habile, honnête et approfondi des honorables députés.

Voici quelle est mon habitude. Le Manitoba a cru bon de signer avec une compagnie certains contrats qui devaient être ratifiés par ce parlement. Cette compagnie se présente à nous et nous demande l'autorisation de passer ces contrats. Je ne vois aucune différence entre accorder cette autorisation d'avance et ne l'accorder qu'après avoir pris connaissance des faits. On dit que le marché est désavantageux. Je n'approfondirai pas cet aspect de la question. Je prétends que le résultat est tout au plus problématique, et je n'admets pas que deux ou trois députés de cette Chambre soient seuls bien avisés sur cette question. Je persiste à croire que nous devons laisser à la législature du Manitoba le règlement de cette affaire. Nos adversaires croient-ils améliorer leur position en empêchant ce bill d'être délibéré en comité général ? Qu'ils laissent cette mesure avancer d'un pas et, lors de la troisième lecture, ils pourront discuter tous les amendements nouveaux qu'ils présenteront. Mais j'espère qu'on ne croira pas que, dans cette controverse, il n'y a qu'un sage, et que nous pourrons honnêtement différer d'opinion sans que nos adversaires nous reprochent non seulement de mal saisir la question, mais d'être exposés à quelque influence occulte qu'ils n'ont pas expliquée. Je voterai en faveur de la motion, parce que je crois que rien dans la loi ne s'oppose à l'adoption de ce bill par le parlement, et parce que le Manitoba est plus en état que nous d'apprécier ce contrat. Je ne puis voir le danger dont l'honorable député nous menace.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je comprends que je n'ai pas droit de prendre la parole de nouveau, mais je désire dire, en réponse à une observation de l'honorable préopinant, que lors de la deuxième lecture, lorsque ce bill a été renvoyé devant le comité, il a été entendu que la Chambre ne se déclarait pas en faveur du principe de la mesure. Si le bill était maintenant délibéré en comité général, il n'en serait plus de même ; c'est pour cela que j'aimerais voir à son siège le représentant de Norfolk-nord.

L'amendement de M. Richardson (Lisgar) est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Bourassa,	Richardson (Lisgar),
Monet,	Robinson, et
Puttee,	Smith (Vancouver).—6.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn,	Lancaster,
Bell (Addington),	LaRivière,
Birkett,	Laurier (sir Wilfrid),
Blain,	Laurier (L'Assomption),
Borden (Halifax),	Lavergne,
Borden (King, N.-E.),	LeBlanc,
Boyd,	Lefurgey,
Broder,	Lennox,
Brown,	Logan,
Bureau,	Loy,
Calvert,	Mackie,
Cargill,	McCreary,
Carscallen,	McGugan,
Champagne,	McIsaac,
Clarke,	McKinnon,
Cochrane,	McLennan,
Cowan,	Marcil (Bagot),
Davies (sir Louis),	Marcil (Bonaventure),
Davis,	Matheson,
Dèchene,	Oliver,
Delisle,	Paterson,

Demers (Saint-Jean),	Prior,
Fielding,	Reid (Ristigouche),
Fisher,	Richardson (Grey),
Flint,	Roche (Marquette),
Fowler,	Ross (Rimouski),
Fraser,	Ross (Victoria),
Gallery,	Schell,
Ganong,	Scott,
Geoffrion,	Smith (Wentworth),
Gibson,	Sutherland (Oxford),
Gilmour,	Talbot,
Girard,	Tarte,
Halliday,	Tolmie,
Hughes (Victoria),	Tolton,
Hyman,	Tucker,
Johnston (Cape Breton),	Turgeon,
Johnston (Lambton),	Ward,
Kendall,	Wilson, et
Kidd,	Wright.—80.

L'amendement est repoussé.

La motion principale est adoptée et la Chambre se forme en comité général pour délibérer le bill.

Le comité rend compte de ses délibérations.

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

La séance est levée à 2.30 du matin, mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 7 mai 1901.

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

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND NORD.

M. HEYD propose :

Que le temps fixé pour l'affichage des bills privés, aux termes de la règle 60, soit réduit à trois jours à l'égard du bill concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord du Canada, conformément à la recommandation contenue dans le quatorzième rapport du comité des ordres permanents.

La motion est adoptée.

PREMIERE DELIBERATION.

Bill (n° 135) concernant la Compagnie de chemin de fer du Grand Nord du Canada.—(M. Heyd.)

Bill (n° 134) modifiant l'Acte d'interprétation.—(L'honorable M. Fitzpatrick.)

HOTEL ROYAL DES MONNAIES.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose :

HOTEL ROYAL DES MONNAIES.

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de décréter qu'il pourra être payé à Sa Majesté, chaque année, à même le fonds consolidé du revenu du Canada, une somme n'excédant pas en totalité, en aucune année, le chiffre de soixante-quinze mille piastres pour défrayer les dépenses se rapportant au maintien d'une succursale de l'hôtel royal des monnaies au Canada.

La motion est adoptée.

IMPRIMEUR DU ROI.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que le ministre des Finances et Receveur général pourra, de temps à autre, autoriser l'avance à l'imprimeur du Roi, à même le fonds consolidé du revenu du Canada, de telles somme ou sommes d'argent dont l'imprimeur du Roi pourra avoir besoin pour lui permettre d'acheter les matériaux nécessaires pour l'exécution des commandes données ou des réquisitions faites en vertu des dispositions du chapitre 27 des Statuts revisés du Canada ou d'aucun acte qui l'amende, et de solder les gages des ouvriers employés à l'exécution de telles commandes ou réquisitions avant que ces commandes ou réquisitions soient complétées et qu'elles soient soldées par le Sénat ou la Chambre des communes ou avant que le département du gouvernement les donne ; pourvu que les sommes ainsi avancées n'excèdent en aucun temps le chiffre de deux cent mille piastres.

Je dois dire que Son Excellence le Gouverneur général ayant été mise au fait de l'objet de cette résolution, la recommande à la considération favorable de cette Chambre.

La motion est adoptée.

RECLAMATIONS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.—MAINTIEN DES COMMUNICATIONS A VAPEUR.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose :

Que la Chambre se forme en comité général, demain, pour considérer la résolution suivante :

Qu'à dater du premier jour de juillet 1901, il sera payé à la province de l'Ile du Prince-Edouard, en sus de toutes sommes actuellement autorisées par la loi, une allocation annuelle de $30,000 qui deviendra payable et sera soldée à la dite province semi-annuellement, les premiers jour de juillet et janvier de chaque année, à compter du dit premier jour de juillet 1901,—la dite allocation devant être payée et acceptée en complet règlement de toutes réclamations de la dite province contre la Puissance du Canada à raison de la prétendue non exécution des clauses de l'Acte d'Union entre la Puissance du Canada et la dite province en ce qui concerne le maintien d'une communication à vapeur efficace entre l'île et la terre ferme.

Je dois dire que Son Excellence le Gouverneur général, ayant été mis au fait de l'objet de cette résolution, la recommande à la considération favorobale de cette Chambre.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.—EMEUTES DE VALLEYFIELD.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, il est nécessaire que je parle encore une fois de la grève de Valleyfield afin de donner à la Chambre quelques explications quant aux faits que, le 3 avril dernier, j'ai exposés à la Chambre en demandant la production de tous les papiers, documents et rapports militaires relatifs à cette malheureuse affaire. Il me semble que je suis doublement excusable d'agir ainsi et de retenir l'attention de cette Chambre durant quelquest instants, vu la manière dont on m'a traité le 25 avril dernier, lorsque, avant que les documents essentiels demandés par ma motion eurent été mis devant la Chambre, j'ai été l'objet, sans aucun avis préalable et contrairement à l'entente bien établie en cette Chambre, d'une attaque très injustifiable de la part de quelques membres du gouvernement et de quelques membres de cette Chambre. Il me semble que ce rapport étant incomplet et le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ayant été dûment averti que la question serait soulevée, le très honorable ministre aurait dû avoir assez d'égards pour l'opposition pour nous donner quelques renseignements quant au fait que cette question serait soulevée en conférant à ce sujet avec le chef de l'opposition. Je crois que c'est là un usage bien établi en cette Chambre et dans ce parlement britannique. Et, bien que mon très honorable ami soit britannique jusqu'à la moëlle, il me semble que, dans le cas actuel, il n'a pas observé les principes ordinaires de franc-jeu qui sont la base de nos discussions en cette Chambre. Comme je désire prendre le moins de temps possible, je ne parlerai que des déclarations que j'ai faites et qui ont été contredites en cette Chambre, et non de ce que j'ai dit et qui est au delà de toute contradiction. Ce que j'ai déclaré, la Chambre s'en rappellera, je l'ai déclaré d'après des renseignements fournis par des personnes dignes de foi. Ma déclaration se trouve à la page 2643 des Débats. Et me permettrez-vous, M. l'Orateur, de dire ici que je considère que c'est non seulement le droit, mais qu'il est du devoir sacré de tout membre de cette Chambre, lorsqu'il reçoit des renseignements de nature à démontrer que l'efficacité du service public est diminuée par le fait d'un employé du service—pourvu que les renseignements soient fournis par des gens sur lesquels il peut compter—de soumettre ces renseignements à la Chambre. Et, bien loin de le prendre à partie, si sa déclaration est conçue en termes convenables, cette Chambre devrait lui décerner les éloges qu'il mérite. Je m'étonne de constater un zèle aussi extraordinaire parmi quelques-uns des honorables députés qui occupent les banquettes ministérielles, lorsqu'il s'agit d'attaquer un homme qui prend cette attitude. Ceux d'entre nous qui avons siégé en cette Chambre durant le parlement précédent savons parfaitement que ce zèle n'a pas été déployé avec beaucoup de ferveur lorsque, après les élections de 1896, des centaines d'employés du service civil ont été congédiés, non d'après des renseignements franchement soumis à cette Chambre, non sur la dénonciation d'un délateur qui n'avait pas honte de dire son nom, mais d'après les intrigues obscures et cachées de gens qui voulaient tout simplement la destitution de ces employés afin d'avoir leurs emplois pour eux-mêmes. Les hommes qui ont été congédiés dans mon propre comté n'étaient pas des jeunes gens d'avenir ; ce n'étaient pas des gradués de Harvard ; ce n'étaient pas des littérateurs, mais c'étaient des hommes qui avaient passé des années dans le service public et qui, sans avoir été dénoncés, ont été destitués sans même avoir l'occasion de se défendre. M. Crevier, un homme obscur qui a perçu les péages durant vingt ans aux écluses de Sainte-Anne et qui n'avait jamais été trouvé en défaut par aucun gouvernement, mais qui était coupable d'avoir vu à ce que son nom et les noms des membres de sa famille fussent inscrits sur la liste électorale, comme c'était son droit, a été congédié pour cette offense et pour rien autre chose. Nous avons eu la destitution d'un nommé Sauvé, autre homme obscur, le gardien du pont de la Côte Saint-Paul, qui avait été placé là par l'honorable Rodolphe Laflamme, ministre de la Justice dans le gouvernement Mackenzie et qui avait été promu par chaque gouvernement subséquent pour sa bonne conduite. Il a été congédié sans qu'aucune plainte ait été portée contre lui, et pourquoi ? Cet homme qui avait neuf membres de sa famille à faire vivre, qui était infirme et qui était devenu infirme au service du gouvernement, a été congédié pour faire place à un parent d'un membre de cette Chambre. Nous avons eu les employés congédiés à Lachine sans qu'aucune cause ait été invoquée ; en tant que j'ai pu m'en assurer, c'étaient des hommes qui étaient dans le service public depuis des années. Sachant, comme je le sais, que c'est là l'expérience d'un grand nombre d'entre nous, je crois qu'il est à regretter que mon honorable ami le ministre faisant fonctions de directeur général des Postes et ministre du Travail (l'honorable M. Sutherland) n'ait pas déployé son grand zèle en faveur de ces infortunés qui, pour la plupart, n'ont pu trouver rien à faire depuis lors.

Mais laissons cela et revenons à ce que j'ai dit dans le temps, et ce pour quoi l'on m'a blâmé. J'ai dit, relativement à la grève de Valleyfield, qu'il existait à Valleyfield une

prétendue association du travail ayant un caractère politique très distinct, régie et gouvernée par des hommes n'ayant pas le moindre intérêt en commun avec les ouvriers de cette ville. J'ai dit, en second lieu, que la veille de l'élection générale, l'automne dernier, une grève avait été organisée parmi les ouvriers de la manufacture de Valleyfield grâce aux efforts de cette association, ou plutôt de ses chefs, les hommes dont j'ai parlé comme n'ayant aucun intérêt en commun avec les ouvriers. J'ai dit que la grève avait été fomentée, bien qu'il n'y eût aucun différend entre la compagnie manufacturière et ses véritables employés. La difficulté s'était produite parmi les journaliers employés à faire les fondations pour une nouvelle fabrique, laquelle difficulté, ai-je dit, avait cessé plusieurs jours auparavant et ne pouvait expliquer la violence déployée dans les prétendues émeutes qui ont suivi. J'ai dit que le ministre des Travaux publics m'a pris à partie à cause de cela, que le recorder de Valleyfield, un libéral ardent et un partisan remuant, était en faveur des grévistes ; qu'il en a donné la preuve en refusant de lire l'Acte concernant les Emeutes lorsqu'on lapidait et blessait les miliciens, et qu'il a refusé d'exercer son influence pour faire cesser immédiatement ces désordres. J'ai dit que le fait d'avoir appelé les troupes sous les armes était la cause véritable du mécontentement et de la violence en cette occasion, vu qu'il n'y avait aucune difficulté entre les ouvriers et la compagnie manufacturière. Telles sont les particularités spéciales et uniques de cette grève. J'ai dit que le conciliateur envoyé par le gouvernement—et c'est le point sérieux—avait fait preuve de partialité politique et que sa visite en cet endroit avait été d'un caractère politique. Et qu'en ai-je conclu? J'en ai conclu que c'était là une affaire qui demandait une enquête vu les circonstances spéciales que j'avais soumises à la Chambre. Ma demande à ce sujet a été sommairement rejetée par le premier ministre. Et qu'il me soit permis de vous dire ici, M. l'Orateur, que si cette enquête eût été de la nature de certaines commissions ministérielles qui ont siégé dans notre province après l'élection de 1896, au coût bien inutile de millers de dollars, il n'est guère probable que quelqu'un eût comparu devant la commission. Je regrette que le premier ministre ait pris aussi hâtivement la résolution peu sage qu'il a prise en refusant une enquête judiciaire, mais je crois qu'une enquête judiciaire, si elle eut été ordonnée et conduite, par exemple, par le juge du district, un ancien allié du parti libéral, et un homme dont la compétence et l'intégrité sont incontestables, M. le juge Bélanger, j'ose dire que l'espoir exprimé par moi-même et par l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) aurait été réalisé, et que nous aurions pu découvrir comment il se fait que 3,000 employés qui n'avaient jamais, en aucune occasion, fait la moindre demande de nature à justifier une grève, ont été soumis

à l'humiliation d'une surveillance militaire tout à fait inutile pendant plusieurs jours. J'en concluais, avec raison, il me semble, que si ce que j'avais déclaré à la Chambre était exact, il était injuste que la ville de Valleyfield, les prétendus grévistes, les hommes qui n'avaient jamais fait demandé d'augmentation de salaire, fussent appelés, ainsi qu'ils doivent l'être en vertu de la loi, à régler les frais, environ $5,000, de cette expédition militaire, dont le fardeau, nous le savons, retombera en fin de compte sur ces ouvriers mêmes, dont la conduite n'a en aucune manière justifié les mesures prises par certaines gens lors de cette prétendue grève. Or, M. l'Orateur, j'ai parlé de l'existence de cette association, et j'ai été réprimandé par l'honorable député de Vancouver (M. Smith), et ses paroles sont rapportées à la page 3836 des Débats :

> Or, ces accusations furent d'abord portées contre les membres d'une union légalement constituée à Valleyfield.

J'ai cherché partout la preuve de l'existence légale de cette union, et je ne l'ai pas trouvée. Je n'ai pas de déclarations sous serment pour prouver une négation, mais j'ose affirmer que cette association n'a jamais, en aucun temps et jusqu'à ce jour reçu une charte d'incorporation de l'Union Centrale des Métiers et du Travail, ce qui lui donnerait le droit de s'appeler une union de métiers légalement constituée. Je crois que mon honorable ami de Vancouver est président du Congrès des Métiers et du Travail de la Confédération. Le nom de cette société particulière ne figure pas sur une liste d'environ 200 unions pourvues de chartes. Je dis que cette association était sous le contrôle d'hommes qui n'étaient pas des travailleurs, qui étaient des chefs politiques dans cette ville, et je vais procéder à la lecture de déclarations sous serment à l'appui de cette prétention, qui a été contredite à droite et à gauche en cette Chambre. Ces déclarations sont en français, mais je ne crois pas que ce fait puisse diminuer leur valeur. Je n'ai pas eu l'occasion de les faire traduire en anglais, mais je vais donner à la Chambre le mot à mot de ce qu'ils disent et mettre ces déclarations à la disposition des membres de cette Chambre. La première est la déclaration de Ferdinand Archambault, journalier, de la ville de Valleyfield, lequel déclare solennellement :

> Je connais M. Etienne Léger, cultivateur, président de l'union ouvrière ; M. Louis Bertrand, employé sur le canal de Beauharnois, secrétaire de la dite union, et M. Dechêne, trésorier de la dite union. Ces trois messieurs sont trois chefs libéraux qui ont pris une part active à l'élection qui a eu lieu l'automne dernier. M. George Loy, député fédéral, est un membre honoraire de cette union ouvrière. La dite union ouvrière passe pour être une organisation politique, contrôlée comme elle l'est par des officiers qui sont des chefs libéraux bien connus.

Voilà pour Ferdinand Archambault.

M. CLARKE : Dites-vous que le président est un cultivateur?

M. MONK: Le président est un cultivateur.

M. LEMIEUX : Quel est son nom?

M. MONK : Le secrétaire, et je vais parler dans un instant de ce monsieur, est un employé du canal Beauharnois. Le trésorier, loin d'être un ouvrier à gages, est un marchand-tailleur qui emploie des ouvriers, et tous trois sont des partisans politiques très remuants.

M. COCHRANE : Il est étonnant qu'il n'ait pas eu une entreprise de dragage.

M. MONK : Mon ami, M. Bergeron, n'a jamais été invité à faire partie de cette association, je n'ai guère besoin de le dire. Il n'était pas assez ouvrier pour cela. La deuxième déclaration est signée par Louis Archambault, artisan, de la ville de Valleyfield, lequel déclare solennellement :

1° Je suis journalier depuis plus de dix ans, et je gagne ma vie comme tel dans la ville de Valleyfield.

2° Je suis membre de la Société Saint-Jean-Baptiste et de plusieurs autres sociétés de secours mutuels.

3° J'ai produit l'été dernier une demande pour être admis membre de l'union ouvrière de Valleyfield et l'on a refusé de m'admettre comme membre de cette union.

4° On a refusé de m'admettre comme membre et j'attribue ce refus à mes opinions politiques conservatrices.

5° Les officiers de la dite union ouvrière sont tous des chefs libéraux qui ont pris une part active à l'élection fédérale de l'automne dernier; c'est-à-dire, le président, le vice-président, le secrétaire et le trésorier.

Et attesté devant un juge de paix.

(Signé) LOUIS ARCHAMBAULT.

J'ai dit que c'était une organisation secrète. Voici une déclaration sous serment d'Alfred Gagné, un ouvrier de Valleyfield, lequel déclare solennellement :

J'appartiens à l'union ouvrière de Valleyfield et je suis un membre actif de cette société. Pour assister à une assemblée de la dite union, il faut donner le mot de passe et exhiber un livre contenant les règlements de l'union. L'un des règlements de l'union impose à tous ses membres l'obligation de ne jamais répéter ou divulguer ce qui se passe aux assemblées.

J'en ai dit autant, et j'ai lu ces déclarations afin de justifier auprès de la Chambre ce que j'ai déclaré dans une occasion précédente quant à la nature de cette association. Elle n'est pas constituée légalement. Elle ne fait pas partie des 200 et quelques associations pourvues de chartes et relatives au travail. C'est une association secrète portant le nom d'une union ouvrière, sous la direction d'officiers qui n'ont aucun intérêt en commun avec les ouvriers et qui sont de chauds partisans politiques. Je pourrais citer d'autres noms de citoyens de la ville de Valleyfield qui appartiennent à l'union, qui ne sont pas des ouvriers, qui sont des hommes influents, et qui, chose étrange, appartiennent tous au même parti politique. Chaque membre de cette Chambre sait que les députés sont ordinairement invités à se joindre, à un titre quelconque, à des associations de ce genre. Je répète que le candidat dans cette circonscription, qui avait représenté cette division durant vingt ans, n'a jamais, en aucune occasion, été invité à faire partie de cette association, pas plus du reste qu'aucun homme important appartenant à son parti politique. Maintenant, pour examiner cette question d'un peu plus près, j'ai déclaré que ce ne sont pas les ouvriers de la fabrique qui ont organisé cette grève, ce qui est la particularité la plus condamnable en cette affaire. Cette circonstance jette un peu de lumière, comme l'a dit mon honorable ami le député de Winnipeg (M. Puttee) sur l'impossibilité absolue d'expliquer cette grève autrement que par l'interprétation que je lui ai donnée le 3 avril dernier. Il n'y avait pas de difficulté entre les ouvriers et la compagnie manufacturière. Mais ce n'est pas là ce que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) a dit. Si la Chambre veut se rappeler les paroles qu'il a prononcées lorsque j'ai présenté ma motion, elle constatera que l'honorable ministre des Travaux publics a attribué la grève à la cruauté et aux exactions injustifiables de la compagnie manufacturière. Voici ce que l'honorable ministre des Travaux publics a dit :

La Compagnie manufacturière de coton de Montréal est propriétaire des manufactures probablement les plus grandes du Canada C'est une compagnie forte, puissante et entreprenante. Elle a acheté la propriété Buntin et a entrepris de poser les fondations d'une nouvelle allonge à sa manufacture. Il était tard en automne—de fait, je suppose qu'il pleuvait deux ou trois jours par semaine. Les hommes, qui travaillaient dans l'eau jusqu'à la ceinture, étaient payés $1 par jour. Ils ont cru qu'ils n'étaient pas suffisamment payés et je crois qu'il avaient raison. Je ne suis pas ici pour justifier une grève quelconque ni une organisation quelconque ayant la grève pour but ; je raconte les faits teis que je les connais. A Valleyfield, comme ailleurs dans le district de Montréal, les ouvriers ont formé une organisation. Or, je suis très peiné de voir que mon honorable ami ait reçu de faux renseignements.

Or, j'ai déclaré à la Chambre, et le fait n'a pas été contredit, au contraire, si les honorables députés veulent lire le débat du 3 avril dernier, il verront que cela a été admis, que c'est M. Greenshields, agissant comme procureur pour la Compagnie manufacturière de Coton de Montréal, qui a obtenu la signature du maire de Valleyfield et les signatures d'un ou deux autres conseillers, qui sont en même temps juges de paix, afin d'assurer la présence de la milice. J'ai déclaré que ce creusage pour les fondations avait cessé plusieurs jours avant la grève, avant les actes de violence, qui n'ont eu rien à faire avec l'appel de la milice et qu'en réalité c'est l'appel de la mi-

lice qui a causé le mécontentement dans la ville de Valleyfield. Permettez-moi de donner à la Chambre la preuve de ceci, une preuve prise en majeure partie dans les documents qui ont été produits et dont j'ai été privé depuis le 11 avril, la date du premier accompte du dossier, jusqu'après cette discussion en cette Chambre. En premier lieu, la Gazette du Travail elle-même, nous donne en termes très clairs exactement la même version que celle que j'ai soumise à la Chambre. La Gazette du Travail, dans un article qui, je le présume, est dû à la plume du rédacteur, dit :

Il ressort de ce télégramme que les employés de la fabrique ne travaillaient pas lorsqu'il a été envoyé, et ce fait constituait de leur part une grève générale. Ainsi il y avait en réalité deux causes distinctes de froissements entre la compagnie et ces employés. La première, la grève primitive, commencée par les hommes temporairement employés aux excavations faites pour la nouvelle fabrique et qui demandaient une augmentation de salaire (laquelle grève a commencé le 22 octobre) ; et la grève générale des employés de la manufacture, qui a commencé lors de l'arrivée des troupes à Valleyfield, le 26. Cette dernière grève ne se serait probablement pas produite n'eut été la présence des militaires à Valleyfield, et pour cette raison elle peut être considérée comme une grève de mécontentement, ou tout au plus de sympathie envers les grévistes primitifs. C'était à la grève des employés de la manufacture que se rapportait l'offre de l'intervention amicale du ministre.

Plus loin à la page 103 :

Il ressort du télégramme de la compagnie au département du Travail, que la grève des journaliers employés aux travaux d'excavation s'est terminée par la décision prise par la compagnie de discontinuer les travaux ; dans tous les cas, ces travaux n'auraient continué que trois semaines de plus si aucun différend n'était survenu.

Or, à mon avis, on a profité très injustement du fait que l'un des principaux ouvriers, engagé à la manufacture de coton à Valleyfield, par mon honorable ami de Beauharnois (M. Loy) a produit des déclarations sous serment ayant pour but de rejeter la responsabilité de cette grève sur l'un des journaliers. Mon honorable ami (M. Loy) a produit des déclarations sous serment pour démontrer qu'un nommé Damase Tessier est l'homme qui a donné le signal de la grève, et l'honorable député s'est ainsi efforcé de faire retomber sur lui la responsabilité de la grève. Je crois que mon honorable ami (M. Loy) aura lieu de regretter cet acte de sa part, parce que M. Damase Tessier, si je suis bien informé, n'est ni un meneur politique, ni un employé sur le canal, ni un marchand tailleur, ni un cultivateur, mais l'une des figures marquantes parmi les employés de la fabrique. M. Tessier est un homme qui s'est élevé de la position d'un ouvrier ordinaire au poste de contremaître, ayant sous sa direction 50 ou 60 hommes et un homme de ce caractère avait le droit de s'attendre à ce que l'honorable député (M. Loy) lui donnât avis de la grave accusation qu'il avait l'intention de porter contre lui, et à ce qu'il lui donnât l'occasion d'expliquer sa conduite. L'honorable député (M. Loy) n'ayant pas jugé à propos de faire cela, je vais soumettre à la Chambre les déclarations sous serment de Damase Tessier à l'effet qu'il n'a jamais, en aucune circonstance, pris part à l'organisation de cette grève et qu'il n'a jamais donné le signal pour qu'elle commençât. Sa propre déclaration sous serment, qui est tout à fait franche sous ce rapport, est corroborée par trois ou quatre déclarations sous serment qu'il a produites afin d'établir clairement sa position devant cette Chambre, et d'éviter d'être blâmé par les autorités de la manufacture. Voici ce qu'allègue M. Tessier :

1. Je, Damase Tessier, journalier, de la ville de Valleyfield, déclare solennellement qu'après avoir pris connaissance de certaines déclarations produites par M. Loy devant la Chambre des communes, tendant à démontrer que, le 21 octobre dernier, dans l'après-midi, selon Emède Laberge, les trois signataires de la déclaration mentionnée ci-dessus, j'aurais donné le signal de la grève, déclare ce qui suit :

1. Je nie toutes ces allégations comme n'étant pas conformes aux faits.

2. Je n'ai, ni directement ni indirectement donné le signal de la grève soit en élevant mon bras, soit de toute autre manière quelconque.

3. Le matin de la grève, M Sparrow, mon supérieur, m'a appelé dans son bureau au sujet de la grève, dont il était alors question, et à mon retour aux travaux, j'ai constaté que, malgré mes conseils, les journaliers avaient déjà mis leur habit et quitté le travail.

4. J'ai persisté durant tout le temps à dissuader les journaliers de quitter les travaux ; contrairement aux allégations de la dite déclaration.

Et je fais cette déclaration solennelle, etc.

(Signé) DAMASE TESSIER.

Cette déclaration du contremaître, contenant la preuve à l'encontre de l'allégation qu'il aurait pris une part importante à l'organisation de cette grève, est corroborée par Athanase Dubreuil, journalier, de la ville de Valleyfield, qui, je crois, travaille sous les ordres de Damase Tessier ; elle est corroborée par Zénophile Gastien, journalier, de la ville de Valleyfield, qui était l'un des hommes travaillant sous les ordres de Damase Tessier et tous deux déclarent positivement que leur contremaître n'a pris aucune part quelconque soit au commencement, soit à une phase quelconque de la grève. Elle est corroborée par M. Joseph Brisson, journalier, de la ville de Valleyfield, qui déclare qu'il était avec M. Tessier dans le temps, que celui-ci n'a donné aucun signal et n'a pris aucune part au débat de la grève ; elle est corroborée par M. Ovide Perreault, journalier, de la ville de Valleyfield qui fait une déclaration dans le même sens et par M. Jos. Roy, journalier, de la ville de Valleyfield, lequel dit :

Je travaillais sous les ordres de M. Damase Tessier lorsque la grève s'est produite à Val-

leyfield au mois d'octobre. M. Tessier n'a jamais, ni directement ni indirectement, engagé les hommes à se mettre en grève, et n'a jamais eu avec eux une entente, de quelque nature que ce soit pour qu'ils se missent en grève. Au contraire, il les a continuellement conseillés de façon à les dissuader de se mettre en grève et s'est efforcé de les engager à rester au travail.

Or, M. l'Orateur, je prétends qu'en justice pour ce contremaître, la Chambre devrait en arriver à la conclusion que l'allégation à l'effet qu'il a commencé la grève n'est pas bien fondée, et que la grève, ainsi que tout ce qui s'en est suivi, a été organisée ailleurs. C'est une circonstance singulière que toute l'influence exercée sur le bureau du Travail au sujet de cette grève, non selon l'intention de la loi introduite en cette Chambre l'an dernier, par les patrons ou par les employés qui avaient des griefs, mais par M. Bertrand, l'employé du gouvernement sur le canal Beauharnois. C'est lui qui a cherché à intéresser le bureau du Travail à cette grève, qui a correspondu avec le ministre du Travail, qui a télégraphié au sous-ministre du Travail et qui, après l'arrivée du ministre du Travail sur les lieux, a joué le rôle dont je vais parler dans un instant. Dans la correspondance produite nous trouvons en premier lieu le télégramme de M. Louis Bertrand, le 26 octobre—c'est-à-dire quatre jours, près d'une semaine après que le creusage des fondations eût cessé—au rédacteur de la Gazette du Travail, dans lequel il dit :

Comme nous n'avons pas de nouvelles de vous, nous aimerions à savoir pourquoi vous n'êtes pas venu.

LOUIS BERTRAND.

Puis vient une réponse du rédacteur à Louis Bertrand, secrétaire, Valleyfield,—encore un employé du gouvernement sur le canal Beauharnois :

Comme rédacteur de la Gazette, il m'est impossible de quitter Ottawa. Je vous écris au long.

MACKENZIE KING,
Rédacteur de la Gazette du Travail.

Nous constatons de plus que, dans une lettre de la même date, M. King dit à M. Bertrand, l'éclusier, employé sur le canal Beauharnois :

Cher monsieur,—Votre télégramme de ce matin a été une surprise pour moi, vu que ce ministère n'avait pas reçu de communication formelle de l'union à Valleyfield nous demandant d'y envoyer un représentant.

Je remarque dans la formule que vous avez remplie au sujet de la grève actuelle, que sous le titre de " remarques " vous déclarez que l'union serait bien aise que j'y aille afin de voir les choses par moi-même, vu que ces formules sont envoyées tant aux patrons qu'aux employés, et ont seulement pour but de recueillir des renseignements pour les publier dans la Gazette du Travail. Une déclaration de ce genre ne saurait guère être considérée comme une justification suffisante pour l'envoi, de la part de ce département, de quelqu'un qui serait chargé de s'enquérir du différend en question.

Outre cela, comme rédacteur de la Gazette du Travail, je ne pourrais, de ma propre initiative, me sentir libre de quitter Ottawa sans une autorisation spéciale de la part du ministre.

Depuis que j'ai reçu votre télégramme, j'ai communiqué avec l'honorable M. Mulock, ministre du Travail, qui est maintenant dans l'ouest d'Ontario et je recevrai sans doute une réponse dès que mon télégramme lui sera parvenu, et je vous ferai connaître immédiatement le résultat.

A vous fidèlement,
MACKENZIE KING,
Rédacteur de la Gazette du Travail.

J'appelle l'attention de la Chambre sur le fait que les employés de la manufacture n'ayant fait aucune demande d'aucune sorte, M. Bertrand, toujours fortement obsédé de l'idée qu'il lui fallait absolument défendre les intérêts de ces gens, et obtenir pour eux une justification quelconque ; désireux de venir au secours de ces grévistes qui n'étaient pas en grève, qui n'avaient fait aucune demande, est évidemment entré en communication avec l'honorable M. Mulock. Nous n'avons pas sa communication ici, ce qui est à regretter, mais nous avons la réponse du ministre du Travail, et que dit-il? Télégraphiant à l'éclusier à Valleyfield, il lui dit le 27 octobre :

Je viens de recevoir un télégramme de M. King, sous-ministre du Travail, m'informant du télégramme de votre part demandant un représentant du gouvernement pour rencontrer les parties au sujet du différend des manufactures de coton de Valleyfield en vue d'une action conciliatrice. Si l'intervention amicale du ministère du Travail est acceptée par les deux parties, je serais heureux de donner toute l'aide possible en vue d'un règlement satisfaisant du différend soit au moyen d'un bureau de conciliation, soit au moyen de l'arbitrage. Si les deux parties le désirent, je serai bien aise de conférer avec elles en vue du choix d'un bureau satisfaisant et d'en faire partie soit à titre d'arbitre soit autrement. Je suis maintenant très occupé aux élections. Si les parties accueillent favorablement cette offre, je suggérerais que la grève soit suspendue pour le moment et que les hommes retournent au travail, et le 8 novembre, je me rendrai à Valleyfield, pour conférer avec les deux parties et je donnerai toute l'aide possible dans le sens indiqué afin d'amener un règlement des questions en litige qui fera droit aux demandes raisonnables des deux parties. Je me suis engagé à parler à des assemblées publiques tous les jours (dimanche excepté) jusqu'au jour de l'élection. En conséquence, si j'abordais la question de la grève de Valleyfield avant l'élection cela m'obligerait à cesser complètement de prendre part à la campagne politique actuelle. Cependant, je consentirai volontiers à faire ce sacrifice si les parties ne veulent pas consentir à suspendre la grève et si elles désirent mon intervention amicale immédiate. Je télégraphie dans le même sens au maire de Valleyfield et à M. Greenshields, représentant la Compagnie manufacturière de coton " Montreal " de Valleyfield. Peut-être pourrez-vous le voir immédiatement à ce sujet.

(Signé) W. MULOCK,
Ministre du Travail.

Maintenant, prenons la réponse de la compagnie manufacturière à cette dépêche qui

avait porté à sa connaissance, probablement pour la première fois, le fait que ses employés désiraient quelque chose. Dans le télégramme envoyé par M. Greenshields le 28 octobre—et les dates sont de quelque importance—en réponse au télégramme du ministre, M. Greenshields dit :

Votre télégramme reçu *re* grève à Valleyfield. Il n'y a pas de différend entre la compagnie et ses employés, et ceux-ci n'ont rien demandé à la compagnie. Ils ne travaillent pas, mais pour quelle raison, c'est ce que nous ignorons.

La raison, c'est que les troupes étaient là

La demande d'augmentation de salaires a été faite par des hommes qui étaient temporairement employés comme journaliers à des excavations que l'on faisait pour une nouvelle fabrique. Ce travail, dans tous les cas, aurait été suspendu d'ici à environ trois semaines, et vu les circonstances, la compagnie a décidé de discontinuer les travaux. Il n'y a rien à soumettre à des arbitres ou à régler entre la compagnie et aucun de ses employés. La compagnie apprécie votre offre bienveillante.

De sorte que j'étais dans le vrai, lorsque j'ai dit qu'il n'y avait pas de difficulté lorsque l'intervention de M. Greenshields a obtenu l'envoi des troupes à Valleyfield. Il n'y avait pas de difficulté entre la compagnie manufacturière et ses employés et nous sommes portés à nous demander pourquoi la grève a été faite ; pourquoi M. Bertrand, l'éclusier, l'homme qui n'avait aucun intérêt en commun avec ces officiers a amené l'appel des troupes et l'intervention du Bureau du Travail.

Prenons les actes du sous-ministre du Travail après son arrivée à Valleyfield. Et peut-être qu'il vaut mieux prendre son propre compte-rendu en même temps que les déclarations sous serment que je déposerai devant la Chambre, et particulièrement le rapport amélioré du ministère de la Milice—le rapport qui n'a été produit qu'après le débat du 25 avril dernier, lorsque j'ai été pris à partie pour avoir osé critiquer le rôle joué par le sous-ministre du Travail.

Permettez-moi de lire ce que le sous-ministre dit qu'il a fait à Valleyfield, et je cite à la page 102 de la Gazette du Travail, le compte rendu donné par le sous-ministre lui même. Il a pour titre : "Un règlement effectué."

Immédiatement après son arrivée à Valleyfield, M. King se mit en communication avec la compagnie et avec les hommes, obtenant, durant le cours de la journée plusieurs entrevues avec les deux parties, et organisa une assemblée des grévistes devant avoir lieu ce soir-là à l'hôtel de ville. A cette assemblée un règlement final des difficultés fut effectué. Les employés en grève soutinrent que la raison pour laquelle ils n'étaient pas retournés au travail était la présence de la milice dans le voisinage des fabriques. Ils déclarèrent que c'était parce que les militaires avaient été appelés, sans nécessité, à leur avis, dans le but d'intimider les hommes que la grève avait commencé parmi les employés. Cette cause disparaissant, ils étaient prêts à retourner immédiatement au travail. Comme preuve de bonne foi en cette affaire, ils consentirent à retourner au travail le lendemain et à y rester pourvu que les troupes fussent retirées dans le cours de la journée,

C'était le lundi, 29 octobre. M. King est arrivé à Valleyfield le matin de ce jour et d'après sa propre déclaration, il s'est immédiatement occupé à s'entretenir avec les grévistes et les patrons. Il découvrit que la présence des troupes était la cause de l'irritation, et se mit à l'œuvre pour faire disparaître cette cause. Il y réussit, et nous trouvons dans les documents produits des messages de félicitations de la part du ministre chargé du département. Si M. King eut fait ce qu'il prétend avoir fait, il n'y aurait eu que peu de chose à répondre, mais voici ce que je dis qu'il a fait en arrivant, et ce que je puis prouver qu'il a fait : Il est allé tout d'abord voir—pas quelques-uns des journaliers mécontents ou des employés de la fabrique, qui avaient assurément droit à sa première visite, pas le maire de la ville de Valleyfield, ni aucun des employés de la compagnie—mais le fatal M. Louis Bertrand, l'homme qui était employé sur le canal, qui tenait tant à l'intervention du gouvernement, qui mourait d'envie de combattre pour les grévistes et de faire rendre justice aux employés de la manufacture.

Il est allé trouver Louis Bertrand, d'abord. Et ensuite, qu'a-t-il fait ? Est-il allé trouver les employés en grève ? S'est-il efforcé, selon l'expression du statut, d'apaiser le différend existant entre les employés d'un côté et la compagnie manufacturière de l'autre ? Non. Sa deuxième visite fut destinée à un cultivateur, M. Leger, le grand homme politique de l'endroit, un homme dont les intérêts n'étaient pas ceux des employés. En troisième lieu, est-il allé trouver les employés de la manufacture et a-t-il cherché à découvrir quelle était la difficulté réelle? Non : il avait affaire aux salles du comité central libéral, et c'est là qu'il est allé. C'est là qu'il a eu avec le candidat libéral une longue conférence, et je crois exprimer l'opinion de la Chambre en disant qu'un homme occupant une position quasi-judiciaire, ainsi que ce jeune homme en cette occasion, n'aurait pas dû, dans des circonstances aussi graves, aller au foyer même de la lutte politique. Car il y avait une grande lutte politique là et alors. Il est allé à la salle du comité central et a eu une entrevue avec le candidat libéral. Ce qui s'est passé à cette entrevue, je l'ignore. Mais c'était très imprudent : c'était une conduite très indiscrète et très injuste de la part de cet émissaire du gouvernement fédéral, appelé à agir comme arbitre entre des gens qui souffraient certainement des effets d'un malentendu très grave, que d'avoir partagé ses visites entre ce nommé Bertrand, M. Léger, le cultivateur, et les salles du comité central libéral.

J'admets que dans le cas d'une grève ou de quelque difficulté semblable, un homme occupant une position quasi-judiciaire peut

réunir les candidats des deux partis—tous deux engagés dans une lutte importante—et rechercher l'intervention de l'un et de l'autre afin d'assurer la pacification et le règlement de l'affaire. Mais il n'est pas allé voir notre ami, M. Bergeron—il n'avait rien à faire avec lui.

Il fit visite aux trois personnes que j'ai nommées ; et je vais lire une déclaration solennelle pour le prouver :

Je, soussigné, Joseph Cardinal, cocher de place, de la ville de Valleyfield, déclare solennellement qu'en octobre dernier, à l'époque où a eu lieu la grève dans la ville de Valleyfield, j'ai conduit un nommé King, qui se représentait comme un arbitre nommé par le gouvernement pour régler la grève, de chez Larocque à chez M. Dechêne, et de là chez M. Etienne Léger, cultivateur et président de l'Union Ouvrière ; de là je l'ai conduit au comité central des libéraux, d'où le candidat ministériel, M. Loy, sortit, vint à la voiture, et eut avec le dit King une assez longue conférence. Et je fais cette déclaration, dans la croyance consciencieuse qu'elle est vrai, etc.

Ainsi, en arrivant à Valleyfield, M. King jugea à propos de faire visite, et fit visite, à d'actifs partisans politiques. Et, ce qui, selon moi, est encore plus sérieux, nous avons devant nous cette déclaration solennelle qui établit qu'il se rendit au comité central des libéraux et eût une longue conférence avec le candidat libéral.

M. LOY : Puis-je demander à l'honorable député (M. Monk) quand M. King s'est présenté à la salle du comité ?

M. MONK : A quelle heure ?

M. LOY : Oui, à quelle heure ? Etait-ce avant l'assemblée ou après ?

M. MONK : Je n'en sais rien. La déclaration ne mentionne pas l'heure.

M. TALBOT : Ni le jour. Elle ne dit pas si c'est le jour de son arrivée ou non.

M. MONK : Mon honorable ami (M. Talbot) ne devrait pas se mêler de choses qu'il connaît très peu. Le jour peut paraître de grande importance à mon honorable ami, mais comme il se trouve que M. King n'a été là qu'une journée, il n'y a pas lieu de débattre grandement ce point.

L'honorable M. SUTHERLAND: Je croyais que M. King avait passé là deux jours.

M. MONK : Eh bien ! nous allons y voir.

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est ce que j'ai compris de ce qu'a lu l'honorable député (M. Monk).

M. CLARKE : Y a-t-il quelque doute sur l'entrevue ?

M. MONK : Non, il n'y a pas de doute là-dessus ; mais il y a de grands doutes sur ce qui s'est passé à cette entrevue. J'ai dit que M. King avait passé là une journée mais l'honorable ministre intérimaire (M. Sutherland) croit qu'il y a été deux jours. La différence n'est pas très grande, mais l'honorable ministre est dans l'erreur. M. King a passé là une journée.

M. LOY : Je demande pardon à l'honorable député de cette interruption, mais je voudrais que la Chambre fût bien renseignée sur les faits, et il est très important que l'on sache si M. King est venu me trouver à son arrivée ou au moment de partir. Je dirai pour renseigner la Chambre que c'était à l'heure de son départ, comme il s'en allait à la gare.

M. MONK : Je ne voudrais pas un instant mettre en doute la déclaration de mon honorable ami (M. Loy). M. King a passé là une journée. Qu'est-ce qui me fait dire cela ? C'est qu'il est descendu là le 29 et, comme on peut le voir par la copie d'une dépêche télégraphique qu'on trouve à la page 22 du premier rapport, il a télégraphié le 30, au ministre chargé du bureau, qu'il revenait à Montréal ce jour-là. Il a passé là 24 heures. Maintenant, laissons de côté pour un moment ces visites—à mon sens—des plus injudicieuses, d'un fonctionnaire chargé de cette importante mission concernant les patrons et leurs employés—doublement injudicieuses de sa part à une époque de ferment politique et examinons un instant ce que dit M. King, savoir, qu'il avait réglé la grève. Mon honorable ami le ministre intérimaire nous dit, avec des larmes dans la voix, qu'il est cent fois malheureux que ce jeune homme, qui a mis un terme à l'effusion du sang et à la destruction de la propriété, soit ainsi en butte à des attaques en cette Chambre. L'honorable ministre a sans doute pris pour parfaitement exactes les paroles de M. King, attendu que nous n'avions pas devant nous, à cette époque, le rapport du ministère de la Milice. Je prétends, entre autres choses, qu'il y a aussi quelque mérite à attribuer aux commandants militaires qui se sont rendus sur les lieux et qui, ainsi que je vais le rapporter en peu de mots, ont, par leur fermeté, leur courage et leur tact, mis fin à la grève et tout réglé avant que M. King ait paru sur les lieux. Je vais faire voir et démontrer que la milice, qui s'est rendue là et qui avec ses commandants y a été malmenée, s'est acquis une certaine part du mérite. M. King est arrivé là le 29, qui était un lundi. Or, il y a trois officiers qui ont eu part dans la suppression de cette grève, comme il est convenu de l'appeler.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député (M. Monk) me permettrait-il de lui demander si la déclaration qu'il a lue est la seule déclaration concernant M. King qu'il se propose de lire ?

M. MONK : Non ; il y en a une autre.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'aimerais à les voir, s'il veut être assez bon de me le permettre.

M. MONK : J'avais l'intention de lire cette déclaration plus tard ; mais si l'honorable député le désire, je veux bien la lire maintenant.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'aimerais à les voir après que l'honorable député les aura lues.

M. MONK : Trois officiers ont pris part à la suppression de cette grève : le lieutenant-colonel Roy, commandant pour le district de Montréal ; le lieutenant-colonel Ibbotson, commandant du principal détachement de troupes qui sont allées à Valleyfield, et qui, de même que le lieutenant-colonel Roy, a fait un long rapport circonstancié qui n'était pas devant la Chambre quand la question a été discutée, le 25 avril. Il y avait aussi le lieutenant-colonel Labelle, commandant du 65e bataillon de Montréal, qui s'est rendu plus tard à Valleyfield. Je n'hésite pas à dire que quiconque lit les rapports de ces trois officiers commandants, ne peut manquer de conclure que ces trois officiers se sont fait le plus grand honneur. Ils ont fait preuve de fermeté, preuve de courage, preuve de modération, preuve de tout ; et c'est à eux seulement, ainsi qu'aux autorités locales, et non pas à M. King, que nous le devons si le différend a été réglé. Car il était à peu près réglé dès samedi, le 27 octobre, et M. King, qui s'attribue un peu égoïstement tout le mérite de la chose, est arrivé là le lundi, jour de départ des troupes.

Je vais maintenant citer les rapports du lieutenant-colonel Roy. Ces rapports sont circonstanciés, et je crois qu'il ne saurait y avoir l'ombre d'un doute sur leur exactitude. Au paragraphe 5 de ce rapport, je lis :

Dans l'après-midi du 26 octobre j'ai reçu une lettre signée de quelques-uns des conseillers de Valleyfield—Pièce E—demandant qu'on retirât les troupes, attendu, disait-on, que l'ordre et la paix étaient maintenant rétablis, et que leur présence n'était plus nécessaire. Voyant que l'excitation était encore la même, et qu'il se faisait volontiers des menaces d'une nouvelle attaque pour le même soir, j'ai dû refuser de me rendre à cette demande. Je joins au présent rapport une copie de ma réponse—Pièce F.

Ainsi nous avons la protestation d'un certain nombre de conseillers, et la réponse du colonel Roy qui dit qu'il ne peut se rendre à leur demande de retirer les troupes. Nous avons là la preuve que dès lors on avait un commencement d'apaisement. Je lis au paragraphe 6 :

Le 27 octobre, voyant qu'il n'y avait pas de changement dans l'attitude des émeutiers, et que les choses n'empiraient pas, je renvoyai un détachement d'environ 150 hommes—

Le 27, il commence donc à renvoyer ses hommes.

Les choses se passèrent bien et le 30 octobre je reçus une lettre du maire Langevin—Pièce G—m'informant que les employés de la Montreal Cotton Mills Company étaient retournés à l'ouvrage, que la paix était rétablie, et demandant le retrait des troupes. Immédiatement je donnai des instructions à cet effet, et toute la milice se retira, à l'exception de la cavalerie qui resta jusqu'au 31, faute de moyens de transport—Pièce H.

Si l'on consulte le rapport du lieutenant-colonel Ibbotson, on trouve un compte rendu du retrait des troupes avant l'arrivée de M. King sur la scène. A la page 10 du rapport qu'il a adressé au lieutenant-colonel Roy, il dit :

J'ai assisté avec vous à une conférence de paix qui a eu lieu chez M. Lacy, le vendredi après-midi. On s'efforçait d'ouvrir des négociations entre les autorités de la filature et les grévistes. C'est alors que m'a été adressée une lettre signée par dix conseillers de ville dont deux avaient signé la demande de troupes, dans laquelle on demandait maintenant le retrait de la milice, attendu que la paix et la tranquilité étaient rétablies. C'est vous qui y avez répondu et j'ai donné mon adhésion complète à votre réponse, vu que mon opinion et mes observations ne s'accordaient pas avec ce qu'on disait du rétablissement de la paix et de l'harmonie ; le fait que les employés de la filature n'étaient pas retournés à l'ouvrage le vendredi, étant une preuve suffisante. Je me rendis avec vous ,accompagné du major Stuart et du lieutenant Simpson, à l'hôtel de ville, où le chef de police, qui avait apporté la lettre ci-dessus mentionnée, nous avait dit que les conseillers étaient en séance. On nous apprit là que les conseillers ci-dessus mentionnés étaient en sympathie avec les grévistes.....

Ces conseillers sont tous des libéraux.

—et que si nous ne retirions pas tous nos détachements de ronde il y aurait des troubles sérieux, vendredi soir. Nous consentîmes à ne pas faire de service de ronde, sur l'assurance qu'on nous donna qu'il ne se ferait aucun rassemblement pendant la nuit, mais qu'autrement nous pourrions nous attendre à plus de troubles.

Je passe à son rapport de ce qui s'est passé le samedi matin :

La matinée du samedi, le 27, s'est passée tranquillement. Le samedi l'après-midi, la moitié de l'infanterie a été renvoyée à Montréal. Le samedi soir, on a jeté des pierres à une sentinelle et on a tenté de couper les lignes électriques près du camp des chevaux de la cavalerie. Ce sont les seuls incidents de la nuit du samedi. Le dimanche les troupes sont allées à l'église, les catholiques sous le commandement du lieutenant-colonel Labelle et les protestants sous celui du major Carson.

Le dimanche s'est passé tranquillement, nous avons continué de garder les troupes dans nos lignes. Et le lundi——

C'était le jour de l'arrivée du sous-chef.

—le lundi, tous les employés étant retournés au travail et comme il n'y avait plus de raison de penser que les troubles pourraient se renouveler, nous avons fait des arrangements avec la compagnie du chemin de fer pour le retour des troupes à Montréal. L'infanterie, au nombre d'environ 200, est partie par train spécial, vers 1.30 hre, la cavalerie passant la nuit sur les lieux faute de moyens de transport pour les chevaux.

Ainsi donc, la tranquillité était rétablie le dimanche. Le lundi on a décidé que les troupes seraient retirées ; l'infanterie est partie à 1 h. 30 de l'après-midi, mais la cavalerie n'a pu quitter parce que les autorités du chemin de fer ne pouvaient fournir les wagons pour les chevaux. Les hommes étaient retournés au travail. Et cependant, nous avons la déclaration du ministre intérimaire, et le rapport de ce jeune homme lui-même, dans lequel il ne mentionne pas même une fois les services des plus difficiles, des plus dangereux et, sous certains rapports, des plus délicats, rendus par les commandants militaires, qui en réalité ont mis fin aux troubles et ont réussi à dissiper tous les soupçons, et qui avaient à peu près quitté la scène avant l'arrivée du député du ministre. Je veux parler de ce que dit le député du ministre dans son rapport, savoir, que vu l'état des choses à son arrivée, il avait dû tenir une assemblée à l'hôtel de ville ce soir-là. C'était lundi, après le départ de l'infanterie et quand les chevaux de la cavalerie attendaient des wagons pour les transporter le lendemain matin. Il a tenu une assemblée ce soir-là. Je ne vois pas ce qui s'est passé à cette assemblée, mais il ne faut pas oublier que M. King ne connaît pas la langue de la grande majorité de ceux auxquels il s'adressait en cette circonstance.

M. LEMIEUX : Tout le monde parle l'anglais à Valleyfield.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les neuf dixièmes des habitants de Valleyfield parlent l'anglais. Il n'y a presque pas un homme qui ne parle l'anglais, comme le sait très bien l'honorable député de Beauharnois (M. Loy).

M. LOY : Je crois que c'est un fait, M. l'Orateur, que connaît très bien l'honorable député. Le ci-devant député de Beauharnois, M. Bergeron, parlait souvent en Anglais dans les assemblées publiques à Valleyfield.

M. MONK : Les ténèbres épaississent. Je ne retire pas mes paroles, et les membres de cette Chambre se demanderont pourquoi, si les gens comprennent si bien l'anglais, le grand pacificateur ne s'est pas adressé aux gens directement, et pourquoi il lui a fallu un interprète ? Il avait avec lui un interprète. Quand je parle aux honorables membres de cette Chambre, je n'ai pas besoin d'un interprète ; mais M. King avait un interprète, et qui était-ce ? Il y avait à Valleyfield des juges de paix, il y avait des personnes désintéressées ; mais qui croyez-vous qu'il ait choisi ? Eh bien ! il a choisi l'homme partout nécessaire, l'omniprésent M. Bertrand, employé sur le canal. C'est lui qui a interprété les pensées, les suggestions et les conseils du délégué du ministre. Mes honorables amis ont affirmé que les employés comprennent l'anglais parfaitement, mais ils n'ont pas affirmé que le sous-chef du Travail comprend le français, et l'omniprésent M. Bertrand parla aux gens dans la langue familière à mon honorable ami et à moi-même. Il parla le français.

M. LEMIEUX : C'est bien différent.

M. MONK : Qu'a-t-il dit ? Quel était son secret ? Personne ne peut parler de ce qui s'est passé là, mais il est bien certain qu'il avait un interprète.

M. KEMP : Etait-ce une assemblée publique ?

M. MONK : Etait-ce une assemblée privée ou une assemblée publique ? Il paraît bien entendu que ce n'était pas une assemblée publique. Nous n'avons pas été capables de découvrir exactement ce qui s'y est passé, mais on affirmait le lendemain—et si ma voix va jusqu'à Valleyfield on y saura qu'elle dit la vérité—qu'on avait causé politique à cette assemblée.

M. LEMIEUX : L'honorable député dit-il que c'était une assemblée publique ou une assemblée privée ?

M. MONK : J'ai compris que c'était une assemblée privée, que la porte était fermée, et qu'aux gens qui se présentaient on disait que c'était une assemblée privée.

M. LEMIEUX : Comment mon honorable ami sait-il que M. King avait un interprète si c'était une assemblée privée ?

M. MONK : Oh ! mon honorable ami est un peu trop malin. J'ai lu Sherlock Holmes et je suis un peu "detective" moi-même. Sherlock Holmes lui-même était quelquefois déconcerté ; et je ne prétends pas savoir ce qui s'est dit.

M. LEMIEUX : L'histoire est bonne !

M. MONK : Eh bien ! elle est appuyée par des déclarations solennelles. J'ai ici celle de Damase Tessier, journalier, de Valleyfield, dans le district de Beauharnois, qui dit :

Je suis membre de l'Union Ouvrière de cette ville. J'étais présent à l'assemblée de l'Union Ouvrière à laquelle a assisté M. King. Il parlait en anglais et le secrétaire, M. Bertrand, répétait en français ce qui se disait en anglais.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de mal à cela.

M. MONK (lisant) :

Je n'ai pas compris tout ce qui s'est dit. J'ai compris que M. King demandait si les journaliers retourneraient à l'ouvrage et à quelles conditions. Ils ont répondu qu'ils retourneraient à leur ouvrage si on retirait les troupes.

M. TALBOT : Ils étaient retournés à l'ouvrage le lundi matin.

M. MONK : Mon honoorable ami (M. Talbot) a l'habitude de mêler les choses qu'il

ne connaît pas. Suppose-t-il que ces 3,000 employés sont allés à l'ouvrage le lundi matin, qu'ils ont attendu jusqu'au départ du train, et qu'aussitôt qu'ils ont vu partir les troupes ils sont retournés à l'atelier ? Mon honorable ami ne vit pas dans un grand centre et il ne sait pas comment ces choses se passent.

M. TALBOT : L'assemblée a eu lieu le lundi soir.

M. MONK : J'ai parlé de l'attitude qu'a prise le recorder en cette occasion. Le recorder est un ardent libéral, et j'ai osé affirmer qu'il sympathisait avec les grévistes, ce qui a enflammé d'indignation l'honorable ministre des Travaux publics. Mais ce rapport de la Milice est un parfait Koran, —vous y trouvez tout.—Il me revient en mémoire l'histoire de ce barbare qui détruisit la bibliothèque d'Alexandrie. " Si ce que contenaient ces livres que j'ai brûlés, disait-il, est dans le Koran, quelle différence cela fait-il ? Nous avons le Koran. Et si ce n'est pas dans le Koran, eh bien ! nous nous n'en voulons pas." Tout ce dont j'ai besoin est dans ce rapport. Nous y trouvons tout. Il a été difficile de l'obtenir. Quiconque a été concerné, comme je l'ai été en une occasion, dans des grèves ou des émeutes, sait que c'est toujours une situation critique quand règne la violence. Revenons au rapport du lieutenant-colonel Ibbotson, dans lequel nous trouvons mentionné le nom de M. Papineau. Dit le lieutenant-colonel Ibbotson :

Je dois mentionner qu'à l'heure en question la foule s'était apparemment dispersée, le maire partit avec mon consentement pour se rendre chez lui, promettant de revenir dans une heure au plus. Il ne revint pas, et je ne pus le rejoindre ce soir-là ni par messagers ni par le téléphone ; le fait est qu'il n'y eût moyen d'obtenir l'aide d'aucun magistrat.

Le maire avait été attaqué par la populace et forcé de quiter le village.

L'émeute continua et nous continuâmes à subir les mauvais traitements de la foule pendant quelque temps ; M. Papineau, le recorder de Valleyfield, se présenta à nos quartiers après avoir traversé la foule et il admit que les choses étaient dans un état critique. Je l'invitai à venir avec moi pour accomplir la formalité de la lecture de la loi relative aux émeutes, ce qu'il hésita à faire pour la raison qu'il mentionna et que j'approuvai (le fait est que déjà dans le cours de la journée j'en avais acquis la conviction), savoir, que les troupes à ma disposition n'étaient pas suffisantes. Les endroits à occuper étaient si nombreux et les distances si longues, que je sentais que j'avais besoin de plus d'hommes. M. Papineau m'assura que si nous n'avions pas recours à nos carabines, nos troupes seraient totalement incapables de disperser la populace qui, à ce moment, devait se compter par milliers. Pendant que je conversais avec lui, on apportait des blessés qui avaient besoin de pansements. A un moment donné le chirurgien major Campbell avait dix hommes sous ses soins.

M. MONK.

Le recorder avait traversé la foule qui menaçait la milice, et tandis qu'il s'entretenait avec le commandant, on amenait des blessés. Et cependant, il avait le pouvoir d'empêcher ce malheureux état de choses. Voyons maintenant le rapport du lieutenant-colonel Roy, qui parle de l'attitude prise par M. Papineau en cette occasion ; je lis, à la page 4 :

A l'assemblée, un M. Papineau, qui paraissait familier avec ce qui se passait du côté des émeutiers, m'informa qu'il me garantissait qu'il n'y aurait pas de trouble cette nuit-là si je ne faisais pas de service de ronde et si je ne postais de sentinelles qu'à l'extérieur immédiat des propriétés de la Montreal Cotton Mills Company. Je consentis à cet arrangement et donnai des ordres en conéquence.

Ainsi, l'on voit par le rapport du lieutenant-colonel Roy, qu'il pouvait donner des garanties de la part des émeutiers au commandant militaire, qu'il ne serait pas fait d'attaque si les troupes étaient retenues dans les limites de certaines lignes, tandis que nous le voyons, d'après le rapport du lieutenant-colonel Ibbotson, conférant tranquillement avec le commandant pendant qu'on amenait les blessés. Avais-je ou non raison de dire qu'il avait refusé de lire la loi concernant les émeutes, comme on le voit par le rapport du lieutenant-colonel Ibbotson? Les rapports des lieutenants-colonels Roy et Ibbotson établissent qu'il exerçait une certaine autorité sur les émeutiers.

J'avoue que je regrette beaucoup avoir occupé tant de temps au sujet de cette question, mais je crois que la Chambre admettra que pour plusieurs raisons, il convenait que je le fisse. J'ai affirmé que cette grève avait un caractère particulier ; qu'elle avait été amenée juste à la veille d'une élection ; que, chose étrange, à peu près 3,000 employés, sans avoir fait de plaintes ni demandé de majoration de gages, avaient quitté l'ouvrage ; que la demande de troupes de la part de M. Greenshields en sa qualité d'avocat de la compagine, avait irrité les employés ; que c'était la présence des troupes qui avait mécontenté les employés, attendu qu'ils n'avaient pas d'autres causes de se plaindre. J'ai affirmé de plus que lors de cette grève, M. King s'était rendu sur les lieux et s'était conduit en partisan. Je soutiens que les déclarations solennelles que j'ai produites prouvent amplement la chose. M. King s'est rendu là quand la grève était à peu près terminée et que les ordres avaient été donnés pour le retrait des troupes. Il visita nombre de chefs libéraux ; il commit l'indiscrétion de se rendre à la salle du comité des libéraux et de s'entretenir avec le candidat libéral, et je considère que vu les circonstances, pendant que se préparait une élection, c'était de sa part une démarche très indiscrète et très imprudente. Son esprit de partisan se révèle dans le fait qu'ayant jugé à propos de se présenter à un des candidats il n'a eu rien du tout à faire avec l'autre. Je crois, avec le député de Winnipeg (M. Puttee), que si l'on fai-

sait plus de lumière sur tout cela, on découvrirait qu'il y a au fond encore plus qu'il n'apparaît même dans les déclarations que j'ai produites et dans les rapports qui ont été présentés à la Chambre relativement à la mission particulière de cette union ouvrière de la ville de Valleyfield. N'est-il pas très singulier que mon ami, M. Bergeron, qui, en 1900, a eu dans chaque partie du comté plus de voix qu'il n'avait eues en 1896, et qui eut 105 voix de majorité à Valleyfield en 1896——

M. LOY : L'honorable député voudrait-il expliquer comment il se fait que M. Bergeron n'a pas eu la majorité dans les paroisses où il n'y a pas eu de grève et où il n'y avait personne de concerné dans la grève ; la paroisse de Saint-Timothée, par exemple?

M. MONK : Je dirai tout à l'heure ce que je sais de cette majorité. Les gens de Valleyfield qui sont absolument étrangers aux choses de la filature et de la milice ne pouvaient pas comprendre comment M. Bergeron, après y avoir été élu à une majorité de 105 voix en 1896, a pu voir cette majorité se changer en une minorité de 312 voix à la dernière élection.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le pays nous a fourni beaucoup d'exemples comme celui-là.

M. MONK : Fort peu de la nature de celui-ci.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a d'excellentes raisons dans le cas actuel ; en 1896, mon honorable ami le sait sans doute, les gens de Valleyfield n'étaient pas libres : ils étaient soumis au régime de la terreur, de la tyrannie et à pis que cela.

M. MONK : Je le nie et j'ajouterai que je ne crois plus aux déclarations de mon honorable ami.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le regrette vraiment.

M. MONK : Je ne crois plus guère à ses déclaration parce que je me suis aperçu que, relativement à cette grève, il n'a pas fidèlement relaté les faits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est ce que nous verrons.

M. MONK : Je désire lire à la Chambre un très court article qu'a publié un journal à Valleyfield.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quel en est l'auteur?

M. MONK : M. Boyer, je crois.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il a été destitué.

M. MONK : Si les assertions contenues dans cet article n'eussent pas été fondées, je ne crois pas qu'il se fût trouvé un seul honnête homme pour publier ce que je vais lire à la Chambre dans un journal de l'endroit même où les événements se sont déroulés.

M. LOY : Puis-je demander à l'honorable député si le propriétaire de ce journal est solvable?

M. MONK : Je crois qu'il l'est, je n'ai aucune raison d'en douter ; il me semble qu'il est tout aussi solvable que mon honorable ami (M. Loy) lui-même.

M. LOY : Il ne l'est pas. Ce n'est qu'un enfant, et son père ne répond pas pour ses actes.

M. MONK : A tout événement, je puis dire à mon honorable ami que l'article ne contient rien de répréhensible.

M. LOY : Je désire tout simplement que les faits soient soumis à la Chambre.

M. MONK : Nous vivons dans un pays où la presse est libre et a droit de publier tout ce que douze de nos pairs ne condamnent pas.

M. LOY : Le journal en question a publié des articles répréhensibles dont je demanderais compte à cet individu s'il était solvable.

M. MONK : A la Chambre de juger?

M. LEMIEUX : Quel journal est-ce?

M. MONK : Le Salaberry. Cet article est intitulé, "La Vérité S.V.P.", et voici ce qu'il dit :

M. Monk, le distingué député pour Jacques-Cartier a saisi, la semaine dernière, la Chambre de l'intéressante et désormais célèbre question de la grève qui a eu lieu à Valleyfield lors des dernières élections. M. Monk, tout en disant une bonne poignée de vérités, a, paraît-il, mis le doigt sur un point sur lequel nos bons meneurs politiques de cette ville sont fort chatouilleux ; savoir à qui incombe la responsabilité de la grève.

M. Tarte, qui ne peut avaler sa défaite de 1896, a trouvé le moyen, sous prétexte de rétablir les faits au point de vue libéral, de dénaturer complètement ce qui s'est alors passé.

Ainsi, la ville de Valleyfield comptait 6,000 âmes en 1896, et elle serait de 12,000 aujourd'hui, d'après l'honorable ministre. Sous le régime libéral, notre ville aurait en 5 ans augmenté de 6,000. Pardon, mais pour être fidèle à la vérité il aurait fallu dire qu'en 1896 notre ville comptait au delà de 7,000 âmes et qu'aujourd'hui, d'après le recensement de cet hiver, elle en compte 10,790. Une légère erreur d'au delà de 3,000 âmes ! Quoi ! Ce n'est pas malin pour un ministre.

Nous avons des raisons pour douter de cette assertion. Mais ce dont nous sommes certains, et ce que l'honorable ministre sait aussi bien que nous, c'est ceci. Le président de la dite Union Ouvrière de Valleyfield était un libéral ardent, un M. Etienne Léger, cultivateur. Le vice-président, un M. Deschênes, libéral radical, tailleur de son métier. Enfin le secrétaire trésorier, M. Bertrand, employé du gouvernement fédéral sur le canal de Beauharnois.

Aucun de ces trois messieurs, n'est ouvrier de son métier, et cependant tous trois, politiciens bien connus, se sont servis des ouvriers

comme de leurs instruments pour arriver à leurs fins.

Non, quoi qu'on dise et quoi qu'on fasse, tout le monde sait ici que cette grève a été montée par trois ou quatre membres politiques qui se sont faufilés dans les rangs des ouvriers, pour battre le candidat conservateur, et la preuve c'est que M. Bergeron a été plus fort dans le comté en dehors de Valleyfield qu'en 1896.

M. Monk n'a fait que soulever un peu le voile qui couvre les causes et les résultats de cette malheureuse affaire.

La contestation qui va probablement se continuer après la session nous réserve d'autres surprises et d'autres émotions à ce sujet.

Les événements diront alors qui a dit vrai de M. Monk ou du ministre des Travaux publics.

Je soumets cet article à la considération de la Chambre, et je crois que l'attitude que j'ai prise au sujet de cette affaire est amplement motivée. Je serais le dernier à adopter les mesures dont le résultat désastreux a occasionné, en 1896, la destitution d'employés sans aucune raison. J'ai entendu dire ici même que le rédacteur de la Gazette du Travail, le sous-chef du département du Travail est un jeune homme d'avenir. Les articles de la Gazette du Travail que j'ai lus me portent à croire au bien fondé de cette assertion, bien que, je dois l'avouer, ses articles du mois d'octobre, ceux qui ont précédé l'élection, ne m'aient pas plu autant que les autres. Je crois en avoir assez dit pour persuader à la Chambre que le ministre, qui semble affectionner tout particulièrement ce jeune homme, aurait dû le mander dans son cabinet et lui dire que lorsqu'il serait appelé à remplir des fonctions quasi-judiciaires dans des circonstances aussi difficiles que celles-là, il lui faudrait éviter de se rendre auprès des parties immédiatement intéressées, auprès de gens qui sont plutôt les agents d'un parti politique que les protecteurs de la classe ouvrière. Sottise que tout cela. M. Bertrand ne se soucie pas plus des intérêts de la classe ouvrière qu'il ne se soucie de l'accomplissement de ses devoirs comme fonctionnaire du gouvernement. M. King n'aurait pas dû aller trouver le candidat libéral dans les salles du comité libéral, il n'aurait pas dû avoir avec lui aucun entretien sans que le candidat de l'autre parti politique y prît également part. Il s'est conduit d'une manière indiscrète, injuste et maladroite. Et après avoir décidé de tenir une grande assemblée dans le cours de la soirée, il a eu tort d'employer comme interprète ce fonctionnaire du canal qui me semble avoir joué le rôle le plus honteux dans toute cette affaire ; c'est lui qui me paraît être plus particulièrement responsable du discrédit que cette grève a jeté sur la ville et sur le pays. Je n'hésite pas à affirmer que quiconque se donnera la peine de consulter les rapports qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre arrivera fatalement à la conclusion que si les agitateurs politiques ne s'étaient pas immiscés dans cette affaire, point n'eût été besoin d'appeler les troupes, il n'y eût eu ni grève, ni malaise, ni dépense inutile des deniers publics.

M. MONK.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. l'Orateur, le 3 avril dernier, l'honorable député de Jasques-Cartier (M. Monk) a appelé l'attention de la Chambre sur les troubles qui se sont produits à Valleyfield ; il y a déjà plus de trente-cinq jours qu'il nous a fait ici un discours que nous avons tous écouté très attentivement. L'honorable député est un homme sérieux ; c'est un membre éminent du barreau ; c'est un gentilhomme de haute réputation, et les déclarations qu'il a faites n'ont pas été sans avoir quelque retentissement. Ces déclarations, il a eu tout plein le temps de les établir, de les prouver. La Chambre vient d'entendre ce qu'il a dit ; elle sera peut-être heureuse de ré-entendre les paroles qu'il a prononcées ce jour-là. Il a dénoncé le sous-chef du département du Travail dans les termes les plus énergiques. Je vais répéter ses paroles—les voici. Après nous avoir lu ce qu'est le devoir du sous-chef du département du Travail, il a ajouté :

Bien que ce soit là ce qu'aurait dû faire M. King dans la circonstance, j'ai appris de bonne source qu'il s'est conduit différemment et qu'il n'a fait que servir d'agent politique. Il a rencontré les principaux citoyens de Valleyfield et leur a dit que le gouvernement était disposé à faire beaucoup pour le succès de cette grève, mais qu'il importait, pardessus tout, qu'ils accordassent leur appui au candidat libéral, M. Loy.

Voilà les paroles que mon honorable ami a prononcées et qu'il devrait rétracter sans retard, ce me semble. Il n'a pas cité un seul mot à l'appui de son assertion et il n'est pas capable d'en citer un seul. Je le défie de la prouver ; il n'est pas capable de le faire. Il a ajouté :

Ainsi, M. King n'a joué à Valleyfield que le rôle d'agent électoral.

Où en est la preuve ? M. l'Orateur ? Il n'y en a aucune. Je laisse à la Chambre, aux classes ouvrières et à la population du pays en général le soin de traiter comme elles le méritent les assertions erronées de l'honorable député. Ces histoires, ce n'est pas lui qui les a inventées, il n'est pas homme à le faire ; elles lui ont été rapportées par des gens indignes de confiance, et il me semble que son devoir l'oblige à déclarer aujourd'hui qu'il a été mal renseigné. Il n'y a pas de honte à reconnaître une erreur ; à la place de l'honorable député, j'avouerais mon tort avec orgueil. On l'a aussi mal renseigné au sujet de M. Papineau. Que disait mon honorable ami le 3 avril ?

M. Papineau s'est joint aux émeutiers.

Je lui ai reproché un peu plus tard d'avoir prononcé ces paroles. Il m'a répondu : " Je n'ai pas dit cela ; " mais ce sont pourtant là les paroles mêmes de l'honorable député, et quelle preuve a-t-il apporté aujourd'hui ?

M. MONK : L'honorable ministre ne trouve-t-il pas que je l'ai prouvé?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'a pas fourni et est incapable de fournir la moindre preuve tendant à établir que M. Papineau s'est joint aux émeutiers. Ce qu'a fait M. Papineau, le voici : On lui a demandé de lire la loi relative aux émeutes et il a refusé de le faire. Pourquoi ce refus ? Mon honorable ami sait très bien qu'une fois lecture faite de la loi relative aux émeutes, l'officier commandant a droit de donner aux troupes l'ordre de faire feu. Eh bien ! si la population de Valleyfield se montre parfois un peu bouillante, elle n'en est pas moins composée de gens paisibles et honorables. Mon honorable ami a attribué aux troupes le mérite d'avoir tranché la difficulté ; mais le gouvernement a eu recours à d'autres moyens : Nous voulons la paix, nous voulons que l'harmonie règne entre toutes les classes de la société. Mon honorable ami préfère la guerre à la paix, nous aimons mieux la paix que la guerre. Lorsqu'on a appelé M. King à Valleyfield, les troupes y étaient déjà rendues ; c'est la Montreal Cotton Mills Company qui a mandé les troupes et c'est elle qui est responsable de l'appel à la force armée. M. Greenshields, mon honorable ami l'a dit avec raison, a agi au nom de cette compagnie. Au lieu de s'adresser au ministre du Travail ou à M. King pour essayer d'effectuer un règlement, la compagnie a préféré avoir recous à la force armée ; je regrette d'avoir à constater que c'est à ce moyen là qu'on a eu recours—à la force, à la violence, à la tyrannie. Je me sers de termes énergiques, mais je le fais à bon escient, parce que j'ai vu de mes yeux à Valleyfield se commettre, en 1896, des actes de tyrannie tels qu'il ne m'a jamais été donné d'en voir ailleurs. Au lieu de recourir à des moyens pacifiques, la Montreal Cotton Mills Company a préféré faire mander les troupes ; celles-ci se sont rendues à l'appel. La compagnie tenait apparemment à ce qu'on fît lecture de la loi relative aux émeutes, et je félicite M. Papineau et tous les juges de paix de Valleyfield, tant Français qu'Anglais, d'avoir refusé de la lire.

M. MONK : J'ignore si l'honorable ministre a lu le rapport des lieutenant-colonels Roy et Ibbotson. S'il l'a lu, c'est une injustice à leur faire que de prétendre que personne ne demandait la lecture de la loi relative aux émeutes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai lu leur rapport. Ils ont demandé à M. Papineau de lire la loi relative aux émeutes, ce que ce monsieur a refusé de faire, et avec beaucoup de raison. Il n'y a pas eu de perte de vies ; on a lancé quelques pierres, et, avec leurs fusils, les soldats se trouvaient tout aussi bien armés que la populace. Tout s'est borné à une bagarre insignifiante. Mais, je le demande à mon honorable ami, si M. Papineau avait fait lecture de la loi relative aux émeutes et qu'il s'en fût suivi quelque perte de vie, ce monsieur ne se serait-il pas rendu coupable d'homicide ?

M. MONK : Evidemment, mon honorable ami n'a pas lu la partie du rapport du lieutenant-colonel Ibbotson où il est dit qu'il ne voulait faire lire la loi relative aux émeutes que dans le but de faire tirer une volée en l'air.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous entendons joliment parler des volées que l'on tire en l'air de l'autre côté de la frontière, et nous n'avons nullement le désir qu'il en soit fait autant ici. Nous pouvons régler toutes nos difficultés sans qu'il soit besoin d'un seul coup de feu tiré en l'air, et la preuve, c'est que la grève s'est terminée sans effusion de sang ou, en fin de compte, sans troubles sérieux et sans qu'il fût besoin de tirer la moindre volée.

M. MONK : On a tiré une volée en l'air.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est toujours pas à la suite de la lecture de la loi relative aux émeutes. En tout cas, il n'y a pas eu une seule perte de vie et c'est l'essentiel. L'honorable député n'ignore pas que cette grève n'est pas la première qui se soit produite à Valleyfield ; il s'y en était déjà déclaré une considérable avant celle-là. Je ne désire pas être injuste à l'égard de la Montreal Cotton Mills Company—loin de là—mais je n'hésite pas à dire que M. Gault, qui en est le plus fort actionnaire, reconnut que l'administration clochait quelque part et qu'il congédia l'ancien gérant. Et pourquoi? Parce que ce monsieur comprit que l'administration de cet individu n'était pas ce que doit être l'administration d'une fabrique établie au sein d'une société chrétienne.

Mon honorable ami paraît fort agacé de voir que le président de l'association ouvrière est un libéral, que le secrétaire en est un libéral, et que M. Bertrand, un des dignitaires, est employé au canal. Mais il y a à Ottawa, nombre d'employés du gouvernement qui font partie des associations ouvrières. Devrons-nous les destituer pour cela? Doit-on leur faire un crime d'appartenir à ces associations? Non.

Il paraît que M. Léger, le président, est propriétaire d'une terre. Mais je ne vois pas de mal à ce qu'un ouvrier possède quelque bien, et pour avoir le droit de faire partie d'une association ouvrière, je ne sache pas que l'on soit tenu de travailler à la journée. Mon honorable ami de Vancouver (M. Smith) et l'honorable représentant de Winnipeg (M. Puttee) ne travaillent pas à la journée, et ils n'en font pas moins partie de certaines associations ouvrières. Tous les citoyens de Valleyfield dont mon honorable ami a mentionné les noms par rapport à cette association ont parfaitement le droit d'y appartenir. M. Deschênes est tailleur, mais le tailleur est un ouvrier ; il n'est pas absolument nécessaire de manier la pelle pour avoir droit au titre d'ouvrier. Le ty-

pographe est un ouvrier, M. Léger est un ouvrier, et tous ces messieurs sont membres de l'association libérale.

Mon honorable ami est tout étonné de voir que le digne citoyen qui représente ici le comté de Beauharnois (M. Loy) ait obtenu à Valleyfield une majorité plus considérable que celle qu'on y donna à M. Bergeron lorsque ce dernier me défit, mais, je l'ai déjà dit à la Chambre, les citoyens de Valleyfield ont été soumis, lors de l'élection de 1896, à des mesures tyranniques que pas un seul membre du parlement n'oserait justifier ici. Me croiriez-vous, M. l'Orateur, si je vous disais que le jour de l'élection, M. Simpson, l'ancien gérant, est allé jusqu'à faire clouer des planches aux fenêtres, de façon à pénétrer les employés de son pouvoir et de sa toute-puissance, et que, pour se rendre aux bureaux de votation, les pauvres ouvriers durent tous passer par la même porte ? La veille de l'élection, M. Simpson réunit tous les ouvriers et leur apprit, sur un ton qui ne souffrait pas de réplique, que s'ils ne votaient pas en faveur du candidat conservateur, ils auraient à s'en repentir. Nombre d'employés ne crurent pas devoir céder à ces menaces et on les mit à la porte ; plusieurs d'entre eux n'ont pu reprendre leur emploi, même depuis que nous sommes arrivés au pouvoir. Je n'ai rien à dire de l'administration actuelle, parce qu'on a restitué l'ancien gérant.

Que mon honorable ami interroge M. Gault, un de ses amis politiques, et M. Gault lui apprendra que l'administration de l'ancien gérant a été si mauvaise que s'il en avait eu connaissance plus tôt, il y aurait mis ordre dans les vingt-quatre heures.

L'honorable député a lu des affidavit qui n'ont contredit en rien les déclarations du représentant de Beauharnois, et qui, surtout, n'ont pas corroboré les assertions que lui-même faisait le 3 avril. Je ne veux pas fendre les cheveux en quatre, mais l'accusation la plus importante tombée de ses lèvres, est celle que l'honorable député a formulée contre M. King. Il n'a pas démontré le bien-fondé de cette accusation, et je le somme de présenter ses excuses à M. King, faute d'avoir pu le prouver.

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Un membre du parlement qui déclare que M. King a annoncé aux habitants de Valleyfield que le gouvernement leur viendrait en aide dans cette grève et qui ne réussit pas à prouver son assertion, n'est-il pas tenu de dire qu'il a été induit en erreur ? Je sais qui l'a trompé.

Quelques VOIX : Nous le savons tous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La réputation de mon honorable ami dans cette Chambre est meilleure que celle de la personne qui lui a fourni ces renseignements erronés, et c'est à l'honorable député qu'il appartient de juger s'il ne devrait pas avouer qu'il a été induit en erreur. Mais, il n'en demeure pas moins vrai qu'il l'a été.

Je ne saurais insister trop fortement sur le danger que présente la doctrine—si je puis l'appeler ainsi—prônée par l'honorable député quand il a déclaré que le ministre avait eu tort d'envoyer M. King à Valleyfield. Il y avait une grève ; on avait fait venir les troupes ; il y avait lieu de craindre l'effusion du sang. Le ministère du Travail avait été organisé quelques semaines auparavant et le ministre, dans le dessein d'empêcher l'effusion du sang et de rétablir la paix dépêcha le sous-ministre du Travail. La paix fut rétablie, la concorde régna de nouveau, et pourtant mon honorable ami (M. Monk) blâme le ministre du Travail et formule contre l'habile et jeune sous-ministre des accusations qu'il ne peut pas prouver et qu'il ne veut pas retirer. L'honorable gentleman ne suit pas la ligne de conduite que les citoyens de Montréal le voient suivre d'ordinaire. Il pourrait faire mieux, et j'espère qu'aussitôt qu'il sera sorti de l'impasse où il s'est fourvoyé, il comprendra mieux sa position.

M. GEORGE M. LOY (Beauharnois) : Je crois inutile de m'étendre longuement sur les observations que le représentant de Jacques-Cartier a jugé à propos de faire. Je suis profondément étonné de constater qu'il n'a pas communiqué à la Chambre des affidavit contredisant ce que j'ai avancé et établissant la vérité de ses dires du 3 avril. Je crois devoir tout d'abord faire observer que l'honorable député (M. Monk) m'a accusé d'avoir manqué de courtoisie, en négligeant de l'avertir que je me proposais de saisir la Chambre de cette question.

M. MONK : Je demande pardon à l'honorable député, je ne faisais pas allusion à lui ; mes reproches s'adressaient au premier ministre.

M. LOY : Dans une circonstance antérieure, l'honorable gentleman a fait allusion à moi, ainsi que le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax). Pour le prouver, souffrez que je cite les paroles de ce dernier :

> L'observation que j'étais sur le point d'appliquer à l'honorable gentleman a toutefois de l'importance, malgré ce fait, relativement à l'honorable député qui a jugé à propos de soulever cette question sans en dire un mot à mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier. Quel que soit le délai qui ait eu lieu en cette affaire, cela ne justifie pas du tout un député de se lever en cette Chambre sans donner avis au gentleman dont il a l'intention d'attaquer la conduite, et de commencer une attaque comme celle-ci.

Or, le représentant de Jacques-Cartier avait donné avis de sa motion sur l'ordre du jour le 21 février. Il présenta sa motion le 3 avril. La Chambre se rappelle que la séance ce jour-là devait être levée à six heures. Afin de pouvoir me rendre dans mes foyers, je sortis de cette enceinte à 4.05 heures, et à cette heure-là, l'honorable député n'avait pas

encore présenté sa motion. Comme le premier ministre l'a fait observer, l'honorable gentleman (M. Monk) avait, à plusieurs reprises, eu l'occasion de présenter sa résolution pendant que j'étais à mon siège, mais il n'avait pas jugé à propos de le faire. Aujourd'hui, non plus, je n'ai pas été averti que la Chambre serait saisie de cette question et il ne m'a pas été donné de me préparer. Néanmoins, cela est inutile. Le représentant de Jacques-Cartier a-t-il réfuté les déclarations que j'ai faites et les affidavit que j'ai communiqués à la Chambre pour contredire ce que lui-même avançait le 3 avril ? Ce jour-là, l'honorable gentleman disait :

Voici, aussi résumé que possible, l'exposé de ces faits. Au printemps dernier, une association s'est formée à Valleyfield, sous le nom de l' " Union libérale ". Le but de cette société était de protéger les ouvriers, en toute circonstance. Cependant, comme le nom de cette association sonnait un peu trop la politique, on le changea en celui de l' " Union Ouvrière ". Le président était un nommé Etienne Léger ; Joseph Désy, un autre libéral en vue, de Valleyfield, était vice-président et trésorier.

Et l'honorable député s'applique à démontrer que cette société ressemblait plus à une association politique qu'à une union ouvrière. Or, le 25 avril, j'ai produit des affidavit pour prouver que cette union n'a pas servi les fins d'un parti politique. L'honorable député a-t-il apporté des preuves du contraire ? Nullement. Il s'est borné à de simples déclarations touchant ces personnes.

Je désire maintenant dire quelques mots de cette grève et des causes qui l'ont provoquée. Quoi qu'en dise l'honorable député je crois que la population de la ville de Valleyfield est de 11,000 à 12,000 âmes, comme le recensement l'établira. Cette ville doit son existence, en grande partie, aux eaux qui la baignent et qui fournissent la force motrice à la Compagnie de filature de coton de Montréal. J'ajouterai que celle-ci a reçu beaucoup d'aide de la ville de Valleyfield, sous forme de subventions et d'exemption du paiement des taxes. Quant à la propriété récemment acquise de la succession Bunting et sur laquelle la compagnie se propose de construire une vaste allonge à la filature, je puis dire que la ville de Valleyfield accorde à la compagnie, en outre d'une exemption de taxes, pour vingt ou vingt-cinq ans, je crois, un montant de $50,000. Ainsi, Valleyfield a fait preuve de libéralité dans ses rapports avec la compagnie et pouvait raisonnablement espérer que cette dernière emploierait les mêmes procédés à l'égard de ses employés. Il y a eu plusieurs grèves à cette filature, par suite de différends entre patrons et ouvriers touchant l'échelle des gages. Quelles sont les circonstances de la dernière grève? Des ouvriers travaillant dans l'eau jusqu'à la ceinture, recevaient $1 par jour, tandis que d'autres au service d'entrepreneurs et travaillant près des premiers, recevaient $1.25 par jour, sans être tenus de se mouiller. Il y eut du mécontentement. Je déclare que la grève n'a pas été provoquée par quelques-uns des employés sur qui on rejette aujourd'hui le blâme, mais par les intrigues d'un parti politique. Je tiens le parti conservateur responsable et, si la Chambre nommait une commission d'enquête, je pourrais démontrer ce que j'avance. Dans l'intérêt de Valleyfield, de la compagnie et du public en général, on devrait nommer une commission chargée de s'enquérir et de découvrir les coupables. Que l'on me permette de parler de quelques-unes des personnes accusées d'avoir fomenté cette grève et d'avoir été affiliées à l'union ouvrière. A-t-on prouvé que ce n'étaient pas des gens honnêtes ? Je connais l'une d'elles, M. Léger, depuis un grand nombre d'années. Je sais qu'il a été conseiller municipal à Valleyfield, pendant douze ou quinze ans, je crois. C'est un homme intègre. Après avoir été forgeron pendant longtemps, il se livre aujourd'hui à la culture de la terre. M. Dechêne est aussi un honnête homme. A-t-on prouvé que ces deux personnes n'étaient pas des honnêtes gens ? J'avoue que la production de l'un de ces affidavit, celui de Louis Archambault, m'a étonné. Je crois que l'honorable député (M. Monk) serait tourné en ridicule, s'il déclarait devant les citoyens de Valleyfield que ce dernier est un homme respectable comparativement aux deux autres. Le caractère du premier est trop bien connu.

Je sais, M. l'Orateur, que M. Léger n'a pas pris part à l'élection, du moins à ma connaissance. Aucun des membres de l'union n'a profité de sa position dans le but d'influencer un électeur. Il est facile de voir à quoi tend l'honorable gentleman qui a évoqué cette affaire ; il regrette vivement la défaite de son ami, M. Bergeron. Il y a eu, il est vrai, un revirement dans l'opinion publique, mais celui-ci n'a eu pour cause que la bonne administration du gouvernement actuel. Je sais qu'il en a été ainsi. Lors de la dernière élection, des électeurs m'ont avoué qu'ils avaient changé leur allégeance politique parce qu'ils reposaient confiance dans la présente administration. Mais, dans l'hypothèse où ces grèves auraient influé sur le scrutin à Valleyfield, quelle influence pouvaient-elles avoir dans les autres paroisses ? Lors de la dernière élection, j'ai eu la majorité des suffrages à Saint-Thimothée où M. Bergeron avait toujours obtenu l'avantage. Dans un discours précédent, le représentant de Jacques-Cartier a fait observer que le ministre des Travaux publics n'avait pas cru qu'il était prudent de poser sa candidature à Beauharnois. Je crois que si le ministre avait été sur les rangs dans ce collège électoral il aurait obtenu une plus forte majorité que moi. On a dit que les autorités municipales n'ont pas pu mettre immédiatement fin à la grève. Il est notoire que, lorsque les troubles éclatèrent, le maire de la ville était introuvable, et qu'on le

disait caché dans la filature de la compagnie et n'osant se montrer. Etait-ce, dans les circonstances, ce que devait faire le maire de la ville ? Naturellement, il a fait preuve de lâcheté.

Je parlerai maintenant d'une autre personne dont le nom a été mentionné—du recorder de Valleyfield. Personne, selon moi, n'est plus respecté que lui dans la ville. Je sais que, dans mainte occurence, lorsque des différends ont surgi entre les employés et la "Montreal Cotton Mills Company", il a contribué à les régler. Je ne crois pas que les directeurs de la compagnie remercient le représentant de Jacques-Cartier d'avoir accusé ce gentleman d'avoir pris part à cette grève. Il a aussi été question d'un petit journal. Le Salaberry, publié à Valleyfield. Celui-ci est peu répandu, et n'importe quel citoyen de l'endroit serait surpris d'entendre l'honorable député citer ce journal comme une autorité. Il est notoire que ce dernier n'est pas solvable ; s'il l'eut été, il aurait à plusieurs reprises été condamné dans des poursuites pour diffamation. Je terminerai mes remarques en disant qu'à mon avis, l'honorable député n'a aucunement réussi à prouver les assertions qu'il faisait dans cette enceinte, le 3 avril.

M. SUTHERLAND : Je pourrais, il me semble, sans rien ajouter, m'en rapporter au jugement de la Chambre et lui demander de dire si le représentant de Jacques-Carteir a prouvé les accusations qu'il formulait, le 3 avril dernier, contre le sous-ministre du Travail. Je regrette de voir perdre un temps précieux à débiter devant la députation des insinuations sans fondement dirigées contre M. King. Elles ne peuvent que lui nuire, sans profiter à personne. Il est regrettable que ces mesquineries politiques, que ces chicanes de carrefour trouvent un écho dans cette enceinte.

Je bornerai mes observations à la déclaration du représentant de Jacques-Cartier qui vise le sous-ministre du Travail. J'ai constaté avec peine que l'honorable député raillait mon amitié évidente pour le jeune homme qui occupe ce poste. Si cela peut être agréable à l'honorable gentleman, je lui dirai que je crois que, au moment où il prononçait son discours, je ne connaissais pas, même de vue, le sous-ministre du Travail. Néanmoins, je me croirais indigne de la position que j'occupe, si je ne m'efforçais pas de rendre justice aux employés du ministère à la tête duquel on m'a placé, quel que soit leur rang. Je rappellerai à l'honorable député que, pendant la dernière session, ayant l'honneur de diriger les affaires d'un département, j'ai repoussé les attaques dirigées contre un membre important et zélé du personnel, dont les opinions politiques, cela est notoire, ne sont pas favorables à l'administration du jour. Ce fut uniquement dans le but de rendre justice à celui-ci que je demandai alors à l'honorable gentleman si ses déclarations étaient motivées.

M. LOY.

Je demanderai maintenant à la Chambre et au pays d'écouter l'assertion que faisait l'honorable gentleman le 3 avril dernier :

M. King se rendit à Valleyfield. A mon sens, les devoirs de M. King étaient tout indiqués par une loi que nous avons adoptée la session dernière—63-64 Victoria, chap. 24, article 5 :

"Le devoir de l'amiable compositeur sera de faire naître des conditions favorables à un règlement en cherchant à calmer les défiances, écarter les causes de friction, favoriser le bon vouloir, ramener la confiance, et encourager les contestants à se rencontrer et régler eux-mêmes leur différend, et aussi favoriser les conventions entre patrons et employés dans le but de les amener à soumettre leurs différends à un tribunal de conciliation ou d'arbitrage avant de recourir aux grèves ou à la fermeture des ateliers".

Bien que ce soit là ce qu'aurait dû faire M. King dans la circonstance, j'ai appris de bonne source qu'il s'est conduit différemment et qu'il n'a fait que servir d'agent politique.

Voilà l'une des graves accusations portées par l'honorable député.

Il a rencontré les principaux citoyens de Valleyfield et leur a dit que le gouvernement était disposé à faire beaucoup pour le succès de cette grève——

Se peut-il que l'honorable gentleman eût des renseignements qui lui permettaient de faire une assertion aussi importante ?

—mais qu'il importait, pardessus tout, qu'ils accordassent leur appui au candidat libéral, M. Loy. Ainsi, M. King n'a joué à Valleyfield que le rôle d'agent électoral. Les renseignements que je viens de communiquer en termes aussi concis que possible, je les tiens de personnes dignes de foi. Si cet exposé de l'état de choses est véridique, il est évident que la conduite des personnes dont j'ai parlé est très répréhensible.

Je lui demandai s'il pouvait donner les noms de ceux qui l'avaient renseigné, à l'appui d'accusations aussi graves. Il promit de le faire, disant :

J'aurai le plaisir de faire plus que cela ; je fournirai les affidavit de personnes respectables pour prouver l'exactitude de ce que je viens de dire. Ces affidavit, je les produirai au commencement de la semaine prochaine.

Eh bien, je lui demande de dire s'il a cité un seul fait ou un seul affidavit, comme il l'avait promis, à l'appui des déclarations qu'il a faites. Je ferai lecture des affidavit qu'il a communiqués à la Chambre, de crainte qu'on ne dise plus tard que ses déclarations du 3 avril ont été corroborées par ses affidavit. Je demanderai ensuite à la députation de déclarer si ces pièces justifient tant soit peu les assertions de l'honorable député :

Je, soussigné, Joseph Cardinal, cocher de place, de la ville de Valleyfield, déclare solennellement qu'en octobre dernier, à l'époque où a eu lieu la grève dans la ville de Valleyfield, j'ai conduit un nommé King, qui se représentait comme un arbitre nommé par le gouvernement pour régler la grève, de chez Larocque jusque chez M. Dechêne, et de là chez M. Etienne Léger, cultivateur et président de l'Union Ouvrière ; de là je l'ai conduit au comité central des libéraux, d'où le candidat ministériel, M. Loy, sortit, vint à la voiture, et eut avec le dit King une assez longue

conférence. Et je fais cette déclaration, dans la croyance consciencieuse qu'elle est vrai, etc.

Je prétends que, même si cet affidavit renfermait la vérité, il ne prouverait aucunement les affirmations de l'honorable gentleman.

M. MONK : Si l'honorable ministre (M. Sutherland) s'en rapporte à moi, je lui dirai que je considère comme le propre d'un agent politique de se rendre sur le théâtre de la grève, de ne visiter qu'une classe d'hommes, de fréquenter les quartiers généraux du parti libéral et de ne rencontrer que les partisans partageant les mêmes opinions politiques.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député ne s'était pas contenté de cette déclaration tout d'abord, et de plus, je ne crois pas que M. King fût plus au courant des opinions politiques de ces personnes que l'homme dans la lune.

M. MONK : Je ne dis pas qu'il l'était.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député sait parfaitement que le sous-ministre ne connaissait l'existence de Louis Bertrand que par une lettre officielle transmise au ministère, et que c'est en conformité des instructions reçues du ministre, qu'il s'est rendu auprès de cet homme, qui était secrétaire de l'union ouvrière de cette ville. Il sait que la politique n'était pour rien dans cette affaire, car les grévistes et les membres de cette association ouvrière étaient, les uns, conservateurs, et les autres, libéraux. Je ne gaspillerai pas le temps de la Chambre à réfuter ce qu'on a dit du caractère politique de cette grève, mais je lui demanderai si l'honorable gentleman, après avoir formulé des accusations aussi graves, l'eût-il fait sans réfléchir, ne devrait pas saisir la première occasion pour prouver ses dires ou retirer ses accusations. Personne, assurément, ne s'attendait à le voir discourir, deux heures durant, sur un autre sujet, cherchant une échappatoire, lire des affidavit dans lesquels il n'est question ni de M. King ni de ses faits et gestes, puis déclarer qu'il a démontré la vérité de ses accusations. Voici, maintenant un autre affidavit qu'il invoque à l'appui de l'accusation la plus grave qu'il a formulée contre M. King :

J'étais présent à la réunion de l'union lorsque M. King a pris la parole, en anglais, Louis Bertrand, le secrétaire répétant son discours en français. Je n'ai pas saisi tout ce qui s'est dit, mais j'ai compris que M. King demandait aux employés de la filature s'ils désiraient retourner à l'ouvrage, et à quelles conditions. Il lui fut répondu que les employés retourneraient à l'ouvrage, si les troupes étaient rappelées.

(Signé) DAMASE TESSIER.

Rien, selon moi, dans cet affidavit ne prouve les accusations de l'honorable gentleman. Au contraire, de son propre aveu, il invoque le témoignage d'un de ses amis politiques, et l'affidavit de celui-ci prouve que M. King a fait son devoir et rien de plus, qu'il est allé trouver les hommes, qu'il a discuté l'affaire avec eux comme il le devait ; et voilà tout. Tout ce que je puis dire, c'est que je regrette beaucoup que l'honorable député n'ait pas tenu sa promesse. Je ne puis comprendre sa conduite. A plus d'une reprise, je lui ai demandé de rendre justice à ce jeune homme, d'une manière ou d'une autre. Si ce dernier s'était rendu coupable de ce dont l'honorable député l'a accusé, sa conduite serait des plus répréhensibles et je ne serais pas disposé à le défendre, ni à le maintenir au poste qu'il occupe. En justice pour ce jeune homme, on devrait avoir un commencement de preuve, avant de porter des accusations contre lui. Lorsque ces accusations ont été proférées, j'ai répondu que je croyais que rien ne les justifiait. L'honorable député devrait prouver que M. King a tenu la conduite qu'il lui attribue ou lui rendre justice en déclarant qu'il a été mal renseigné. J'ajouterai que j'ai appris, et que je ne doute pas le moindrement, que M. King, comme le déclare le représentant de Beauharnois, n'est allé trouver celui-ci que le mardi dans la soirée, après que tout fût fini. C'est de cette visite qu'il est question dans la déclaration assermentée du charretier. L'honorable gentleman (M. Monk) connaissant ce fait, comprend combien il serait malhonnête de la part de qui que ce soit de vouloir, dans les circonstances, tirer un argument de cette visite. M. King, il le sait, a alors accompli son devoir honnêtement et au grand jour. Il s'est rendu sur les lieux et s'est abouché avec la compagnie et avec les employés. Il ne connaissait personne auparavant. Il s'est uniquement mis en rapport avec les dignitaires de l'association et les directeurs de la compagnie. N'avait-il pas raison ? Je le répète, il s'est rendu auprès du secrétaire et du président de l'union ouvrière qui avaient soumis l'affaire au ministère.

Pendant que l'honorable député portait son accusation, j'ai examiné la contenance des députés de la gauche et elle m'a convaincu qu'ils jugeaient regrettable de l'entendre faire une déclaration aussi injuste et aussi déplacée.

J'ai cru que le devoir m'incombait de rétablir les faits sous leur vrai jour, et je supplie encore mon honorable ami, s'il a conscience de ce qu'un gentleman doit à un autre gentleman, ou à un fonctionnaire public, de faire une déclaration conforme à la vérité, aujourd'hui qu'il a eu un mois ou deux pour obtenir tous les renseignements possibles des personnes sur lesquelles il comptait pour établir ses accusations. Il comprend combien il est ridicule de vouloir étayer ses assertions sur les affidavit qu'il a lus devant la Chambre.

M. l'Orateur, je lirai maintenant une déclaration du sous-ministre, que chaque membre de la députation, j'en suis certain, écoutera avec plaisir dans les circonstances.

C'est rendre justice à M. King que d'en faire lecture :

Province d'Ontario, comté de Carleton,
Savoir :

Relativement à certaines accusations portées contre M. W. L. Mackenzie King, sous-ministre du Travail, par M. F. D. Monk, M.P. (Jacques-Cartier), devant la Chambre des communes, le 3 avril 1901.

Je, Wm Lyon Mackenzie King, de la ville d'Ottawa, dans le comté de Carleton, sous-ministre du Travail, déclare solennellement que :

1. En conformité des instructions reçues de l'honorable ministre du Travail, je me suis rendu à Valleyfield, Qué., le vingt-neuvième jour d'octobre dernier, pour tenter d'amener un règlement des difficultés ouvrières qui existaient alors entre la Montreal Cotton Co. et ses employés à Valleyfield, Qué.

2. J'ai consacré les deux jours de mon séjour à Valleyfield, à l'accomplissement de mon devoir comme conciliateur. Je n'ai rien directement, ni indirectement, rempli les fonctions d'agent électoral, ni je n'ai cherché à influencer personne, à Valleyfield, en faveur d'un candidat aux élections alors pendantes.

3. La déclaration faite par M. F. D. Monk, M.P. (Jacques-Cartier, Qué.), dans la Chambre des communes, le troisième jour d'avril dernier, portant que j'avais servi d'agent politique est absolument fausse.

M. SPROULE : J'invoque le règlement. Je vous demande, M. l'Orateur, si celui-ci permet de lire devant la Chambre la déclaration d'une personne au dehors, dans le dessein de contredire l'assertion d'un membre de la députation.

M. l'ORATEUR : Lorsqu'un député fait une déclaration touchant un fait qui est à sa connaissance personnelle, et qui l'intéresse lui-même, nous sommes tenus d'accepter sa parole. Mais lorsque, comme l'a fait le représentant de Jacques-Cartier dans la présente circonstance, un député fait une déclaration, basée sur des renseignements qui lui ont été fournis par d'autres personnes, il est loisible de contredire celle-ci. Je dois cependant, faire remarquer au ministre, que c'est dépasser les bornes que de se servir du mot " fausse ".

L'honorable M. SUTHERLAND : Il y a un léger malenttendu, M. l'Orateur. L'honorable député (M. Monk) a déclaré que ces renseignements lui avaient été fournis et il m'est certainement permis de lire un affidavit pour les contredire. Se peut-il que des accusations aient été portées devant cette Chambre contre un des employés principaux de l'administration—accusations dont l'honorable député ne connaît pas personnellement la vérité—et que le ministre qui est à la tête de cette branche de l'administration, ne puisse pas lire une déclaration assermentée de son employé, pour contredire ces assertions erronées ?

M. l'ORATEUR : Lorsqu'il s'agit de contredire la déclaration d'un membre de la Chambre il est préférable et plus courtois d'employer le mot " inexacte " au lieu de " fausse ".

L'honorable M. SUTHERLAND : Je dois dire que je n'avais pas encore pris connaissance de cet affidavit. Il ajoute :

4. La déclaration faite par M. Monk devant la Chambre des communes, le 3 avril dernier, portant que j'ai rencontré les principaux citoyens de Valleyfield et que je leur ai dit que le gouvernement était disposé à faire beaucoup pour le succès de cette grève, mais qu'il importait par-dessus tout, qu'ils accordassent leur appui au candidat libéral, M. Loy, est absolument fausse, tant en ce qu'elle me fait dire que le gouvernement était intéressé au succès de cette grève, qu'en ce qu'elle insinue que j'ai tenté d'influencer les électeurs en faveur de la candidature de M. Loy.

5. La déclaration faite par M. Monk devant la Chambre des communes, le 3 avril dernier, portant que j'aurais déclaré devant un grand nombre de personnes, à Valleyfield, que leur demande d'une augmentation de gages était juste et que, sans contredit, le succès de cette demande serait en grande partie assuré, si tous votaient en faveur de M. Loy, est absolument fausse.

6. Les employés de la filature ne demandaient pas une augmentation de gages, cette grève ayant été causée par la présence des troupes à Valleyfield. De sorte que, il est évidemment faux que j'aie dit à un grand nombre de personnes, que leur demande d'une augmentation de gages était juste et que, sans contredit, le succès de cette demande serait assuré en grande partie, si tous les électeurs se prononçaient en faveur de M. Loy.

7. La déclaration faite par M. Monk devant la Chambre des communes, le 3 avril courant, comportant que la grève avait cessé aussitôt l'élection finie, est également erronée. Car la grève a pris fin lorsqu'on a promis aux employés que toutes les troupes seraient rappelées. Les hommes ont repris l'ouvrage le trentième jour d'octobre dernier, et la plupart des troupes ont été rappelées ce jour-là. L'élection générale n'eut lieu que le septième jour de novembre dernier.

Et je fais cette déclaration solennelle, croyant consciencieusement qu'elle est vraie et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment, et sous l'empire de l'Acte de la preuve du Canada, 1893.

(Signé) W. L. MACKENZIE KING.

Déclaré devant moi, ce treizième jour d'avril, A.D. 1901, dans la ville d'Ottawa, dans le comté de Carleton.

(Signé) H. A. BURBIDGE,
Notaire public dans et pour la
Province d'Ontario.

Je suppose que M. King, comme je l'aurais fait moi-même, qui ne suis pas avocat, a accepté l'affidavit tel que l'avait rédigé son procureur. Il aurait peut-être pu employer des expressions moins énergiques. Mon honorable ami (M. Monk) a semblé croire que je défendais inutilement le sous-ministre. Il n'en est rien ; l'honorable gentleman a formulé plusieurs accusations graves au sujet desquelles j'ai demandé des informations au sous-ministre. Je ne me proposais pas de le défendre s'il avait eu tort, mais je déclare que je ne saurais trouver des expressions assez fortes pour blâmer la conduite de celui qui fait des dé-

clarations semblables, propres à nuire à la réputation d'un homme, lorsque rien ne les justifie. Dans la présente occurence rien ne donnait lieu à ces accusations. Je ne crains pas d'affirmer devant la Chambre que ces affidavit sont pour ainsi dire trop ridicules pour prétendre qu'ils corroborent les déclarations faites par le représentant de Jacques-Cartier, le 3 avril dernier. Je regrette sincèrement que l'honorable gentleman, lorsqu'il a constaté qu'il ne pouvait pas donner les preuves qu'il avait promises, n'ait pas fait amende honorable à M. King. Je suis heureux, en vérité, et les membres de la Chambre ne le seront pas moins, j'en suis certain, que les accusations portées contre M. King, ne contiennent pas un mot de vérité, et que celui-ci, envoyé par le ministre, ait agi en conformité de la loi, qu'il ait fait son devoir et rien autre chose que son devoir. Tous les gens bien pensants du pays en seront satisfaits.

M. BORDEN (Halifax): En ce qui concerne M. Monk, je suis certain qu'il consent à accepter la déclaration de M. King, bien que celle-ci soit couchée en termes blessants. M. King n'avait pas besoin de qualifier de fausses ou de mensongères les assertions du représentant de Jacques-Cartier.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si je comprends bien, cette expression s'appliquait aux informations fournies à l'honorable député et non pas aux déclarations de celui-ci. J'admets que, s'il en était autrement, les expressions employées dans l'affidavit seraient répréhensibles.

M. BORDEN (Halifax) : L'interprétation de mon honorable ami est peut-être juste, mais je ne crois pas qu'une personne occupant la position de M. King, aurait dû se servir d'un pareil langage. M. King aurait eu raison de dire dans sa déclaration : Je n'ai pas fait telle chose ; je n'ai pas agi de telle manière ; je n'ai pas rendu cette visite ; au lieu de cela, il a jugé à propos de communiquer, par l'entremise du ministre, une déclaration dans laquelle les paroles de mon honorable ami de Jacques-Cartier sont qualifiées, à maintes reprises, dans des paragraphes distincts de l'affidavit, de fausses et de mensongères.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces expressions se rapportent aux informations fournies à l'honorable gentleman.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas ce que comporte l'affidavit. Mon honorable ami pense d'une manière et je pense d'une autre, et je m'en tiens à mon opinion. Il eut été préférable, dans l'intérêt de M. King lui-même—

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Que mon honorable ami me permette de dire un mot.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami me permettra de finir ma phrase. Il eut été préférable dans l'intérêt du ministre intérimaire des Postes de lire cet affidavit, avant de le communiquer à la Chambre et de suggérer au sous-ministre du Travail qu'il obtiendrait le même résultat, en employant des expressions différentes.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai peut-être mal compris l'affidavit lorsqu'il a été lu. Mais si j'ai bien suivi le débat et la lecture de l'affidavit, voici ce qui en est. Mon honorable ami de Jacques-Cartier a fait certaines déclarations devant la Chambre, concernant des faits qui n'étaient pas à sa connaissance personnelle. Il a explicitement déclaré qu'il relatait des faits qui lui avaient été rapportés par des personnes dignes de foi, selon lui. Si je ne me trompe, l'affidavit disait seulement que ces déclarations étaient fausses. Cela ne met aucunement en doute la véracité du représentant de Jacques-Cartier. L'affidavit affirme seulement que les renseignements qu'il a communiqués à la Chambre étaient inexacts et faux.

M. BORDEN (Halifax) : J'espère que l'interprétation que le ministre de la Marine et des Pêcheries donne à l'affidavit est la bonne. J'avais compris différemment, et le ministre intérimaire des Postes aussi, apparemment, car, il a admis que la déclaration aurait pu être faite dans des termes moins blessants. Qualifier de fausses et de mensongères les déclarations d'un membre de cette Chambre n'est pas, à mon avis, de nature à élever le niveau des débats.

J'ai maintenant peu de choses à dire de la grève de Valleyfield. Il me semble malheureux qu'une grève ait été provoquée dans cette circonstance, par les moyens qu'on paraît avoir employés. Il ne semblait pas y avoir beaucoup de mécontentement ; une grève ne paraissait pas imminente, lorsque ce nommé Bertrand a cru bon de faire intervenir le sous-ministre du Travail. Au sujet de ce M. Bertrand, je demanderai à mon honorable ami, le premier ministre, pourquoi il ne lui applique pas la doctrine qu'il a énoncée en 1896. Il a été déclaré devant cette Chambre, que ce monsieur est un meneur politique, bien qu'il soit à l'emploi du gouvernement. Mon honorable ami a déclaré dans cette enceinte, en 1896, et de nouveau en 1897, à ma connaissance personnelle, que si un employé de l'Etat désirait s'immiscer dans la politique, il s'engageait à lui fournir l'occasion d'y consacrer tout son temps. Pourquoi ne tient-il pas sa promesse, en ce qui a trait à M. Bertrand ? Et ne lui fournit-il pas l'occasion de consacrer tout son temps à la politique qui a pour lui tant d'attraits, si les affidavit qui ont été lus devant la Chambre contiennent la vérité. Le ministre des Travaux publics a entrepris de réprimander mon honorable ami de Jacques-Cartier, au sujet de ses déclarations dans cette enceinte. J'ai réellement été ravi d'entendre cette réprimande tomber des lèvres du ministre des Travaux publics ; surtout parce que je me

rappelais qu'en 1898, il avait déclaré à la Chambre vouloir user de franchise, touchant certaines déclarations le concernant, publiées dans les journaux, ajoutant qu'il dirait dans quelle circonstance il avait acheté la Patrie—que M. Greenshields avait entre ses mains certaines sommes appartenant au parti libéral et que ce journal avait été acheté avec cet argent. Si le ministre entend me contredire, j'ai par devers moi sa déposition, qui permet de constater que, dans la boîte aux témoins il a déclaré que M. Greenshields n'avait pas entre ses mains d'argent appartenant au parti libéral et que mon honorable ami n'a pas été sincère, mais que M. Greenshields lui avait endossé des billets.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est encore la vieille rengaine. Je discuterai l'affaire avec mon honorable ami.

M. BORDEN (Halifax) : J'espère que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics ne s'excitera pas. Le ministre intérimaire des Postes est enclin à se montrer sévère envers le représentant de Jacques-Cartier, parce que, dit-il, celui-ci a laissé écouler trente jours, sans faire d'excuses au sous-ministre du Travail. Or, il y a près de quatre ans, que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics a fait ces déclarations devant la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déclaré ce qui était vrai alors, et ce qui est vrai aujourd'hui.

M. BORDEN (Halifax) : Dans cette circonstance, mon honorable ami a dit qu'il serait franc envers la Chambre et j'ai ici sa déposition assermentée, dans laquelle il admet ne l'avoir pas été.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Jamais je n'ai dit cela.

M. BORDEN : Je lirai la déposition :

Q. Voulez-vous dire que vous n'avez pas été franc dans cette déclaration parce que vous craigniez les mensonges de la presse tory ?—R. Oui, les journaux ont débité tant de mensonges sur mon compte—pas tous, il y en a d'honnêtes.

Q. Alors votre manque de franchise a empêché la presse tory de mentir ?—R. Non, pas tout à fait, je le crains.

Mon honorable ami ne nie pas qu'il n'a pas été franc, mais il dit que son manque de sincérité n'a pas produit les résultats qu'il en attendait. Dans ces circonstances, il est vraiment charmant d'entendre mon honorable ami parler ainsi, après avoir laissé écouler quatre ans, sans présenter ses excuses à la Chambre—son erreur est aujourd'hui irréparable, car le parlement n'est plus le même et le ministre ne peut plus présenter ses excuses. Pendant ces quatre années, je n'ai pas entendu le ministre intérimaire des Postes se plaindre que le ministre des Travaux publics n'avait pas présenté comme il aurait dû le faire, ses excuses à la Chambre. En terminant, je dirai qu'il serait bon que le ministre intérimaire des Postes et le ministre du Travail expliquent un jour à la députation, dans l'intérêt de M. King, comment il se fait que celui-ci, pendant son séjour à Valleyfield, n'a fréquenté que ses partisans zélés de la cause libérale.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je l'expliquerai dès maintenant, avec plaisir. Cette affirmation est dénuée de tout fondement. J'en ai parlé à M. King, qui dit qu'il n'y a pas un mot de vrai dans l'accusation qu'on porte contre lui. Au contraire, pendant son séjour là-bas, il n'a jamais causé avec un politicien.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre peut-il nous dire quels conservateurs marquants il a fréquentés ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Les directeurs et les employés de la compagnie sont les seules personnes que j'aie fréquentées pendant mon séjour là-bas.

M. BORDEN (Halifax) : Si je ne me trompe, il a d'abord rendu visite au tailleur, puis il s'est rendu auprès de M. Bertrand et ensuite, auprès de l'honorable gentleman qui est aujourd'hui député de Beauharnois et, nonobstant les dénégations du ministre intérimaire des Postes, je crois que, dans les circonstances, M. King aurait tout aussi bien fait de ne pas visiter les salles de comité d'aucun parti politique. Je crois que le représentant de Jacques-Cartier ne s'est pas trop avancé, lorsqu'il a dit qu'à son avis, la conduite de M. King était imprudente et mal avisée.

L'honorable M. SUTHERLAND : Nous n'avons rien à redire ; nous lui reprochons ses déclarations du 3 avril.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami n'a-t-il pas d'autre excuse à offrir pour le représentant de Jacques-Cartier ?

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre entend-il excuser l'honorable gentleman qui siège derrière moi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis prêt à discuter cette question avec mon honorable ami quand il voudra, et à lui prouver que pour la première fois il s'est montré très injuste.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

M. RALPH SMITH (Vancouver) : Pour ne pas retarder le vote des subsides à cette phase avancée de la session, je serai aussi bref que possible. Je n'aurais même pas demandé la parole si l'honorable député qui a ramené cette question sur le tapis ne

m'avait demandé d'expliquer certaines déclarations que j'ai faites la première fois que cette question est venue devant la Chambre.

Il est difficile pour moi de discuter cette question sans passer pour un partisan acharné, que je le veuille ou non. J'ai été sévèrement blâmé pour mon attitude de l'autre jour par les chefs de la gauche et un journal conservateur des plus importants, m'a représenté avec une brosse à la main, et cherchant à blanchir le gouvernement Laurier. Je ne vois pas, cependant, ce que j'ai pu dire pour m'attirer ces reproches. Je me suis borné à défendre deux principes. L'honorable député qui a demandé la production des documents et de la correspondance dans cette affaire avait cherché à diminuer l'importance de l'union ouvrière de Valleyfield, et avait porté de graves accusations contre un fonctionnaire de l'Etat; j'ai cru de mon devoir de prendre la défense de cette union que je crois très importante, et aussi de protéger ce fonctionnaire qui ne pouvait se défendre lui-même.

Ce n'est pas la première fois que de hauts fonctionnaires publics ont été vigoureusement attaqués par des membres de cette Chambre. L'autre jour encore, à propos des crédits affectés au Bureau du Travail, quelques députés ont parlé en termes sévères de certains fonctionnaires de ce bureau. Ces fonctionnaires sont dans l'impossibilité de se défendre, et tout en admettant qu'il est permis de critiquer la conduite et l'administration d'un département quelconque, je considère qu'il n'est pas juste de mettre en cause, la personnalité même des fonctionnaires pour en faire l'objet de critiques violentes. C'est cependant ce qui a été fait par certains députés de la gauche.

Je ne vois pas comment on peut interpréter comme un acte de partisan l'attitude que j'ai prise sur cette demande de documents. Je crois, plutôt avoir pris une attitude très indépendante. On doit se rappeler que j'ai fortement appuyé la demande, parce que je considérais comme très utile que tous ces papiers fussent produits et j'ajoutais que je ne considérais pas le règlement de l'affaire comme satisfaisant.

La deuxième fois que cette même question a été discutée, j'avoue que je me suis servi d'un langage énergique, mais je l'ai fait parce que je considérais qu'un député qui se permet de porter des accusations aussi sérieuses contre une institution et contre un haut fonctionnaire public, devrait être forcé de les appuyer sur des preuves ou de les retirer. Je ne me suis pas départie d'une semelle de cette ligne de conduite ; et bien que l'honorable député ne soit probablement pas disposé à m'en tenir compte, il peut être persuadé que j'ai écouté attentivement et sans parti pris, tout son discours. J'avais hâte de savoir s'il pourrait donner des preuves sérieuses à l'appui des graves accusations qu'il avait portées. Mais après avoir écouté toute sa longue argumentation je dus avouer que ses preuves n'étaient pas suffisantes pour justifier ses attaques contre ce fonctionnaire et contre cette union ouvrière.

Je n'ai pas l'intention de revenir sur tous les incidents de cette affaire et je me bornerai à discuter ces deux points : les attaques de l'honorable député contre l'union ouvrière et ses accusations contre le sous-ministre du Travail. Je désirais tout autant que lui savoir s'il était vrai que l'union ouvrière de Valleyfield abusait de sa position pour favoriser un parti politique. J'ai toujours été opposé à l'intervention des unions ouvrières dans les questions purement politiques, et je dois dire que deux hauts fonctionnaires de l'union et un agent de la fédération américaine du Travail—la grande union ouvrière des Etats-Unis—sont venus à Ottawa, pour interroger l'honorable député de Winnipeg et moi sur cette affaire. Quand j'ai dit ici que cette union de Valleyfield était constituée en corporation, je me basais sur un renseignement qui m'avait été fourni et disant qu'elle avait reçu son affiliation de l'Union Internationale. L'agent de la fédération américaine du Travail m'a laissé entendre que l'union de Valleyfield détient sa charte de cette association américaine.

M. MONK : Est-ce une union constituée en corporation ?

M. SMITH (Vancouver) : Elle possède m'at-on dit, une charte et est affiliée à la fédération américaine du Travail.

M. MONK : L'honorable député prétend-il que l'union de Valleyfield est constituée en corporation ?

M. SMITH : C'est ce que m'ont laissé entendre ces agents.

M. MONK : Possède-t-elle une charte du Congrès du Travail du Canada ?

M. SMITH : Non, elle n'est pas directement affiliée mais cela ne change rien à la position. Elle n'en est pas moins une union reconnue. Il n'est pas nécessaire qu'une union ait une charte de l'Union Nationale du Canada pour être affiliée à l'Union Nationale. Elle peut détenir sa charte d'une Association étrangère et être affiliée à l'Union Nationale du Canada. C'est dans cette position que se trouve l'union de Valleyfield.

M. MONK : L'honorable député est-il certain qu'elle possède une charte de l'Union Américaine ?

M. SMITH : C'est le renseignement qui m'a été fourni, et sur lequel je me suis basé pour faire cette déclaration. L'agent de la Fédération Américaine du Travail m'a assuré que l'union de Valleyfield était sous la juridiction de cette institution. Cela est d'ailleurs démontré par les affidavit produits. L'honorable député se rappelle qu'un affidavit dit, entre autres choses :

Qu'il est contraire à la constituion de l'union de parler de politique aux assemblées et que ceda est même une cause d'expulsion de l'union.

Cela démontre clairement qu'elle possède une charte officielle et que sa constitution lui défend de discuter les questions politiques.

Pour dire que cette institution est une union ouvrière libérale, l'honorable député se base sur le fait que ses officiers appartiennent au parti libéral, en politique. Les unions ouvrières du Canada se composent de conservateurs et de libéraux, et je tiens à déclarer qu'une forte proportion des officiers et des membres de ces unions appartiennent, politiquement, au parti libéral.

Il est évident que l'honorable député ignorait ce détail. Il aurait pu se renseigner et il aurait appris que l'union de Nanaïmo et beaucoup d'autres, sont engagées à ne pas faire de politique, mais que leurs officiers, individuellement, appartiennent au parti libéral. C'est l'ignorance de ce détail qui a induit l'honorable député en erreur. Parce que le président et le secrétaire de l'union sont des libéraux il en a conclu que c'était une union libérale. Ses déclarations de cette après-midi prouvent clairement que certains membres de cette union étaient des conservateurs, puisque ces derniers le déclarent dans leurs affidavit. Pourquoi n'en conclut-il pas également que c'est une union ouvrière conservatrice ?

L'autre point, et le plus important à mon sens, c'est l'accusation portée contre M. King. Quand on sait le caractère positif qu'il a donné à cette accusation, et qu'on a entendu les preuves et les arguments qu'il a fourni cette après-midi, on reste convaincu que M. King a été accusé injustement. Il a accusé ce dernier d'avoir fait acte de partisan, d'être allé à Valleyfield pour mettre son influence au service du parti libéral. Quelles sont ses preuves ? Les mêmes que celles qu'il a données pour dire que l'union était une union libérale. Il prétend qu'en arrivant à Valleyfield, M. King est allé trouver des libéraux. Mais il ne s'est pas donné la peine de rechercher pourquoi M. King a agi ainsi. C'était simplement parce que les officiers de cette union étaient des libéraux. Le télégramme demandant l'intervention du Bureau du Travail était signé par le secrétaire, un libéral, et par le président, un autre libéral. M. King m'a affirmé à plusieurs reprises qu'en arrivant à Valleyfield il ignorait à quel parti politique appartenaient les officiers de l'union. Il est allé simplement les rencontrer pour entamer des pourparlers et tâcher d'en arriver à un règlement.

C'est sur cela que l'honorable député se base pour porter ces graves accusations. Il y en a trois, entre autres, sur lesquelles, il est bon, je crois, de revenir. D'abord l'honorable député (M. Monk) a accusé M. King de s'être fait l'agent du parti libéral. Nous en a-t-il donné la preuve cette après-midi ? S'il ne nous l'a pas donnée, qu'entend-il faire ? L'accusation est là. M. King est un honnête homme, un homme honorable, et il veut que l'accusation soit retirée. L'honorable député va-t-il laisser cette accusation peser sur la réputation de ce fonctionnaire et nuire à sa carrière ? Il devrait donner des preuves irréfutables des graves accusations qu'il a portées ou prendre un moyen honorable de terminer cette affaire.

La deuxième accusation comporte que M. King, durant son séjour à Valleyfield, a sollicité des suffrages en faveur du candidat libéral. Cette accusation est encore plus précise et plus grave que la première. Non seulement M. King aurait fait cause commune avec les libéraux, mais il aurait consacré le temps et le travail qu'il doit au service de l'Etat à convertir des conservateurs au libéralisme. L'honorable député a-t-il cherché à prouver cela cette après-midi ? Sinon, qu'entend-il faire ? Va-t-il laisser tomber l'affaire ?

L'honorable député a aussi dit : J'irai même plus loin, et j'apporterai des affidavit de personnes parfaitement honorables, pour prouver que les faits, tels que je les ai rapportés, sont vrais." Or, les affidavit qu'il a produits cette après-midi prouvent-ils la vérité des faits qu'il a avancés ? Prouvent-ils que M. King a dit à ces ouvriers de faire tout ce qu'ils pourraient pour M. Loy et que l'affaire serait réglée à leur avantage ? Prouvent-ils que M. King s'est fait l'agent d'un parti ? Prouvent-ils que M. King a sollicité des votes en faveur du candidat libéral ? Je soutiens qu'il n'y a pas un mot dans ces affidavit pour établir ces accusations contre M. King. Alors, qu'est-ce que l'honorable député entend faire ?

Voici ma manière de voir sur cette question : Je suis convaincu que le sous-ministre du Travail a été invité à aller à Valleyfield par les officiers de cette union ; il y est allé uniquement pour travailler à amener un règlement en vertu de la loi de conciliation qui, je suis heureux de le constater, paraît destinée à avoir d'excellents résultats pour le pays. Mais si on permet que ce haut fonctionnaire d'un département important soit publiquement accusé d'être un simple agent politique au lieu d'être un fidèle serviteur du public, on ne réussira qu'à amoindrir son efficacité et l'importance de ses services.

Je ne vois pas qu'on puisse me reprocher de faire acte de partisan en prenant cette attitude ; je la prendrais également s'il s'agissait de défendre les amis de l'honorable député (M. Monk).

Il a parlé, cette après-midi, de la destitution des employés publics par le gouvernement. Je ne suis pas en état de dire si les faits qu'il rapporte sont exacts ou non, mais je n'hésite pas à déclarer que s'il m'était démontré qu'un employé qui n'a pas pris une part très active aux luttes électorales, a été destitué pour des considérations politiques, je joindrais mes efforts à ceux de l'honorable député pour défendre cet employé.

Je suis d'opinion qu'un fonctionnaire public qui fait son devoir et qui va tranquille-

ment voter pour le candidat de son choix, ne doit pas être inquiété pour cela, et je ne crois pas qu'il y ait un parti politique dans ce pays, pour prétendre le contraire. Si les faits sont tels qu'il le prétend et si ces fonctionnaires du gouvernement se sont rendus coupables des actes dont on se plaint, je désire, tout autant que lui, qu'ils soient punis, mais d'un autre côté, si des employés remplissent fidèlement leur devoir en s'abstenant de prendre part aux luttes politiques notre devoir et l'intérêt du service public exigent qu'ils soient défendus et protégés.

Pour revenir au cas de M. King, je dis que l'honorable député a porté des accusations graves contre lui et bien qu'il ait produit cette après-midi de nombreux documents à l'appui de ses accusations, je maintiens qu'il ne les a pas prouvées, et j'ajoute qu'on devrait être très prudent quand il s'agit d'accuser un homme occupant la position difficile de sous-ministre du Travail, si on ne veut pas diminuer la valeur des services qu'il est appelé à rendre à la classe ouvrière. Je suis certain que l'honorable député ne commettrait pas un acte dérogatoire à l'honneur s'il se levait et déclarait franchement qu'il a été mal renseigné sur le rôle joué par M. King à Valleyfield.

M. LOGAN (Cumberland) : Je crois qu'à l'heure qu'il est la Chambre est unanime à reconnaître que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) devrait considérer de son devoir, non seulement comme membre de cette Chambre, mais aussi comme homme d'honneur, d'exprimer publiquement son regret des accusations qu'il a portées contre M. King. Cependant, il ne l'a pas encore fait. Le 3 avril, c'est-à-dire, il y a plus d'un mois, il faisait une déclaration, au sujet de laquelle il fut pris à parti par l'honorable député d'Oxford (M. Sutherland). Voici ce qu'il disait :

J'aurai le plaisir de faire plus que cela (plus qu'établir l'exactitude des faits) je fournirai les affidavit de personnes responsables, pour prouver l'exactitude de ce que je viens de dire. Ces affidavit, je les produirai au commencement de la semaine prochaine. Je n'ai pas de connaissance personnelle des faits, mais je n'aurais pas fait une telle déclaration si je n'avais en ma possession des renseignements dignes de foi.

Il a promis de produire des affidavits pour établir la vérité de ses accusations. Or, quelles sont ces accusations? D'abord, il prétend que M. King, le sous-ministre du Travail s'est fait l'agent d'un parti ; deuxièmement qu'il a dit aux ouvriers de Valleyfield qu'il était très important pour eux d'appuyer M. Loy, le candidat libéral. Ainsi, M. King serait devenu un partisan actif. L'honorable député n'a pas produit les affidavit la semaine suivante, comme il l'avait promis, mais au bout d'un mois, il revient à la charge avec quelques déclarations attestées sous serment. J'ignore le caractère des auteurs de ces déclarations, mais supposons qu'elles sont dignes de foi, et voyons ce qu'elles contiennent. Jusqu'à quel point prouvent-elles que M. King s'est constitué l'agent d'un parti politique ? J'ai ici une traduction des affidavit :

J'étais présent à l'assemblée de l'union où M. King a adresé la parole en anglais et où M. Louis Bertrand, le secrétaire a répété en français ce qu'avait dit M. King ; je n'ai pas compris tout ce qui s'est dit, mais j'ai compris que M. Kink avait demandé aux ouvriers s'ils désiraient retourner à l'ouvrage, et à quelles conditions. Ils ont répondu qu'ils y retourneraient si on rappelait les troupes.

(Signé) DAMASE TESSIER.

Voit-on dans cette déclaration aucune preuve que M. King, le sous-ministre du Travail, ait pris une part active à l'élection et se soit fait l'agent électoral de M. Loy ? Voyons maintenant l'affidavit de M. Cardinal.

Je, soussigné, Joseph Cardinal, charretier de la ville de Salaberry de Valleyfield, déclare solennellement qu'au mois d'octobre dernier (1900) pendant la grève qui a eu lieu dans la dite ville, j'ai transporté de l'hôtel Larocque (Larocque House) jusque chez M. J. M. Déchêne, et de là jusque chez M. Etienne Léger, cultivateur, et président de l'Union Ouvrière, un nommé King qui disait avoir été nommé arbitre par le gouvernement pour règler la grève. De là, je l'ai transporté à la salle du comité libéral central, où le candidat ministériel, M. Loy, s'est approché de ma voiture et a entamé avec le dit King une conversation qui a duré passablement longtemps.

(Signé) JOSEPH CARDINAL.

J'ignore par qui ces affidavits ont été rédigés, mais le fait que rapporte ce cocher de place ne s'est pas produit durant le règlement de la grève, mais après, et immédiatement avant le départ de M. King, de Valleyfield. D'après ce que je comprends, il n'a pas conduit M. King pendant son séjour à Valleyfield. Il est arrivé le lundi, y est resté toute la journée, toute la nuit et toute la journée de mardi. Un agent électoral ne serait pas demeuré tout ce temps sans voir M. Loy, le candidat libéral. Ce n'est que mardi soir, après le règlement de la grève, qu'en passant devant le comité de M. Loy, il l'a fait demander par le cocher, pour lui dire bonjour. Je tiens de M. King lui-même, qu'il n'est pas entré dans la salle du comité. M. Loy est venu le trouver à sa voiture, et il a ensuite continué son chemin. C'est le seul rapport qu'il ait eu avec M. Loy durant son séjour à Valleyfield.

Maintenant l'honorable député de Jacques-Cartier est le chef des conservateurs de la province de Québec et tout en différant d'opinion avec lui sur les questions politiques, nous l'avons toujours considéré comme la quintessence de l'homme d'honneur et il est impossible qu'il ne se croie pas tenu de faire des excuses à M. King, un jeune homme qui occupe la position importante de sous-ministre du Travail, intimement liée aux questions ouvrières qui occupent une importance si vitale dans l'économie de ce pays. Il doit assurément considérer de

son devoir de retirer des accusations qui ne reposent sur aucune preuve.

Le ministère du Travail doit être tenu en dehors de toutes considérations politiques. Il faudrait que tous les ouvriers, d'un bout du pays à l'autre sachent que de tous les ministères, celui du Travail est le seul où la politique n'a rien à voir ; quand une grève se déclare, quand survient un conflit entre ouvriers et patrons, tous les ouvriers doivent être certains que ce ministère fera son devoir sans égard aux considérations politiques.

Mais comment veut-on que les ouvriers aient confiance dans l'efficacité et l'impartialité de ce ministère, si un député, le chef du parti conservateur dans une des grandes provinces de la Confédération accuse, sans preuve, le sous-ministre du Travail d'être un simple agent d'élection, qui n'est allé à Valleyfield que pour travailler dans l'intérêt d'un des candidats dans cette division électorale ?

Dans l'intérêt du ministère du Travail, dans l'intérêt du prompt règlement des grèves futures, dans l'intérêt de l'honorable député lui-même, j'espère qu'avant la clôture de ce débat, il se lèvera courageusement et déclarera que tout en ayant porté ces accusations de bonne foi, il reconnaît qu'il avait été mal renseigné et que les affidavit qu'il vient de produire, ne justifient pas les accusations qui ont été portées.

La division électorale que j'ai l'honneur de représenter renferme une nombreuse population ouvrière, et je sais ce que signifient ces conflits entre le travail et le capital ; je sais combien il est important que le ministère du Travail soit tenu à l'écart des luttes de partis. C'est pour cette raison, pour aider à ce ministère à régler facilement et plus avantageusement les difficultés ouvrières qui pourront surgir, que je demande instamment à l'honorable député de retirer les accusations qu'il a portées contre le chef de ce département.

M. MONK : L'honorable député a-t-il jamais visité le comté de Beauharnois ?

M. LOGAN : Je suis allé dans ce comité.

M. MONK : L'honorable député ne me paraît pas plus au courant de la situation dans la ville de Valleyfield, que je ne connais le comté de Cumberland.

M. LOGAN : Il ne s'agit pas de connaître un comté ou un autre, mais de ce que doit faire un homme d'honneur, dans cette Chambre.

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

Service océanique et fluvial—	
Pour pourvoir aux réparations des steamers de l'Etat Lansdowne, Minto, Aberdeen, Stanley et Druid.....	$36,000
Pour l'entretien de la station de sauvetage de l'Ile au Phoque.....	500
	$36,500

M. LOGAN.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. le Président, lors de la discussion sur le budget principal, j'ai annoncé à la Chambre qu'elle serait encore appelée à voter le crédit ordinaire pour les réparations aux navires de l'Etat. Ce crédit est de $36,000 et se répartit comme suit : Pour le Druid qui était à Québec et employé au service des phares et des bouées, en bas de Québec, réparations aux machines et à la coque, $3,000. C'est un très vieux navire qui devra être mis de côté, entièrement, cette année. Le Lansdowne qui est dans la baie de Fundy—réparations aux machines et à la coque, $4,000 et pour renouveler le pont $2,000 soit $6,000. Le Minto, le nouveau bateau qui fait le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme—il a fallu renouveler le boulonnage ce qui a été fait à Pictou, l'automne dernier, et a coûté $8,000, et la mise en chantier du navire a coûté $4,000, soit $12,000. Le Stanley, l'autre navire en acier qui fait le service d'hiver, réparations aux machines $3,800 ; pour l'achat d'un petit cheval, ou machine auxiliaire, $1,600. L'Aberdeen, employé au service des phares et des bouées à Québec, réparations aux machines et un nouveau gaillard d'avant, $9,600, ce qui fait un total de $36,000. C'est la coutume de réunir toutes ces dépenses sous un crédit unique et de fournir les explications nécessaires à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Les explications du ministre ne correspondent pas avec le crédit demandé. Le Druid y est mentionné, mais non le Stanley.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est une simple erreur de plume et je remercie l'honorable député de me l'avoir signalée. Le mot " Stanley " a été oublié, et la demande de crédit doit se lire comme suit :

Pour pourvoir aux réparations des steamers de l'Etat Lansdowne, Minto, Aberdeen, Stanley et Druid.

L'autre partie du crédit, $500, est affecté à l'entretien de la station de sauvetage de l'Ile au Phoque.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi n'avoir pas mis cela dans le budget principal ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Depuis deux ou trois ans on s'est appliqué à pourvoir à cette dépense sans demander de crédit spécial. Le comptable du département m'informe qu'il y avait autrefois un crédit spécial pour cela, mais depuis quelques années, les dépenses en étaient payées à même le crédit affecté aux sauvetages et aux stations de sauvetage, mais maintenant, il nous faut cette somme en plus. Les salaires seuls, sur l'Ile au Phoque sont de $850 et le comptable m'informe qu'un crédit supplémentaire de $500 sera suffisant.

M. BENNETT : Le ministre peut-il nous donner les noms du capitaine et du second,

à bord du navire qui fait la police sur les lacs d'en haut ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le capitaine est M. Dunn ; il n'y a pas eu de changements.

Services des côtes et des phares—	
Pour amélioration des aides à la navigation dans le fleuve Saint-Laurent...	$30,000
Pour pourvoir au coût du Code international des signaux qui vient d'être introduit par la chambre de commerce britannique pour être distribué aux divers navires sous le contrôle du gouvernement et aux stations des signaux	3,000
	$33,000

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ces $30,000 sont destinés à introduire des améliorations, pour faciliter la navigation sur le Saint-Laurent. Cette somme n'est qu'une faible partie de celle qui sera consacrée à ce service durant l'année, et dans le budget supplémentaire pour le prochain exercice, il y aura une somme beaucoup plus importante. Ces $30,000 seront dépensés durant les mois de mai et juin, pour des bouées, des bouées lumineuses, des améliorations aux feux d'alignement et aux phares, etc., Il est inutile d'en dire davantage aujourd'hui, car lorsque j'aurai à demander un crédit de $70,000 ou $80,000 pour améliorer la navigation du Saint-Laurent depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'en haut, j'aurai à donner des explications détaillées sur l'emploi de ce crédit. Pour le moment, il ne s'agit que de la pose de bouées perfectionnées et de phares dans le Saint-Laurent.

M. SPROULE : Vu que le ministre a répondu aux capitaines de navires qui naviguent sur le Saint-Laurent que tout ce qu'il y avait à faire a été fait, j'aimerais à savoir pourquoi nous avons encore besoin de cette somme additionnelle.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette question est très raisonnable. J'ai expliqué, je crois, que le service des phares et des bouées est excellent et efficace, mais qu'en dépit des renseignements qui m'étaient fournis par les fonctionnaires du département les expéditeurs continuaient à se plaindre. On se rappelle aussi que ces expéditeurs ont recueilli de nombreux témoignages pour établir que le service pourrait être considérablement amélioré. Mais je préférerais discuter cette question lorsqu'il s'agira de voter le budget supplémentaire.

A Belle-Isle, par exemple, nous avons déjà un phare puissant et une des meilleures sirènes qu'il y ait en Amérique ; mais beaucoup de capitaines prétendent qu'il faudrait un autre phare et une autre sirène à l'extrémité nord-est de l'île, à l'endroit où le Scotman a fait naufrage. L'ingénieur en chef du département, que je consulte toujours, prétend depuis des années qu'il n'en faut pas à cet endroit et qu'ils seraient plutôt nuisibles qu'utiles. La majorité des expéditeurs, je dirai même, tous les expéditeurs, sont de l'opinion contraire et l'ingénieur a cédé. Comme résultat, je demanderai un crédit pour un phare et une sirène à cet endroit.

Les navires qui naviguent actuellement sur le Saint-Laurent sont beaucoup plus grands qu'autrefois et la valeur des navires et des cargaisons a doublé et triplé depuis quelques années. Plus les navires sont grands, plus les dangers augmentent, et vu le trafic considérable qui se fait par cette route, il est du devoir du gouvernement de ne rien épargner pour rendre le service des phares et des bouées aussi parfait qu'il est possible de l'avoir.

Il est inutile de chercher à nier qu'à certains endroits la navigation du Saint-Laurent est dangereuse.

En haut de La Traverse, nous avons construit un phare qui a coûté $50,000, et nous avons l'intention d'en construire un autre, en haut de La Traverse, qui coûtera $70,000. A cet endroit le courant atteint une vitesse de sept ou huit milles à l'heure, et comme le chenal est étroit il est important qu'il soit bien éclairé.

Je me propose de demander à la Chambre un crédit qui me permettra de mettre le service des phares et des bouées sur le Saint-Laurent sur un pied au moins égal à ce qu'il y a de mieux, sous ce rapport, en Angleterre et aux Etats-Unis. Quelques-unes des lumières sont excellentes, mais il serait possible de les remplacer par de plus puissantes et c'est ce que nous allons faire. Ce sont là toutes les explications qui je puis donner pour le moment.

M. SPROULE : Ces explications sont satisfaisantes, et j'en remercie l'honorable ministre car il paraissait y avoir un conflit entre lui et les propriétaires de navires. L'honorable ministre a fait des déclarations très catégoriques devant le comité des chemins de fer lors de la discussion sur le bill concernant l'assurance Lloyds, et il a cité l'opinion de capitaines——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est devant la Chambre même que j'ai fait cette déclaration.

M. SPROULE : Oui. Naturellement nous avons accordé à cette déclaration catégorique du ministre la considération qu'elle mérite, mais il était difficile de la concilier avec les affirmations de la brochure qui a été distribuée à la députation. L'honorable ministre a bien fait d'avouer qu'il y a lieu de faire des améliorations.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non seulement cela, mais j'indiquerai, en détail, les améliorations que nous entendons faire, lorsque viendra le budget supplémentaire.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit et celui qui sera demandé dans le budget supplémen-

taire permettront de considérer comme non avenus les témoignages des quatre capitaines dont on a tant parlé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, si on veut le prendre comme cela.

M. BENNETT : A-t-on nommé un gardien au phare de l'ouest, dans la baie Georgienne, et s'il en a été nommé un, qui est-il ? M. Smith, le ci-devant gardien, a envoyé sa démission.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ignore s'il a été remplacé et on m'informe qu'aucune nomination n'a été faite ; mais dans tous les cas, je prendrai des renseignements.

Pêcheries—Supplément pour appointements et déboursés des inspecteurs des pêcheries, surveillants et gardiens, y compris louage de remorqueurs, $45,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On a l'habitude de demander $15,000 de ce crédit dans le budget supplémentaire. J'ignore pourquoi cette somme est ainsi partagée entre les deux budgets, mais c'est une pratique suivie depuis nombre d'années. J'ai aussi appris il y a quelque temps que c'est la coutume de payer les dépenses d'un exercice avec le crédit affecté aux dépenses de l'exercice suivant, et j'ai décidé de mettre fin à cette irrégularité en demandant une somme suffisante pour solder les dépenses de l'exercice courant. Il faudra environ $15,000 pour cette réforme dans la comptabilité. Il y a aussi une augmentation de $15,000 qu'il faut mettre sur le compte de la Colombie Anglaise et du Yukon. Nous avons nommé des inspecteurs de pêcheries et des gardiens dans le Yukon et les pêcheries de la Colombie Anglaise ont pris de grands développements qui occasionnent un surcroît de dépenses. La Colombie Anglaise contribue $50,000 au revenu et les dépenses sont de beaucoup au-dessous de ce chiffre. Il faut que certaines rivières de cette province soient mieux protégées que par le passé. Nous avons dû employer un ou deux navires à vapeur pour protéger les pêcheries à l'entrée de la rivière Fraser. Nous demandons aussi une somme additionnelle pour la protection de la pêche du homard dans les provinces maritimes. Cette industrie subit actuellement une crise difficile, et les pêcheurs sont portés à empiéter sur les saisons interdites et à pêcher à des époques où cette pêche aurait des effets désastreux pour les pêcheries. Nous avons dû employer plusieurs remorqueurs à vapeur, pour ce service, dans les provinces maritimes.

M. MACLEAN : Les explications que vient de donner le ministre de la Marine et des Pêcheries m'engagent à demander au ministre des Finances combien de départements sont ainsi arriérés dans leur comptabilité et paient les dépenses de l'exercice courant avec les crédits affectés à l'exercice suivant. Je crois que le directeur général des Postes a réorganisé son département, ainsi que le ministre de la Marine et des Pêcheries, et je désirerais savoir quel sont les autres ministères qui ont suivi cet exemple.

Le MINISTRE DES FINANCES : On ne porte pas à la connaissance du ministre des Finances les petits comptes non payés, qui peuvent exister dans les différents départements. L'honorable député devrait être satisfait d'apprendre que nous travaillons à faire disparaître ces abus, et il devrait être heureux de voir que nous sommes dans une ère de réforme.

M. MACLEAN : Le ministre des Finances doit avoir la haute-main sur la comptablité de tous les ministères ; s'il y a des lacunes et des abus, c'est à lui d'y remédier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis toujours disposé à travailler, mais je ne voudrais pas entreprendre la tâche de parcourir le pays pour voir s'il n'y a pas quelqu'un avec une réclamation non payée, contre le ministère de la Marine, à la clôture de l'exercice.

M. BORDEN (Halifax) : Je désire faire savoir au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'on m'a signalé la nécessité de nommer un garde-pêche sur la rivière Quoddy, dans le comté d'Halifax, pour la prochaine saison. En 1894-95 on a mis dans cette rivière environ 100,000 jeunes saumons et ils ont maintenant atteint une assez forte taille ; et on se plaint—j'ignore si c'est à tort ou à raison—que l'entrée de la rivière est obstruée par des filets, de manière à empêcher le poisson de remonter la rivière. On me fait savoir qu'il est important de nommer une personne compétente et digne de confiance pour agir comme garde-pêche à cet endroit, durant la prochaine saison.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je prends note avec plaisir de cette recommandation de l'honorable député et je verrai ce qui en est.

Montant supplémentaire requis pour deux piscifactures dans la Colombie Anglaise et une piscifacture de saumon et de homard combinée dans Gaspé, $10,500.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La Chambre sait que nous sommes à construire une piscifacture de saumon et de homard combinée à Gaspé et une autre pour le saumon à Sicamous, sur la rivière Fraser. Ce crédit est nécessaire pour terminer ces travaux.

M. MONK : Où est située la piscifacture de Gaspé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A l'anse LeBouthillier.

M. SPROULE : Je vois par les journaux de la Colombie Anglaise que le gouvernement de cette province s'occupe de la question de construire des piscifactures. N'y a-t-

il pas conflit de juridiction sur cette question, entre le Canada et la province ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député sait que nous n'avons pas encore définitivement réglé la difficulté survenue à la suite de la célèbre décision du Conseil privé dans la cause des pêcheries, c'est-à-dire, qu'on n'a pas encore définitivement établi où finit la juridiction fédérale et où commence la juridiction provinciale. Il est entendu que les rivières et les lacs sont la propriété du gouvernement provincial ; par conséquent, les autorités provinciales ont seules le droit d'accorder ces permis de pêche aux pêcheurs dans ces lacs et rivières. Mais lorsqu'il s'agit du littoral maritime, la question change et nous nous sommes efforcés, de concert avec les provinces maritimes et la province de Québec, de trouver un cas à soumettre au Conseil privé, pour définir, une fois pour toutes, les juridictions respectives. Notre prétention est que la juridiction de la province finit et celle du Canada commence à la ligne de basse marée. Dans ce sens il y a conflit de juridiction, mais il n'y a pas de conflit direct. Jusqu'à présent nous avons exécuté nos travaux et fait observer nos règlements de pêche dans la Colombie Anglaise, sans opposition de la part des autorités provinciales.

M. SPROULE : Ce journal dit que le gouvernement provincial a l'intention de construire deux piscifactures sur la rivière Fraser, au coût de $7,000 chacune. Je crois que ce crédit doit aussi être affecté à une piscifacture au même endroit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES: Pour terminer les travaux Nous avons une piscifacture à New-Westminster, sur la rivière Fraser, depuis plusieurs années ; mais elle était vieille et hors d'usage et, à la demande des représentants de la Colombie Anglaise, nous avons demandé un crédit pour en construire une nouvelle, plus haut sur la rivière. Il est fort possible que le gouvernement provincial seconde nos efforts dans cette voie, en construisant aussi des piscifactures à ses frais. Nous ne pouvons pas et ne désirons pas empêcher cela.

M. SPROULE : Il est évident que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont entrepris la même tâche. Je n'ai pas d'objection à cela ; je veux, au contraire, m'en servir comme d'un précédent et demander au ministre s'il ne pourrait pas nous accorder la même faveur, dans le district de la baie Georgienne, où les œufs de poissons blancs et de truites saumonnées sont recueillis depuis nombre d'années et où il serait très facile d'établir des piscifactures, comme sur la rivière Beaver, par exemple. Il y a vingt ans que je plaide en faveur de ce projet et je n'ai jamais pu amener le gouvernement à y consentir.

Si l'honorable ministre peut justifier cette dépense dans la Colombie Anglaise, où le gouvernement provincial s'occupe également de cette industrie, il me semble qu'il devrait faire la même chose dans les autres provinces. S'il veut suivre cette ligne de conduite, il ne peut trouver un meilleur endroit pour cela que la baie Georgienne, où les œufs sont recueillis et apportés ici pour être soumis à des procédés artificiels d'incubation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les remarques de mon honorable ami méritent d'être prises en sérieuse considération, aussi le ministère s'occupe de la question, et je suis d'avis que l'on devrait suivre ses conseils, mais il doit savoir qu'un ministre ne peut pas toujours obtenir tout l'argent qu'il demande. Je suis personnellement en faveur de la construction d'une piscifacture à la baie Georgienne, car je considère que c'est l'endroit le plus convenable à cette fin. J'ai toujours regretté que M. Wilmot ait jugé à propos de construire cet établissement de pisciculture à Newcastle, car ce n'est pas un bon endroit. Pour ma part, je déclare que si un autre établissement de cette nature est construit dans la province d'Ontario, il le sera à la baie Georgienne. C'est là mon opinion et celle des fonctionnaires du ministère. Cette année j'ai l'intention de demander un crédit afin de construire un laboratoire de biologie à la baie Georgienne pour étudier la vie des poissons. C'est probablement dans la baie Georgienne que se trouvent les poissons les plus remarquables du Canada, et nous ne connaissons encore que bien peu de choses sur les habitudes des poissons qui vivent dans ces eaux. La proposition de l'honorable député a toute ma sympathie et j'espère qu'elle va être mise à exécution ; mais il sait que je ne puis pas obtenir tout ce que je veux.

M. SPROULE : J'espère que les efforts de l'honorable ministre auprès de ses collègues vont être couronnés de succès. Je suis persuadé que la population de ce district lui tiendra compte de ses bonnes dispositions.

M. HACKETT : L'honorable ministre voudrait-il me dire sur quel principe est exploitée cette piscifacture combinée pour le saumon et le homard à Gaspé? Prendra-t-on les différents poissons en différentes saisons, le saumon à l'automne et le homard le printemps ou l'été, en utilisant toujours le même édifice?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. HACKETT : C'est là une excellente idée.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Prince, le commissaire des pêcheries, s'est tout particulièrement occupé de l'installation de cette piscifacture et j'espère que l'entreprise va réussir.

M. McCARTHY : L'honorable ministre espère-t-il pouvoir faire quelque chose au sujet de cet établisement dans la baie Georgienne

dont il vient de parler? J'ai reçu une requête du professeur Louden et de ceux qui se sont joints à lui pour établir un club à l'embouchure de la rivière Penetanguishene. Ils voudraient bien obtenir un certain montant dans le but de construire un établissement de pisciculture à cet endroit.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je crois pouvoir dire à l'honorable député que cela sera fait, mais je ne puis affirmer la chose tant que les estimations n'auront pas été soumises à la Chambre.

M. HACKETT : Je me permettrai d'attirer l'attention de l'honorable ministre sur le fait que nous avions dans l'Ile du Prince-Edouard il y a quelques années, un établissement de pisciculture pour le saumon, qui, malheureusement, a été détruit. Mais le gouvernement possède encore l'emplacement où était situé cet établissement qui a donné d'excellents résultats. Comme la pêche du homard est une des plus importantes industries de cette île, j'espère que l'honorable ministre trouvera moyen, sinon cette année, du moins à la prochaine session, de construire à cet endroit une piscifacture dans le genre de celle qu'il se propose de construire à Gaspé. Si l'ancien emplacement était trop éloigné dans la rivière, on pourrait en choisir un autre plus bas où il y aurait de l'eau douce et de l'eau salée.

Ministère de l'Agriculture—Emoluments, $330.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'augmentation mentionnée en premier lieu n'est pas une augmentation statutaire, mais simplement une gratification accordée à M. Jarvis, le secrétaire du ministère, qui a dû faire l'ouvrage du sous-ministre de même que le sien, le sous-ministre ayant malheureusement été malade. J'ai crû qu'il n'était que juste de récompenser M. Jarvis.

Ferme modèle, $1,500.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce crédit est dû aux frais encourus pour la distribution considérable des bulletins et rapports. Le professeur Saunders prétend qu'il a actuellement trois bulletins de prêts qui devraient se trouver entre les mains des cultivateurs.

M. MONK : En quoi consistent ces bulletins ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le premier traite de la culture des pommes, et il est prêt à être envoyé à l'imprimerie. L'autre traite de la culture du trèfle et de sa valeur comme engrais, et le troisième concerne le porc mou.

M. SPROULE : Est-ce que l'impression et la distribution de ces bulletins se fait d'après certaines règles établies? •

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils sont publiés quand les expériences faites à la ferme justifient la chose. Les bulletins sont tout simplement les rapports condensés de ces expériences, ainsi que les remarques et les conseils donnés par le fonctionnaire qui a fait l'expérience et révisés par le directeur.

M. SPROULE : Combien de bulletins sont ainsi distribués et à qui?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La liste des cultivateurs entre les mains du directeur comprend 50,000 noms. Certains bulletins sont d'une application générale et sont expédiés à toutes ces personnes, tandis que d'autres ne sont expédiés qu'à certains spécialistes. Ainsi, nous avons une liste des horticulteurs et des aboriculteurs, et le bulletin concernant la culture des vergers n'est envoyé qu'à ces personnes et aux cultivateurs des districts où l'on se livre à la culture des fruits, mais non aux 50,000 personnes dont les noms se trouvent sur la liste que je viens de mentionner. Le buletin concernant l'élevage du porc mou est adressé à tous.

M. SPROULE : Comment sont préparées ces listes? Il y a quelques années, cette liste des adresses comprenait les noms des membres des associations agricoles et les noms fournis par les représentants de chaque district. Mais j'ignore si on a continué de leur adresser ces bulletins, chaque année, sans tenir compte du fait que ces personnes pouvaient ne plus faire partie de ces associations. Dans une circonstance, les membres de la Chambre ont révisé les listes contenant les noms des cultivateurs de leurs différents comtés, mais je crois que cela se fait très rarement. Est-ce le même système qui est actuellement en vigueur, ou bien, comment s'y prend-t-on pour se procurer les noms qui se trouvent sur ces listes?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces noms sont en partie obtenus de deux sources différentes. La première provient de la correspondance reçue à la ferme. Des renseignements de tous genres nous sont demandés de toutes les parties du pays, et leurs auteurs demandent généralement que leurs noms soient entrés sur la liste, ce qui est fait. A part cela, les membres de la Chambre transmettent aussi un certain nombre de noms. Ces listes sont continuellement revisées, par suite des changements qui surviennent dans les noms, les adresses et ceux qui sont causés par le décès de ces personnes, etc. Depuis que je suis à la tête de ce ministère, je crois qu'il y a eu une révision complète de ces listes de noms pour tous les comtés du pays.

M. SPROULE : Je croyais que cette révision avait lieu avant que l'honorable ministre prenne la direction de ce ministère. Il y a plusieurs années passées, les membres de la Chambre avaient revisé les listes de leurs comtés respectifs. Plusieurs d'entre nous trouvèrent alors sur ces listes les noms de personnes décédées ou disparues depuis dix ou douze ans passés. Ces listes étaient tout

à fait incomplètes, et une bonne partie de cette littérature était perdue. Je crois que l'on devrait faire plus souvent la révision de ces listes, et le mode que j'ai suggéré serait certainement le plus efficace. On nous avait dit d'envoyer chacun un certain nombre de noms—200 pour chaque comté, si je me rappelle bien. Ce nombre devrait être augmenté, si l'on juge la chose nécessaire, et les députés devraient reviser souvent ces listes et y faire les corrections ou les additions qu'ils croiraient nécessaires.

M. SMITH (Wentworth) : Le mode suivi pour la distribution de ces bulletins me paraît bien incertain, et je crois que les avantages qui en découlent sont peu considérables. L'entretien de la ferme modèle coûte chaque année environ $80,000, et la distribution $4,000. Cette distribution est faite à environ 50,000 personnes, ou à peu près le dixième des cultivateurs de ce pays. Puisque la ferme coûte aussi cher, il me semble que l'on devrait augmenter la distribution. Si les expériences faites à la ferme modèle coûtent $80,000 par année et peuvent être utiles à 50,000 cultivateurs, elles devraient être également avantageuses pour 50,000 de plus. Je répète, qu'à mon avis, cette distribution devrait se faire à un plus grand nombre de cultivateurs.

Chaque année l'honorable ministre devrait dépenser $4,000 de plus, pour porter à la connaissance de tous les autres cultivateurs de ce pays les renseignements qui jusqu'à présent sont réservés à 50,000 membres privilégiés de cette classe de citoyens. Il est possible que ceux qui reçoivent actuellement ces bulletins soient les meilleurs cultivateurs du pays—tout cela dépend de la manière dont on obtient ces noms des personnes à qui ces bulletins sont adressés ; mais il est une chose certaine, c'est que ceux qui sont privés de cet avantage en retireraient plus de bénéfices que les 50,000 personnes dont les noms se trouvent sur les listes, cette distribution pourrait leur être faite à meilleur marché, et le pays en retirerait plus de profit qu'avec le mode actuel.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est bien compris, et la chose a été publiée et annoncée dans tout le pays, que toute personne demandant cette littérature, verra son nom placé sur la liste et recevra ces bulletins. C'est ainsi que l'on a obtenu les noms qui figurent actuellement sur ces listes. Partout dans les cercles agricoles, dans la presse agricole et dans les autres journaux hebdomadaires du pays on a dit et répété que cette littérature était envoyée gratuitement à ceux qui en faisaient la demande. Je ne dis pas que nous avons payé pour faire annoncer la chose, mais je veux simplement faire comprendre que l'on y fait constamment allusion dans les articles de rédaction et dans les correspondances transmises aux journaux. Ce genre d'annonce a eu pour résultat de nous fournir les 50,000 noms que nous possédons actuellement. Si 50,000 autres en faisaient la demande, ces bulletins leur seraient également transmis—mais alors, je me verrais obligé de demander plus d'argent. Cette liste a varié quelque peu chaque année, des noms ont été enlevés, mais le nombre en est resté à peu près le même. Tous ceux qui tiennent à recevoir cette littérature peuvent se la procurer. Je serais grandement satisfait si d'autres noms étaient ajoutés à cette liste.

M. SMITH (Wentworth) : Existe-t-il des dossiers pouvant établir combien de ces 50,000 cultivateurs se sont adressés directement au ministère ? N'y a-t-il pas un grand nombre d'adresses qui sont envoyées par des amis, par les membres du parlement et ainsi de suite ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette littérature n'est pas expédiée par les membres du parlement, elle est adressée et envoyée directement de la ferme.

M. SMITH : J'ai voulu dire qu'elle était expédiée à la demande de membres du parlement et autres personnes.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; si un député transmet un nombre raisonnable de noms—et je n'ai pas fixé de limite à ce sujet—ils seront certainement placés sur la liste. C'est ce qui a lieu chaque instant. De temps à autre les députés demandent à voir la liste de leurs districts et ils les corrigent en y ajoutant des noms.

M. ROBINSON (Elgin) : L'honorable ministre a-t-il actuellement en mains des brochures prêtes à être distribuées ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'on est actuellement à imprimer deux bulletins. Mais je veux bien faire comprendre à l'honorable député que ces bulletins et autres brochures sont expédiés directement de la ferme, et ne sont pas envoyés aux membres de la Chambre pour que ces derniers puissent les distribuer à leur tour. Si l'honorable député veut qu'ils soient envoyés à certaines personnes de son comté il devra fournir une liste des noms de ces personnes et les documents leur seront adressés.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il nous dire quelle proportion des personnes dont les noms se trouvent sur ces listes reçoivent le rapport du ministre de l'Agriculture et le rapport de la ferme modèle. Je crois qu'il y a quelques années un arrangement avait été conclu entre le ministre de l'Agriculture et le ministre de l'Agriculture de la province à l'effet que les membres des cercles agricoles devraient recevoir une copie du rapport de la ferme ou les bulletins qui y sont publiés. Sait-il quelle proportion de ces derniers recevront le rapport de la ferme ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'acceptons pas les noms des membres faisant partie d'associations de cette nature; c'est-à-dire, que nous ne prenons pas les listes de noms envoyées par un secrétaire. Ces associations agricoles ont atteint de telles proportions qu'il était presqu'impossible de le faire. A part cela, les membres de ces associations changent chaque année. S'il a jamais existé un arrangement comme celui que vient de mentionner l'honorable député, je dois déclarer qu'il n'en était plus question quand j'ai pris la direction du ministère.

M. SPROULE : Dans ce cas, vous ne leur distribuez aucun de ces rapports?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, pas en leur qualité de membres de ces institutions agricoles.

M. MACLEAN : L'honorable ministre est-il d'opinion que la distribution de ces bulletins et de cette littérature donne des résultats satisfaisants?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, je considère que la distribution de ces renseignements fournis par la ferme modèle a contribué pour beaucoup au développement et aux progrès acomplis par l'agriculture, parce qu'une foule de renseignements très utiles sont portés de cette manière à la connaissance des cultivateurs. Leur effet se fait sentir non seulement chez ceux qui les lisent ; mais ils mettent souvent ces conseils en pratique et cela sert d'enseignement pratique pour les voisins.

M. MACLEAN : C'est là le résultat de votre expérience?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. SPROULE : A ce propos, je crois devoir rappeler encore une fois la recommandation faite par le comité au commencement de la session, qu'un certain nombre d'exemplaires des témoignages donnés par les fonctionnaires de la ferme devraient être remis aux députés durant la session, ou expédiés directement aux cultivateurs, afin de leur permettre d'en prendre connaissance au cours de la présente saison. Lorsqu'il a été question de cela devant le comité, j'ai fait remarquer que dans le passé il était assez difficile de se procurer ces renseignements en temps pour permettre aux députés d'en faire la distribution durant la session. Il nous est beaucoup plus facile de les expédier lorsque nous sommes ici qu'une fois rendus chez nous, car il n'y a aucun frais de port à payer. Cependant, jusqu'à présent il n'existe aucun signe que ces rapports vont être distribués durant la présente session ; car cette dernière tire à sa fin, et j'ai bien peur que nous ne les recevions qu'une fois rendu chez nous, comme à l'ordinaire. Or, si c'est là ce qui a eu lieu, je suis certain qu'un grand nombre de députés feront comme par le passé et attendront la prochaine session pour en faire la distribution. Mais en agissant ainsi nous privons les cultivateurs de renseignements utiles dont ils auraient pu prendre connaissance beaucoup plus tôt. Je crois que l'honorable ministre ferait bien de presser l'Imprimerie, afin que l'on puisse obtenir ces rapports immédiatement et en faire la distribution tandis que nous sommes ici.

M. HOLMES : Je suis peut-être en mesure de fournir quelques explications à ce sujet. J'ai fait partie du comité qui s'est occupé cette année de cette question. Avec l'encombrement qui existe à l'Imprimerie—et chacun sait qu'il existe à un degré très prononcé—il est inutile de songer que tous les rapports du parlement vont être imprimés durant la session. Cette question a été soumise au comité des impressions chaque session depuis deux ou trois ans. Ce comité s'est efforcé d'obtenir l'impression de ces rapports aussi promptement que possible, pour le plus grand avantage de la Chambre et des députés, mais nous avons constaté qu'il était impossible de faire imprimer tous ces documents assez vite pour permettre aux députés de les expédier par la malle durant la session. Je ne crois pas que l'on puisse en arriver à ce résultat, avec l'encombrement qui existe actuellement à l'Imprimerie.

Je vois que l'on a placé dans le budget un certain montant pour l'imprimeur du Roi pour impression, mais à mon avis, le seul remède qui puisse être apporté à l'état de choses actuel, c'est de voter un crédit suffisant pour agrandir l'Imprimerie nationale. J'aurai certaine remarques à faire à ce sujet, quand cette question viendra devant la Chambre. Il n'y a pas d'autre remède possible. Actuellement le nombre des employés ne peut être augmenté, il n'y a plus de place nulle part, les ateliers sont remplis et une foule de rapports qui devraient être publiés maintenant attendent leur tour. Tout cela est dû au manque d'espace dans l'Imprimerie, ce qui nous empêche d'employer un plus grand nombre d'ouvriers.

M. SPROULE : L'honorable ministre croit-il que ces rapports pourraient être expédiés par la malle franc de port de nos domiciles respectifs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. SMITH (Wentworth) : Doit-on demander un crédit dans le but d'établir une ferme modèle pour la culture des fruits soit dans le district de Niagara ou à n'importe quel autre endroit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami a dû avoir connaissance des nombreuses demandes qui nous arrivent de toutes les parties du pays pour la construction de fermes modèles. Ces demandes sont si nombreuses qu'il est impossible de les satisfaire toutes. Je crois qu'il va falloir modifier quelque peu la méthode suivie jus-

qu'ici et faire plus de travail expérimental—ou de travail explicatif si on peut l'appeler ainsi—dans les différentes parties du Canada. Je considère qu'il est impossible d'augmenter le nombre des fermes que nous possédons actuellement.

M. SMITH (Wentworth) : Je crois que l'industrie de la production mérite d'être traitée avec autant de considération de la part du gouvernement que l'agriculture ordinaire. Il est possible qu'il en coûte plus cher pour faire des expériences dans la culture des fruits que pour les autres produits de la ferme. Le gouvernement possède quatre fermes modèles établies dans différentes parties du pays, sous différents climats et qui donnent une excellente idée des produits de ces différentes régions ; mais sur aucune de ces fermes on s'occupe de faire des expériences sérieuses qui pourraient être d'une utilité pratique pour les producteurs de fruits du Canada. Sans doute, des expériences sont faites à ce sujet sur ces fermes, mais elles ne peuvent être utiles qu'aux districts nord du pays où la culture des fruits est peu répandue. Toutefois, elles donnent des résultats satisfaisants, et je n'entends pas essayer d'amoindrir l'importance et l'utilité de ces expériences. Cependant, il y a des expériences qui ne peuvent être convenablement faites que sur des fermes modèles établies dans les districts où la culture des fruits occupe la première place, soit dans le district de Niagara ou ailleurs.

Nous avons actuellement un exemple de la nécessité de ces expériences. Il a été constaté que la qualité de nos fruits va en s'améliorant chaque année, mais par suite de notre climat et de notre sol ces fruits ne peuvent être exportés avantageusement sur un marché éloigné. Les gens se demandent souvent comment il se fait que l'on expédie ici des fruits de la Californie. Ils voient de longs articles publiés dans les journaux de Winnipeg et d'ailleurs dans lesquels on reproche aux empaqueteurs d'Ontario de mal empaqueter leurs fruits. S'ils étaient aussi intelligents que les empaqueteurs de la Californie ils comprendraient qu'ils peuvent expedier leurs fruits à de grandes distances sans le moindre inconvénient. Mais le défaut ne se trouve pas dans l'empaquetage. Les empaqueteurs d'Ontario sont aussi intelligents que ceux de la Californie, et ils arrangent aussi bien leurs fruits dans les colis, mais ce sont nos fruits qui ne se conservent pas bien, probablement à cause du sol et du climat, et c'est là la raison pour laquelle ils n'arrivent jamais en bonne condition sur les marchés étrangers.

Il existe cependant, certaines variétés de fruits qui se conservent très bien. J'ai eu moi-même occasion de faire l'essai de certaines pêches, une ou deux variétés, l'Alberta et l'Eureka, qui peuvent être expédiées au Nord-Ouest ou en Europe aussi facilement et en aussi bon état de conservation que les pommes. L'Alberta est probablement la plus belle pêche qu'il soit possible de désirer, mais elle ne se conserve que quelques jours. A force de faire des expériences intelligentes on devrait finir par produire différentes variétés de fruits qui posséderaient toutes les qualités voulues pour nous permettre de nous emparer du marché du Manitoba, qui est plus précieux, pour l'écoulement de nos produits périssables, que le marché anglais lui-même, comme l'ont fait remarquer certains députés.

Ce marché de l'ouest se développe d'année en année dans des proportions phénoménales, et nous pourrons bientôt y vendre tous les fruits que la province d'Ontario pourra produire et les y faire parvenir en bon état. Mais avec les variétés de fruits que nous possédons actuellement, nous ne pouvons espérer atteindre ce résultat, si ce n'est accidentellement. Il y a deux ans nous avons réussi à expédier des pruneaux jusqu'à Moosomin et Moosejaw, mais l'année suivante il n'y avait pas même moyen de les expédier jusqu'à Winnipeg. Or, si ces pruneaux et ces pêches eussent appartenu à des variétés de fruits convenables, nous aurions pu les expédier en toute sûreté.

Voilà un exemple de l'utilité qu'il y aurait pour les producteurs de fruits de posséder une ferme expérimentale. La culture des fruits est probablement une des plus importantes de ce pays ; elle rapporte chaque année au moins $15,000,000, ce qui est égal aux bénéfices retirés de la culture du blé, et égal au moins à nos exportations de blé, et à plusieurs autres produits agricoles qui sont exportés par le Canada. Chaque année ses progrès ont toujours été en augmentant, et avec un arrangement raisonnable, quand bien même ce ne serait que par l'établissement d'une ferme modèle, ce qui ne devrait pas coûter très cher, cette industrie finira par atteindre un développement extraordinaire.

Si nous voulons exposer nos fruits avec avantage en Europe, il nous faut apprendre à modifier les variétés que nous possédons, de manière à faire disparaître les objections. Ce que de nombreuses années d'expérience finiront par apprendre à nos producteurs, une ferme modèle le leur enseignerait en peu de temps et sans que cela coûte bien cher. Les arguments que l'on peut faire valoir en faveur de fermes modèles à Ottawa, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la Nouvelle-Ecosse, s'appliquent avec une égale force en faveur de l'établissement d'une ferme modèle pour la culture des fruits dans un district où ils se cultivent en quantités considérables.

M. MONK : L'honorable ministre n'est-il pas disposé à se rendre à cette demande ? Il y a quelque temps je lui ai demandé s'il n'y avait pas moyen d'établir une ferme modèle ou au moins une école d'agriculture, dans la province de Québec, et il m'a répondu que les revenus du pays ne lui

permettaient pas de faire cette dépense. Est-ce bien vrai que le gouvernement ne possède pas l'argent nécessaire pour établir une école de cette nature dans le district de Niagara ou dans tout autre district de ce pays où l'on peut se livrer avec succès à la culture des fruits ? Il me semble que l'honorable ministre devrait pouvoir donner une réponse satisfaisante à l'honorable député de Wentworth (M. Smith).

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député (M. Monk) doit avoir entendu l'autre jour les explications que j'ai données au sujet du nombre considérable de demandes qui nous arrivent de toutes les parties du pays dans le but d'obtenir l'établissement de fermes modèles. C'est là la principale difficulté qu'il nous faut surmonter, avant de pouvoir nous rendre à cette demande. Les différentes fermes modèles actuellement établies dans le pays coûtent tellement cher qu'elles absorbent tout l'argent qui est voté à cette fin, et ces dépenses augmenteraient dans des proportions encore bien plus considérables s'il nous fallait en établir de nouvelles. L'honorable député (M. Monk) voudrait en avoir une dans les environs de Montréal.

M. MONK : Je n'ai pas demandé l'établissement d'une ferme modèle, bien que mon honorable ami (M. Smith) ait formulé cette demande.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député (M. Monk) a demandé une ferme modèle. Si ce n'est pas là ce qu'il veut, je n'y comprends plus rien.

M. MONK : J'ai demandé l'établissement d'un collège d'agriculture dans la province de Québec.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député doit savoir que le gouvernement n'entreprend pas d'enseigner plus l'agriculture que tout autre sujet dans les provinces.

M. MONK : J'ignorais cela.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami n'ignore pas que les questions d'éducation sont exclusivement sous la juridiction des provinces, et que les écoles d'agriculture de même que toutes les autres écoles dépendent de ces dernières. Les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick possèdent des écoles d'agriculture, où cette science est enseignée de différentes manières, mais les fermes expérimentales fédérales ne s'occupent pas d'enseignement. On y fait des expériences, et l'on cherche à se procurer des renseignements qui peuvent être utiles aux cultivateurs, et une fois que l'on possède ces renseignements, on les rédige sous forme de rapports ou de bulletins, et on les distribue dans le pays. A part cela, les professeurs des fermes assistent aux assemblées agricoles et fournissent des renseignements sur leurs travaux.

L'établissement de nouvelles fermes expérimentales entraînerait des dépenses considérables. J'ai reçu des demandes à cet effet de l'Ile du Cap-Breton, des cantons de l'Est de la province de Québec, du district du lac Saint-Jean, d'autres parties de la province de Québec, de cette partie d'Ontario que l'honorable député (M. Smith, Wentworth) représente, du district de la Muskoka, du nouveau district d'Ontario, de différentes parties du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et d'une demi douzaine d'endroits de la Colombie Anglaise où les gens croient que l'établissement de fermes modèles dans leurs districts seraient pour eux d'un grand avantage. Je suis bien convaincu de cela moi-même. Il est bien établi que la culture a fait des progrès beaucoup plus rapides aux environs des fermes modèles que partout ailleurs.

J'ai toujours été d'avis qu'un plus grand nombre de fermes modèles était nécessaire dans ce pays, et lorsqu'il s'est agi d'établir les fermes expérimentales actuelles, j'étais dans l'opposition, et je me suis opposé de toutes mes forces à ce que l'on dépense autant d'argent à quelques endroits particuliers. Naturellement, ma proposition ne fut pas acceptée ; le mode actuel fut établi et il a coûté des sommes énormes au pays, mais ces fermes ont rendu des services remarquables, et elles ont beaucoup contribué au développement de l'agriculture dans ce pays. Il existait une divergence d'opinion sur la meilleure manière de dépenser l'argent voté à cette fin. Je crois que l'établissement de stations de démonstration dans tous les comtés du pays, où les expériences faites dans les fermes modèles seraient expliquées d'une manière pratique aux cultivateurs, devraient donner d'excellents résultats. J'ai soumis une proposition de cette nature à la Chambre, il y a deux ou trois ans, mais elle n'a pas semblé rencontrer l'approbation générale. Depuis ce temps, une foule de cultivateurs et de membres de cette Chambre m'ont demandé de soumettre de nouveau le projet au parlement. Ils croient que, cette fois, il sera accepté par la masse des cultivateurs de ce pays.

Je suis moi-même persuadé que ce système offrirait de grands avantages, mais je crains que l'établissement de huit ou dix fermes modèles additionnelles coûte si cher que cela rendra toute autre entreprise impossible, bien que ces stations de démonstration soient appelées à rendre des services considérables à la classe agricole en plaçant sous les yeux des cultivateurs le résultat des expériences et des recherches faites dans les fermes modèles.

Ce sont là les raisons qui m'ont empêché jusqu'à présent d'établir les nouvelles fermes modèles qui m'étaient demandées. Les demandes sont très nombreuses, et il faudrait des sommes d'argent considérables pour satisfaire tout le monde ; de plus, si le gou-

vernement consentait à en accorder une il pourrait difficilement refuser les autres. La loi pourvoit à l'établissement de cinq fermes, une principale et quatre autres additionnelles. Toutes ces questions ont été discutées lors de l'adoption de cette loi et je ne vois pas comment je pourrais l'amender dans le sens proposé par l'honorable député.

M. SPROULE : J'ai cru pendant un certain temps que si les différentes provinces du pays pouvaient conclure un arrangement par lequel elles se chargeraient d'une partie du travail, l'utilité de ces fermes pourrait être grandement augmentée. Quant à ce qui concerne l'établissement de stations agronomiques pour la culture des fruits dans ce pays ; je crois qu'il y en a une dans mon comté, dans le district de la baie Georgienne, et une autre à Simcoe dans le comté limitrophe du nôtre à l'est.

Mon honorable ami prétend que l'on devrait en établir une autre dans la péninsule de Niagara, ou dans le district d'Essex, mais je crois que ces stations pourraient être établies dans d'autres parties du pays, car la culture des fruits est aussi avantageuse dans tous les districts d'Ontario, si l'on en excepte les pêches, que dans ces districts. Les autorités provinciales dans Ontario s'occupent maintenant de cette question. Le gouvernement fédéral s'occupe de son côté de la greffe des arbres fruitiers.

Il me semble que si l'on pouvait en arriver à une entente par laquelle les provinces se chargeraient d'une partie de l'ouvrage et le gouvernement fédéral de l'autre, les deux parties ne feraient pas les mêmes travaux et n'auraient pas besoin d'un nombre aussi considérable d'employés. Cela permettrait d'étendre le cercle de leurs travaux et d'en faire bénéficier un plus grand nombre de cultivateurs.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable député (M. Sproule) a mal interprété mes paroles s'il croit que je suis en faveur de l'établissement dans la province d'Ontario de ces stations de démonstration dont il a parlé. Je sais que le collège d'Agriculture de Guelph a établi cinq ou six de ces champs de démonstration dans Ontario, mais il ont si peu d'importance, et leurs rapports sont si mal distribués que je les considère comme n'étant d'aucune utilité. Ce n'est pas cela que nous voulons. Nous voulons avoir une ferme modèle comme celle qui existe ici à Ottawa et ailleurs, qui s'occupera uniquement de la culture des fruits indigènes qui peuvent être cultivés avec succès dans cette division particulière du pays. L'honorable ministre n'a pas détruit la nécessité de cet établissement en nous parlant des nombreuses demandes qu'il a reçues.

Le climat de la province de Québec est très bien représenté par la ferme d'Ottawa. Le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest possèdent d'excellentes fermes modèles. La Colombie Anglaise a aussi une belle ferme, et comme le fait remarquer le Prof. Saunders, sa situation particulière lui permet de faire l'expérience de tous les climats. Il en est de même pour l'Ile du Prince-Edouard et les provinces maritimes quant à ce qui concerne la ferme de Nepean. On ne peut s'attendre à ce qu'il y ait une station agronomique dans chaque district, mais il est aussi bon de remarquer qu'il n'existe pas au Canada une seule ferme modèle qui puisse être utile aux producteurs de fruits des districts où l'on cultive avec succès les pêches, les prunes et le raisin. Il s'agit là d'une industrie distincte et nous ne possédons pas une seule ferme qui soit située de manière à répondre aux besoins de cette industrie. Elles font un excellent travail en s'assurant des fruits qui peuvent être cultivés dans les climats froids où ces stations sont situées. Le ferme de Guelph est établie dans une partie du pays où la culture des pêches, des prunes et du raisin ne peut se faire avec autant de succès que dans le district de Niagara.

Je prétends donc que nous avons d'excellentes raisons pour demander l'établissement d'une station agronomique dans un des districts propices à la culture des fruits. J'admets avec l'honorable ministre que l'établissement d'une ferme modèle dans chaque district serait très avantageux. Mais cela est impossible. Nous ne pouvons avoir dans chaque localité une ferme modèle qui diffère des autres sous le rapport du climat. Nos fermes actuelles donnent d'excellents résultats, quant à ce qui concerne la culture du grain et l'élevage du bétail dans les différentes parties du pays, mais aucune de ces fermes ne se trouve située dans la partie sud d'Ontario, où elles seraient pourtant très utiles à la culture des pêches et des poires destinées au commerce, à la culture du raisin et des grains d'hiver qui y sont cultivés avec beaucoup de succès.

Exposition de Glasgow, $16,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quand un crédit de $25,000 fut placé dans le budget principal on croyait qu'une somme de $40,000 serait suffisante pour permettre au Canada d'être dignement représenté à l'exposition de Glasgow. Nous nous étions assurés d'un certain espace dans l'édifice principal, mais à mesure que l'on commença à se rendre compte de l'importance de cette exposition, de nouvelles demandes de places nous arrivaient. Vers la clôture de l'exposition de Paris, presque tous les exposants demandèrent à faire expédier leurs objets à Glasgow, et il nous fallut essayer de conclure des arrangements pour construire un édifice sur le terrain de l'exposition de Glasgow, puisque c'était là le seul moyen à notre disposition de nous procurer l'espace nécessaire pour pouvoir exposer une foule d'articles appartenant à d'importantes fabriques canadiennes. Les autorités de l'exposition, en présence de ces faits, se rendirent à notre demande. Cet édifice coûtera

environ $14,000, et il nous faut demander pour cela un crédit supplémentaire. L'exposition de Glasgow a été ouverte l'autre jour avec beaucoup d'éclat, et les rapports semblent indiquer que l'exposition des produits agricoles et industriels du Canada fait honneur à notre pays.

M. SPROULE : Combien avons-nous d'employés à Glasgow et qui sont-ils ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Actuellement nous en avons huit.

M. SPROULE : Qui sont-ils ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le colonel William O'Brien est le commissaire en chef. M. W. D. Scott, qui était un des commissaires à Paris et qui s'est chargé du transfert des exhibits à Glasgow et qui est ensuite revenu au Canada en préparer de nouveaux, a été chargé du transport et de l'installation des objets exposés par le Canada. M. Brodie agit comme secrétaire et comptable : M. Stuart, qui était à Paris, a été chargé de l'exposition minérale. C'est un citoyen de la Colombie Anglaise bien connu dans les cercles miniers. M. Thomas est un des commis. M. Hamilton, qui était à Paris, surveille l'exposition des fruits à Glasgow. M. Stuart, d'Ontario, s'occupe à Glasgow de notre exposition de produits alimentaires.

M. SPROULE : Quel espace avons-nous à cette exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dans le palais principal nous occupons environ 10,000 pieds carrés et environ 12,000 dans le pavillon canadien.

M. ROBINSON : Ce pavillon est-il construit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. ROBINSON : Avez-vous pris vos mesures pour envoyer des fruits cette année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons maintenant une très belle exposition de fruits et de pommes de l'an dernier.

M. MONK : Le commissaire en chef est-il un homme possédant les connaissances nécessaires pour bien remplir cette position ? Le succès de ces expositions dépend en grande partie des aptitudes et des connaissances du commissaire en chef. Le colonel O'Brien a-t-il été choisi à cause de ses capacités, ou bien l'a-t-on simplement recommandé au ministre, et dans ce cas qui l'a recommandé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis pas dire positivement qu'il m'a été recommandé. J'ai consulté mes collègues sur cette question d'avoir un bon représentant à Glasgow. Le nom du colonel O'Brien a été mentionné et comme il a été longtemps dans la vie publique et connait bien le pays, nous avons considéré qu'il ferait un excellent commissaire en chef à l'exposition de Glasgow.

M. MONK : Quels sont ses appointements ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il est payé à raison de $2,500 par année, comme les autres commissaires.

M. WILSON : Et ses dépenses ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, il reçoit une gratification de $5 par jour pour ses dépenses et cette gratification est aussi payée aux autres commissaires à cette exposition.

M. CLANCY : Le ministre dit que le nom de M. O'Brien lui a été mentionné. On ne sait pas si c'est par M. O'Brien lui-même ou par d'autres. Le ministre peut-il dire qui lui a suggéré ce nom ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce nom était dans l'air.

M. CLANCY : L'honorable ministre vient de décerner à M. O'Brien un certificat de bonne conduite et je ne doute pas qu'il le mérite, mais plus d'un membre de cette Chambre sera surpris d'apprendre que M. O'Brien, qui est un estimable citoyen, possède des aptitudes spéciales pour remplir cette position et qu'il a d'autres titres à cet emploi que le fait d'avoir été battu à la dernière élection. C'est une récompense qu'on lui donne. Le ministre pourra-t-il nous dire quels sont ses autres titres, à part celui d'être un candidat défait ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit que cela était un de ses titres. On récompense ordinairement un homme pour ses succès et non pour ses défaites.

M. BENNETT : L'honorable ministre peut-il nous dire si parmi les recommandations qu'il a reçues concernant la nomination de M. O'Brien, il y en avait de Simcoe-est ou de l'association libérale de cet endroit, vu que c'est là qu'il réside ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne me rappelle pas qu'il y en ait eues.

M. BENNETT : Le ministre devrait au moins nous dire qui a recommandé le colonel O'Brien. Je crois qu'il nous a dit que M. Jardine, qui était commissaire à l'exposition de Paris, lui avait été imposé par un ministre d'Ontario, le directeur général des Postes, je crois ? Est-ce aussi le directeur général des Postes qui a spécialement recommandé le colonel O'Brien pour ce poste ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne sache pas qu'il l'ait fait.

M. BENNETT : D'autres ministres d'Ontario l'ont-ils recommandé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne puis dire s'ils l'ont recommandé ou non.

M. BENNETT : Le ministre devrait pouvoir nous dire qui a recommandé le colonel O'Brien. Cet item peut rester en suspens jusqu'à ce que le ministre soit en état de nous dire de qui est venue la recommandation.

Je ne sache pas que le colonel O'Brien ait aucune qualité qui le rende particulièrement apte à représenter les industries manufacturières ou agricoles du pays, et les libéraux de Simcoe-est ne peuvent comprendre pourquoi on l'a choisi. Ils avaient parmi eux plusieurs personnes aussi capables de représenter le Canada. Mais on l'a choisi probablement parce qu'il s'est montré très actif en faveur du gouvernement pendant les dernières élections. Le ministre ne se rappelle-t-il pas que la nomination du colonel O'Brien lui a été recommandée par quelques-uns de ses collègues ontariens ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne me rappelle pas.

M. BENNETT : Cela ne m'intéresse pas au même degré que plusieurs libéraux de Simcoe-est qui sont très ennuyés de voir qu'on leur refuse tous les bons morceaux du festin, comme s'ils n'en étaient pas dignes, et qu'on ait donné cette bonne position au plus tory des torys, le colonel O'Brien.

M. CLANCY : L'honorable ministre a peut-être rappelé ses souvenirs maintenant. Vu que le comité est appelé à voter un crédit dont une partie doit servir à payer les appointements et frais de déplacement de M. O'Brien, le ministre comprendra la nécessité de dire à la Chambre quelles sont les qualités particulières de M. O'Brien. Je crois qu'il est avocat. Je ne sais si c'est cela qui le qualifie pour le poste de commissaire, mais l'honorable ministre devrait ne pas avoir de secrets, et nous dire les raisons qui l'ont porté à nommer M. O'Brien.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit au comité quelles qualités le recommandaient.

M. CLANCY : L'honorable ministre a dit cela d'une façon si obscure que ceux qui n'ont pas l'entendement aussi vif que lui n'ont pu comprendre exactement ce qu'il voulait dire. Peut-être l'honorable ministre voudra-t-il se répéter.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas que le comité s'intéresse à ce que j'ai dit au point de me le faire répéter. Le gouvernement a considéré que le colonel O'Brien était un homme très en vue et qui connaissait bien le Canada ; conséquemment il saurait très bien représenter notre pays à la grande exposition internationale. M. O'Brien est très renseigné au sujet des ressources et du progrès industriel du Canada et pourra répondre avec justesse et à propos à toutes les questions qui pourront lui être posées.

M. CLANCY : Quels sont ses devoirs?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Tout le monde sait quels sont les devoirs d'un commissaire à une exposition internationale. Il doit représenter le pays à toutes les cérémonies et réunions auxquelles prennent part les commissaires des autres pays ; et lorsque des personnes de marque visitent l'exposition, il doit faire voir les exhibits et les ressources du pays qu'il représente.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il nous dire qui doit occuper la position si bien remplie à Paris par M. Jardine, le représentant de nos intérêts manufacturiers, à Glasgow, et pourquoi M. Jardine n'a pas été envoyé à Glasgow?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Parce qu'il n'était pas nécessaire de l'envoyer là.

M. REID (Grenville) : Les fonctions de M. O'Brien doivent-elles se terminer avec l'exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. REID (Grenville) : Qui représente nos manufactures à Glasgow?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Scott.

M. REID (Grenville) : D'où est-il?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Du Manitoba. Il a représenté la province du Manitoba à l'exposition de Toronto pendant plusieurs années.

M. WILSON : Le ministre voudra-t-il nous dire à quel chiffre ces $16,000 vont porter la dépense totale de l'exposition de Glasgow, et s'il espère que ce sera la fin?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je l'espère. Le crédit pour l'année courante est de $25,000. J'ai aussi fait inscrire $25,000 au budget principal pour l'année prochaine, et le présent crédit porte le total à $66,000, somme qui, je crois, sera suffisante.

M. REID (Grenville) : Est-ce l'intention du ministre de visiter l'exposition et d'y représenter le gouvernement ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je me propose d'aller en Angleterre prochainement, mais pas pour représenter le gouvernement à Glasgow ; je ferai probablement une visite d'un jour ou deux à l'exposition.

M. SPROULE : Quels arrangements le gouvernement a-t-il pris pour envoyer les exhibits à Glasgow ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le gouvernement paie, je crois, tout le transport depuis le point de départ, et le port d'expédition est Saint-Jean, mais nous

ne sommes pas responsables des marchandises et ne les assurons pas.

M. SPROULE : A-t-on fait des démarches pour obtenir des tarifs réduits pour ceux qui vont à l'exposition ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'en avons pas fait. Les compagnies de chemins de fer et de steamers s'occupent de ces choses.

M. CLANCY : Quand les édifices de Glasgow ont-ils été construits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils ont été terminés à temps pour l'ouverture de l'exposition ; l'entreprise avait été accordée de bonne heure dans l'hiver.

M. CLANCY : Quel est le coût de l'édifice?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : $13,000.

Stations fumigatoires, $2,700.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces stations ont été établies en vertu de l'amendement à la loi pour la destruction du kermès de San José, dont le but est de permettre l'importation des plants de pépinières. Une de ces stations est à Saint-Jean, N.-B., une à Saint-Jean, P. Q., une à Niagara, une à Windsor, une à Winnipeg et une à Vancouver. Ces stations ne sont ouvertes que peu de temps au printemps et à l'automne. Il y a à chaque station un préposé à la fumigation de tous les plants importés. L'importation ne peut se faire qu'aux ports où les stations sont situées.

M. MONK : Ce crédit est-il pour la fumigation de l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, pour la fumigation de l'année courante.

M. SPROULE : Réussit-elle à détruire le kermès ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les entomologistes le prétendent.

M. SPROULE : De quelle substance vous servez-vous pour la fumigation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On se sert du gaz hydrocyanique, je crois.

M. SPROULE : Cette fumigation se fait-elle dans des compartiments en verre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non, dans des compartiments en bois, de 12 par 18 pieds, hermétiquement clos. Le gaz produit à l'aide d'un appareil générateur placé au centre du compartiment tue le kermès sur les plants, s'il y en a. Il y a un compartiment de fumigation à chaque station.

M. CLANCY : Combien avez-vous dépensé pendant l'année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'année dernière, nous avons dépensé $2,500, mais les importateurs ont demandé que la période d'importation fût prolongée de quelques jours, ce qui augmentera quelque peu les salaires à payer.

M. CLANCY : Quelle est la bâse des salaires ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces employés sont payés seulement pour le temps qu'ils travaillent. Dans le Manitoba et la Colombie Anglaise, ils reçoivent $100 par mois, et dans la partie est, $75, et ils se nourrissent.

M. SMITH (Wentworth) : Les $2,500 de l'an dernier comprennent-ils le coût de la construction des compartiments de fumigation ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. CLANCY : Combien chaque construction coûte-t-elle ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De $200 à $250 chacune.

Archives, $1,600.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette somme est pour liquider des arrérages de plusieurs années.

M. SPROULE : Je ne puis comprendre pourquoi ce crédit n'est pas mis tout ensemble. Nous avons $8,000 dans le budget de l'année dernière, et maintenant on nous demande $1,600. Cette dépense n'est pas de celles qui ne peuvent être prévues, et si l'on ne faisait qu'un seul crédit, nous verrions tout de suite ce que l'on veut dépenser.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je disais à mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) que ce crédit n'était que pour payer des arréages. Chaque année on a dépensé un peu plus que la somme votée. J'ai découvert cela l'année dernière, et je veux payer tous ces arrérages afin de recommencer en neuf au premier juillet prochain. En outre, il y a un peu plus de copie dans la partie anglaise des archives, et il faut plus d'argent. J'espère que la somme de $8,000 pour l'année prochaine suffira.

M. MACLEAN : Le ministre de l'Agriculture a-t-il d'autres arrérages à nous soumettre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, le crédit suivant : pour l'annuaire statisque.

Arts, agriculture et statistiques—Annuaire, $600.

M. MONK : Sont-ce des arrérages?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'année dernière, pour nous conformer à une demande des membres de la Chambre des communes, nous avons publié un plus grand nombre de livres que d'habitude. Je constate aussi dans le rapport de mes employés, qu'il y a une différence de $20 dans le coût du transport et qu'il y a $125 d'arrérages.

Outre cela, nous avons $218 pour un compte d'impressions faites il y a deux ans. Nous ne nous accordions pas avec l'Imprimeur officiel sur le chiffre de ce compte. Les divers chiffres forment la somme de $600.

M. MONK : L'honorable ministre voudra bien ne pas oublier la discussion qui a eu lieu, l'autre jour, à propos de l'annuaire. L'honorable député de Victoria (l'honorable M. Prior) a démontré que notre annuaire était susceptible d'être beaucoup amélioré et que celui de la Nouvelle-Zélande était bien supérieur au nôtre. Outre cela, ce dernier a l'avantage d'être publié en fascicules, et le volume relié paraît bien plus vite que le nôtre. Il contient des cartes et beaucoup de renseignements qui ne sont pas donnés dans le nôtre. Ce serait très avantageux si nous pouvions avoir un annuaire semblable.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette question a déjà été discutée. Notre annuaire n'est qu'une simple compilation de statistiques. L'annuaire de la Nouvelle-Zélande contient des séries d'articles écrits par différentes personnes sur les produits et industries du pays.

M. MONK : Il renferme aussi des écrits.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, en rapport avec les tableaux de chiffres. Si nous entreprenions d'écrire des articles sur nos industries, le coût de l'annuaire se serait beaucoup augmenté.

L'honorable M. ROSS : Et la valeur aussi.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans doute, dans une certaine mesure. Il y a une grande différence entre le recensement que nous faisons ici et les recensements que l'on fait ailleurs. Aux Etats-Unis, le recensement contient, outre la compilation des chiffres recueillis par les énumérateurs, des articles très élaborés donnant un résumé des diverses industries du pays. Dans notre recensement, comme dans celui que l'on fait en Angleterre, il n'y a rien de tel ; nous publions seulement les chiffres et laissons aux statisticiens le soin de les étudier et de tirer leurs conclusions.

Je ne veux pas condamner le système américain, mais ce serait une orientation toute nouvelle à donner à notre annuaire et à notre recensement. Comme résultat de la discussion qui a eu lieu l'autre jour je ferai inscrire $1,000 de plus au budget supplémentaire de l'année prochaine pour faire un tirage plus nombreux de l'annuaire. Je puis dire à mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) que j'étais absolument dans le vrai l'autre jour dans ce que je disais à propos de l'édition française de l'annuaire. Mon honorable ami a dit qu'il n'avait pu obtenir une seule copie de l'édition française. La raison en est bien simple, c'est qu'elle n'est pas encore publiée. Mais j'étais exact en disant qu'il y a toujours des exemplaires de l'édition française, tandis qu'il n'en reste jamais un de l'édition anglaise.

M. MONK : Je verrai à ce qu'il n'en reste pas cette année.

M. SPROULE : J'ai la même plainte à faire ici qu'à propos de l'autre crédit. L'année dernière, nous avons voté $3,000 et aujourd'hui on nous en demande encore $600, ce qui est un signe évident qu'on n'avait pas demandé suffisamment l'année dernière. Cette année on ne demande encore que $3,000 dans le budget principal.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est juste ; nous n'avions pas voté suffisamment l'année dernière. Ainsi que je l'ai expliqué c'est parce que la Chambre à la session dernière a demandé un tirage plus considérable, et le crédit de $3,000 était voté lorsque cette demande a été faite. Mais cette année je demande un crédit supplementaire de $1,000 ; ce qui fait $4,000, contre $3,600 pour l'année dernière. J'inscris cette somme au budget supplémentaire afin de faire droit aux demandes de la Chambre, demandes qui n'ont été faites que pendant la dernière discussion et qui ne pouvaient être prévues.

M. CLANCY : Avant que nous passions à un autre crédit, il serait bon d'avoir une explication au sujet de la somme qui a été payée l'année dernière à la " Quebec Cold Storage Company." Je trouve dans le rapport de l'auditeur général que ce paiement n'est pas conforme aux conditions du contrat. Le ministre s'était engagé à garantir un intérêt de 5 pour cent sur $40,000. Aujourd'hui nous voyons que la somme payée dépasse beaucoup ce chiffre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre ? Nous nous proposons de demander un crédit pour l'entreposage à froid. Peut-être vaudrait-il mieux attendre que nous soyons arrivés à ce crédit pour faire cette discussion ? Ce sera plus dans l'ordre.

M. CLANCY : Puisque l'honorable ministre m'assure qu'il demandera plus tard un crédit pour l'entreposage, je remettrai mes observations.

M. SMITH (Wentworth) : Quelles mesures a-t-on prises au bureau des brevets pour empêcher d'accorder un brevet pour un article qui est déjà breveté par une autre personne ? Je pose cette question parce que l'été dernier, ayant à faire breveter une invention, un solliciteur de brevets expert auquel je m'adressai, me dit que lorsqu'on obtenait un brevet aux Etats-Unis on pouvait être certain que personne autre ne possédait déjà un brevet pour un article semblable, et que l'on pouvait sans crainte se lancer dans l'exploitation de l'article, mais qu'au Canada on ne prenait pas les mêmes précautions, et que souvent après avoir obtenu un brevet pour un article on découvrait qu'un article virtuellement semblable avait été breveté avant le nôtre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'honorable député fait un peu erreur. S'il peut me citer des cas de ce genre, je ferai immédiatement faire une enquête, mais je ne crois pas qu'il y en ait. Aucun du moins n'a été porté à mon attention. Notre système d'octroi de brevets est absolument comme aux Etats-Unis, excepté que nous n'avons pas autant d'examinateurs qu'eux, proportionnellement au nombre de demandes de brevets. J'ai déjà augmenté le nombre des examinateurs, et je crois que je serai obligé de l'augmenter encore, parce qu'il y a plus d'ouvrage que les examinateurs peuvent en expédier. J'ai employé des diplômés ès-sciences de nos collèges, ayant des connaissances dans diverses branches, et j'ai trouvé que bien que jeunes et peu expérimentés, ils s'étaient montrés examinateurs très compétents. Je me propose de continuer dans cette voie parce que je crois qu'il n'est que juste que nous employions ceux qui ont le plus de connaissances en ces matières. C'est un travail très important, pouvant affecter quelquefois des milliers et des centaines de milliers de dollars ; parce que le refus comme l'octroi injuste d'un brevet peut quelquefois ruiner une personne. Je suis heureux de pouvoir dire que plusieurs solliciteurs de brevets nous ont fait le compliment que les affaires au département des brevets étaient expédiées beaucoup plus vite qu'auparavant bien que je regrette qu'il y en ait encore en retard ; mais je m'occupe de nommer un autre examinateur.

M. HACKETT : J'ai eu occasion de visiter le bureau des brevets dans l'intérêt de quelques amis qui sont censés posséder beaucoup d'esprit inventif, et je dois dire que j'y ai trouvé le meilleur ordre possible. Je n'ai eu aucune difficulté à obtenir tous les renseignements que je voulais avoir, et je suis certain que le chef du bureau, M. Lynch, je crois, possède tout son bureau sur le bout de ses doigts.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je remercie mon honorable ami pour ce beau témoignage en faveur de la compétence du personnel de ce bureau. Je crois qu'il est mérité.

Quarantaine, hygiène publique, $20,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'augmentation considérable de ce crédit est due à l'épidémie de picote qui sévit dans la partie nord de ce continent. Généralement notre service de quarantaine est limité à l'examen des steamers et navires. Règle générale nous ne surveillons pas la frontière américaine, mais l'année dernière une espèce de picote volante s'est répandue en beaucoup d'endroits. La maladie est si peu perceptible que des personnes qui en sont atteintes ne s'en aperçoivent pas et voyagent au lieu de rester chez elle. Le résultat est que la maladie se répand d'une manière extraordinaire. On a trouvé des cas à des centaines de milles de distance. Notre population le long de la frontière américaine s'est alarmée et demande qu'on la protège contre l'invasion de la maladie. J'ai consulté le ministre de la Justice qui m'a dit qu'il était de mon devoir comme ministre chargé du service de la quarantaine de nous protéger sur notre frontière des Etats-Unis comme nous nous protégeons contre l'invasion des maladies venant d'au delà de la mer. J'ai été obligé de prendre des précautions extraordinaires, et de nommer plusieurs gardiens de la frontière aux endroits où l'on nous avait informés que la maladie sévissait du côté américain. Outre cela nous avons aussi été obligés d'établir un service de quarantine dans le Yukon, à cause des arrivées constantes de gens des Etats-Unis, et je dois dire que la dépense est énorme. C'est là la raison de l'augmentation considérable de ce crédit.

M. SPROULE : Etes-vous obligé de surveiller toute la frontière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; à tous les endroits où la maladie paraît sévir de l'autre côté de la frontière. Le Dr Montizambert, le chef du personnel de la quarantaine, surveille tout ce qui se passe de l'autre côté de la frontière, et lorsqu'il découvre que la malaide fait des ravages à des endroits assez rapprochés de la frontière, alors il fait surveiller les routes et avenues qui communiquent avec ces endroits.

M. SPROULE : Avez-vous une quarantine à North-Bay, ou dans le district de la Baie-Georgienne, ou dans les chantiers, où la maladie semble sévir.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, nous en avons au Sault Sainte-Marie, à Port Arthur, à Thessalon et aussi à Collingwood, je crois, et à quelques autres endroits.

Pour la prévention de l'épidémie de la tuberculose chez les animaux, $10,000.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire si les médecins vétérinaires, comme M. Stubbs et autres nommés dans l'Ontario, seront payés avec ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. BENNETT : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire le nombre de médecins vétérinaires qu'il a nommés, et de quelle manière ils sont payés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : En vertu de l'arrangement que j'ai fait avec les autorités américaines récemment, les seuls certificats qui sont acceptés à la frontière pour l'épreuve à la tuberculose sur les animaux exportés aux Etats-Unis sont les certificats des vétérinaires attachés permanemment au ministère de l'Agriculture.

Avant cela, les autorités américaines acceptaient les certificats de tous les vétérinaires du Canada dont nous leur avions envoyé les noms, et nous leur en avons envoyé

plusieurs, de temps à autre et suivant les besoins. Dans l'intervalle, des animaux venant d'Angleterre et atteints de tuberculose purent entrer aux Etats-Unis, et ceux-ci abrogèrent tous leurs anciens arrangements avec l'Angleterre en y incluant le Canada, et ils devaient envoyer chez nous leurs propres vétérinaires pour faire subir l'épreuve aux animaux destinés à l'exportation chez eux. Nos éleveurs crurent que c'était une grande injustice à leur faire, en même temps qu'une entrave au commerce d'exportation des animaux, et l'on me demanda de tâcher de faire modifier les règlements. Je me mis d'abord en correspondance avec les autorités à Washington, leur faisant remarquer que ces nouveaux règlements étaient en contravention avec la convention que j'avais faite avec eux, et je leur demandai de les modifier. Je me rendis à Washington et j'eus une consultation avec le ministre de l'Agriculture et son chef de bureau, qui consentirent à accepter, non pas l'épreuve faite par n'importe quel vétérinaire du Canada, mais par les vétérinaires permanents de mon ministère.

M. BENNETT : Combien avez-vous nommé d'examinateurs comme M. Stubbs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons fait trois ou quatre nominations. J'ai donné aux autorités américaines les noms des vétérinaires permanents de mon ministère, mais vu l'exportation considérable de bétail canadien qui se fait aux Etats-Unis, principalement de l'Ontario, j'ai constaté que mon personnel régulier ne pouvait pas suffire à l'ouvrage, et j'ai conséquemment nommé M. Stubbs qui a établi ses quartiers généraux à Toronto. Depuis sa nomination, M. Stubbs a travaillé sans interruption.

M. BENNETT : Y en a-t-il d'autres, à part M. Stubbs ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : M. Stubbs est le seul pour l'Ontario. Nous avons nommé au Manitoba un examinateur qui ne reçoit pas de salaire, mais des honoraires en proportion de l'ouvrage qu'il fait. Le Manitoba exporte peu de bétail aux Etats-Unis. Nous avons nommé un autre vétérinaire aux Etats-Unis pour faire ces épreuves à la tuberculine et tous autres travaux que l'on pourra requérir de lui, en rapport avec les maladies qui sévissent sur les animaux assez fréquemment dans les Territoires. Autrefois les vétérinaires de la police à cheval faisaient cette besogne, mais dans ces derniers temps ils n'ont pas pu s'en acquitter, et nous avons dû l'année dernière envoyer des vétérinaires spéciaux aux différents endroits où la maladie faisait son apparition, et nous les payions en proportion de leurs services. J'ai cru qu'il était mieux d'avoir un vétérinaire permanent, et j'ai nommé M. Hargrave, de Medicine-Hat, vétérinaire permanent pour les Territoires du Nord-Ouest.

M. BENNETT : Quelles raisons ont motivé la nomination de M. Stubbs ? Quelles sont ses connaissances et son expérience vétérinaires ? Quels sont les appointements attachés à cette charge ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La nomination de M. Stubbs a été faite sur ma propre recommandation. Je connaissais M. Stubbs comme un vétérinaire capable et de longue expérience. Ses appointements sont de $1,200, et on lui paie ses frais de déplacement.

M. BENNETT : L'honorable ministre nous dit qu'il a nommé M. Stubbs parce qu'il le connaissait depuis longtemps et parce qu'il était un vétérinaire d'expérience. Je ne sais pas depuis combien de temps l'honorable ministre connaissait M. Stubbs, mais je sais parfaitement que ce dernier, qui est de mon pays, n'a jamais passé pour être un grand connaisseur de bestiaux. Il a des qualités comme turfman et politicien. Je suppose que son nom a été proposé au ministre de la même manière que celui du colonel O'Brien, et que ses principaux titres à cet emploi sont ses services politiques. Les fonctions qu'on lui a confiées sont très importantes, et sur lui répose l'exportation des animaux aux Etats-Unis. Les animaux contre lesquels il fait rapport sont absolument exclus de l'exportation, et j'espère que M. Stubbs ne sera pas, dans l'exercice de ses fonctions, la girouette qu'il a été dans sa carrière politique. Je crois que l'on découvrira bientôt qu'il a été nommé non pour ses connaissances vétérinaires, mais par reconnaissance politique.

M. HOLMES : M. J. E. Blackball, de Clinton, est président de l'Association conservatrice locale. M. Blackball est aussi un membre du collège vétérinaire d'Ontario. M. Blackball m'a dit que la nomination de M. Stubbs était une des meilleures que le gouvernement avait faites, et que, pour sa part, bien que conservateur, il l'approuvait entièrement.

M. CLANCY : C'est extraordinaire comme M. Holmes a confiance dans les conservateurs maintenant, et M. Blackball sera, sans doute, très flatté d'apprendre que l'honorable député approuve ce qu'il a dit de M. Stubbs. L'honorable député n'a-t-il rien autre chose à apporter au débat que les approbations de gens qui se disent conservateurs ? Il est parfaitement connu dans le monde politique que M. Stubbs était une des victimes de la dernière élection dont il fallait prendre soin.

Mais laissons ce sujet de côté. Je veux demander à l'honorable ministre de l'Agriculture si les Etats-Unis ont abrogé l'arrangement qu'il avait fait avec eux, peu de temps après son entrée en fonctions, et en ont fait un autre avec l'Angleterre sans en rien faire savoir au Canada et en nous ignorant complètement. Je n'ai peut-être pas compris exactement les paroles de l'honora-

ble ministre, mais je crois qu'il a dit que les Etats-Unis avaient abrogé l'ancien arrangement en vertu duquel ils permettaient l'importation d'animaux examinés par les vétérinaires permanents ou nommés par le ministre de l'Agriculture, et qu'ils ont refusé d'accepter leurs certificats à la suite d'un arrangement intervenu avec les autorités anglaises, sans tenir aucun compte des intérêts du Canada.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député ne m'a pas bien compris. En 1897, j'ai fait avec les autorités américaines un arrangement qui comportait de leur part la promesse d'accepter les certificats des vétérinaires canadiens que le ministère de l'Agriculture à Ottawa recommanderait au ministère de l'Agriculture à Washington. J'ai donné les noms de plusieurs vétérinaires canadiens que je croyais compétents, et les exportateurs en recommandèrent un certain nombre d'autres qu'ils employaient déjà. Cet arrangement donna satisfaction pendant quelque temps. Mais, dans l'intervalle, les autorités américaines découvraient que les certificats des examinateurs en Angleterre étaient très inexacts.

M. CLANCY : N'est-ce pas aussi ce que l'on a constaté au Canada?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Jusqu'à un certain point. Les Etats-Unis établirent alors un règlement qui s'appliquait à tous les pays étrangers, et ne reconnaissait que les certificats de leurs propres vétérinaires.

Ils ont nommé un vétérinaire de Buffalo pour faire les épreuves, à la tuberculine au Canada ; c'était un grand embarras pour nos exportateurs. Il est bien connu que dans la province d'Ontario on pratique en grand l'élevage du bétail de race, qui est exporté, je pourrais dire dans le monde entier, mais certainement sur tout le continent américain, et je suis heureux de pouvoir dire que les acheteurs des Etats-Unis s'en trouvent bien. Les exportateurs Canadiens sont venus me demander de faire disparaître ces embarras, et j'ai réussi à faire faire un autre règlement en vertu duquel les certificats des vétérinaires permanents au ministère de l'Agriculture seraient acceptés comme ceux de leurs propres vétérinaires. On est allé jusqu'à m'accorder qu'un vétérinaire que j'enverrais en Angleterre—les Etats-Unis en avaient déjà un—aurait le pouvoir d'émettre des certificats qui seraient reconnus par les autorités américaines. J'ai alors en retour accepté le certificat du vétérinaire des Etats-Unis en Agleterre pour le bétail envoyé au Canada.

M. CLANCY : Le Canada a-t-il un vétérinaire en Angleterre?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; il y a été envoyé tout dernièrement.

M. CLANCY : Quel est son nom?

M. CLANCY.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE, M. Rutherford.

M. CLANCY : Une autre victime.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pas du tout.

M. BENNETT : Il était bien mal en novembre dernier.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Il y en a eu d'autres.

M. CLANCY : D'où vient M. Rutherford?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : De Portage la Prairie.

M. CLANCY : Et ainsi les lauriers que le ministre avait cueillis au sujet de ses règlements de quarantaine qui étaient si bons, sont tous fanés ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. CLANCY : Oui. Le gouvernement des Etats-Unis a abrogé les règlements de quarantaine et le ministre de l'Agriculture a été obligé de se traîner aux genoux des autorités américaines, et tout ce qu'il a pu avoir a été une promesse qu'ils reconnaîtraient les certificats de notre vétérinaire en Angleterre, et elles stipulèrent aussi que l'épreuve au Canada devait être faite par un fonctionnaire permanent. Le ministre en a été probablement bien content, car cela lui a permis de distribuer des emplois à ses amis. Qu'aurait fait ce pauvre M. Stubbs si les Etats-Unis n'avaient pas abrogé les anciens règlements.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Peut-être l'ont-ils fait pour plaire à M. Stubbs ?

M. CLANCY : Peut-être le ministre pourrait-il nous dire si les éleveurs canadiens sont satisfaits des règlements actuels ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Lorsque l'honorable député dit qu'il ne reste plus rien des règlements de quarantaine que j'ai fait adopter en 1897, il ignore que ces règlements comprenaient beaucoup d'autres choses que les épreuves à la tuberculose. Les quatre-vingt-dix jours de quarantaine entre le Canada et les Etats-Unis étaient abolis, toute facilité était accordée au commerce de bétail entre les deux pays, etc. Au sujet de la tuberculine, l'honorable député fait aussi erreur lorsqu'il dit que j'ai envoyé un examinateur en Angleterre à la demande des Etats-Unis. J'ai fait cette nomination à la demande des éleveurs de l'Ontario, qui importent des animaux d'Angleterre pour améliorer leurs races, et qui éprouvaient beaucoup de difficultés à faire subir l'épreuve à leurs bestiaux à la quarantaine de Québec, ou bien de se contenter des épreuves faites en Angleterre, épreuves pas toujours satisfaisantes ; ainsi que nous avons pu le constater à notre quarantaine de Québec. C'est pour cela que j'ai décidé

d'envoyer un vétérinaire en Angleterre pour y faire l'épreuve des animaux. Il est vrai que les Etats-Unis ont discontinué d'accepter les certificats de nos vétérinaires, mais ce règlement s'applique au monde entier également, et lorsque je leur représentai que c'était nous faire une injustice que de nous l'appliquer, les Etats-Unis consentirent à accepter les certificats de nos vétérinaires permanents au même titre que ceux de leurs propres fonctionnaires. Les Etats-Unis n'acceptent pas les certificats des vétérinaires de tous les pays du monde, et lorsqu'ils mettent nos certificats sur le même pied que les leurs, je ne vois pas que nous puissions leur demander de faire beaucoup plus que cela.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra bien remarquer qu'aucune plainte n'a été portée contre nos vétérinaires par les Etats-Unis. Seulement, ce sont les épreuves insuffisantes faites en Angleterre qui ont été la cause des plaintes. Je suis porté à croire que des épreuves très peu satisfaisantes ont été faites par des personnes de science et d'expérience. S'il n'y avait pas de plaintes contre les vétérinaires du Canada, pourquoi ne pas avoir continué l'ancien système, au lieu de nommer un personnel permanent pour satisfaire le caprice des Etats-Unis ? Ce n'est pas une réponse que de dire que les Etats-Unis adoptent le même système. Nous n'avons pas ignoré leurs règlements, mais ils ont ignoré les nôtres et dicté ce que nous devions faire. Il n'était pas à présumer qu'ils les feraient différents des leurs. Les règlements que nous avions auparavant nous satisfaisaient parfaitement.

Je ne puis pas dire que le Canada a vu d'un bon œil les facilités accordées à nos éleveurs d'aller vendre leurs bestiaux aux Etats-Unis. L'année dernière nous en avons exporté 200,000 à $13 chacun en moyenne, d'après une déclaration de l'honorable ministre lui-même, faite pendant la campagne électorale. Il aurait été mieux de les élever, les engraisser et les abattre en Canada que de les envoyer vivants aux Etats-Unis. C'est une grosse faute que d'envoyer notre jeune bétail aux Etats-Unis, au lieu de le nourrir et de l'engraisser avec notre grain et ensuite de l'expédier sur un marché où il commandera un meilleur prix. Si le Canada doit être seulement un champ d'élevage pour les Etats-Unis, l'honorable ministre a parfaitement réussi. Il sait comme tout le monde que l'arrangement qu'il a conclu ne nous est pas avantageux, et l'honorable ministre se montrerait un bienfaiteur public s'il le révoquait. L'honorable député peut prétendre que l'on devrait permettre aux gens de faire des folies, mais on ne doit pas leur en fournir l'occasion ; et c'est ce qu'il a fait dans le cas présent. L'expérience prouvera, j'en ai peur, que le plan de l'honorable ministre ne sera pas approuvé par tout le monde. Mais je reviens au point où j'ai commencé : est-ce que l'épreuve à la tuberculine telle qu'elle se fait maintenant est approuvée par les éleveurs du Canada ? L'honorable ministre n'a pas répondu à cette question.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne connais pas le sentiment général, mais je sais qu'un très grand nombre de bons cultivateurs sont favorables à l'épreuve à la tuberculine et veulent que le système soit continué et encouragé dans le pays. Quelques-uns en ont peur et en disent du mal. Pour ma part, je suis convaincu qu'elle a contribué à améliorer beaucoup le bétail, et je sais que le système gagne en faveur parmi la classe agricole, bien qu'il y ait encore des cultivateurs qui n'en veulent pas, tout comme il y a des gens qui sont opposés à la vaccination, qui est approuvée aujourd'hui presque partout.

M. CLANCY : Assurément, l'honorable ministre ne peut assigner pour cause à cette opposition le préjugé qu'on a constaté lorsqu'il s'est agi de la vaccination. Les cultivateurs du Canada apprendront avec regret que l'honorable ministre a attribué à leur ignorance et à leurs préjugés l'opposition qu'ils font à toute épreuve à la tuberculine. N'est-il pas vrai que depuis assez longtemps on tente ces épreuves et que l'honorable ministre a reçu nombre de protestations contre ces essais, qui seraient, après tout, préjudiciables aux bestiaux. Peut-on nier qu'à une réunion importante des éleveurs américains à Chicago, il y a environ un an, on a combattu fortement cette pratique ? Je crois devoir aller plus loin et déclarer que le ministre de l'Agriculture de la grande province d'Ontario entretient une opinion tout à fait contraire à celle de l'honorable ministre. Mon honorable ami constatera que, après tout, il ne peut compter sur un grand nombre de personnes qui partagent ses vues dans ce sens.

Si l'opposition qu'on constate à ces épreuves de la tuberculine ne repose que sur un préjugé semblable à celui qui poussait les gens à combattre la vaccination, le devoir de l'honorable ministre et des fonctionnaires qu'il a sous ses ordres devrait être de prendre tous les moyens possibles pour faire disparaître cette opinion erronée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous recherchons activement les meilleurs moyens de combattre la tuberculose et d'en découvrir les symptômes chez les différents animaux. L'épreuve à la tuberculine n'est qu'un moyen de constater si la maladie existe actuellement. C'est pour cela qu'on y a recours. Il y a autre chose à faire au sujet de la tuberculose, c'est de distribuer dans tout le pays des circulaires indiquant aux cultivateurs la nécessité de tenir leurs animaux dans un meilleur état hygiénique, afin que ces derniers soient moins exposés à cette maladie ou soient plus forts pour y résister, si elle se déclare au milieu d'eux.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il trouvé, lorsque les animaux sont attaqués

de cette maladie et pour en préserver les troupeaux, d'autre moyen que celui qui consiste à les mettre en quarantaine, à les abattre ou à les laisser mourir de la maladie?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous ne forçons personne à abattre les animaux atteints de la tuberculose.

M. CLANCY : Le ministre ne force personne à agir de la sorte, pour la simple raison qu'il a fait connaître déjà à la Chambre: le gouvernement ne veut pas prendre sur lui de faire exécuter une mesure aussi extrême. Ne croit-il pas que l'heure est venue, dans l'intérêt général du pays, de dépenser quelques sous pour exterminer tous les animaux réellement attaqués de cette maladie? C'est une chose bien extraordinaire, semble-t-il, que, dans un pays aussi considérable que l'est le Canada, qui possède de si grandes ressources, dont la population doit payer, pour d'autres fins et en dépenses de toutes sortes, des montants extravagants, le gouvernement ne veut pas sacrifier un sou dans le sens que je viens d'indiquer. Je suis surpris d'entendre l'honorable ministre déclarer qu'il n'a pas un dollar à dépenser pour faire abattre les bestiaux qu'on sait atteints de la tuberculose. Sans doute, les personnes à qui appartiennent ces animaux, ont le désir égoïste de les mettre en quarantaine des mois durant, dans l'espérance qu'ils guériront ; pendant ce temps, l'épidémie se propage avec rapidité. Très rarement on a pu sauver des animaux tuberculeux ; règle générale, ils meurent tous. Mieux eut valu les abattre dès le moment où l'on a constaté chez eux l'existence de la maladie.

M. SPROULE : Un grand nombre d'importateurs se sont prononcés ouvertement contre ces épreuves à la tuberculine. L'honorable ministre doit avoir entendu lui-même un grand nombre d'intéressés se plaindre de ces essais, lorsqu'il a visité l'exposition de Guelph. Va-t-il modifier les règlements concernant l'importation des bestiaux et ces épreuves à la tuberculine?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai envoyé un fonctionnaire du ministère en Angleterre, pour y tenter ces expériences, car les importateurs ne veulent pas qu'on fasse ces essais lorsque les bestiaux sont arrivés ici. Nous continuons les épreuves sur les animaux qui nous viennent d'Europe, des Etats-Unis et d'ailleurs, lorsque, déjà, cette expérience n'a pas été faite. En effet, lorsque le fonctionnaire du ministère a déjà fait cette épreuve on ne la répète plus. Il suffit à l'importateur d'obtenir à cet effet un certificat de ce fonctionnaire.

M. SPROULE : N'est-il pas vrai que les importateurs ne veulent pas entendre parler de ces épreuves qu'ils considèrent préjudiciables et nullement concluantes ? J'ai lu les rapports à cet effet signés par des hommes très compétents dans ce commerce. L'honorable ministre croit-il que les véritables connaisseurs considèrent qu'on peut se fier à ces expériences ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui ; ceux qui font le plus autorité dans cette question qu'ils ont étudiée à fond, déclarent que cette épreuve est concluante, qu'elle n'est pas préjudiciable à l'animal sur laquelle on la tente, excepté dans des cas bien rares, dans des circonstances exceptionnelles. On a cité des exemples pour démontrer que des animaux qu'on avait soumis à cette épreuve, se sont trouvés affaiblis par le fait même ; il faut attribuer cette débilité à d'autres causes, parce qu'elle n'a pas été le résultat des épreuves tentées sur un grand nombre de bestiaux. D'ailleurs, c'est la pratique suivie dans d'autres pays qui font le commerce du bétail. Le gouvernement de la République Argentine et celui des Etats-Unis soumettent à cette épreuve tous les animaux achetés en Europe. D'où il suit que si un éleveur anglais ne peut envoyer, dans la République Argentine ou aux Etats-Unis, des animaux qui ne sauraient soutenir cette épreuve, il les dirigera sur le Canada qui deviendra un lieu de refuge pour tous les animaux atteints de la tuberculose, et que les éleveurs anglais ne pourront vendre ailleurs.

M. SPROULE : L'acheteur canadien pourra refuser d'acheter ces animaux. Les éleveurs ne sont jamais prêts à envoyer leurs bestiaux, avant d'avoir trouvé des acheteurs. Si le ministre veut modifier sa déclaration, si, au lieu de dire que cette épreuve est tout à fait concluante, il affirme qu'elle a son mérite, je partagerai son opinion. J'ai parcouru les écrits de ceux qui font autorité en la matière, je suis médecin et je prends beaucoup d'intérêt à tout ce qui se rapporte à cette division de notre industrie. J'ai lu un grand nombre d'articles importants signés par des hommes parfaitement au courant de tous les détails de cette question ; tous affirment que cette épreuve est préjudiciable aux animaux, de la manière dont je viens de parler, et qu'elle n'est pas du tout concluante. L'honorable ministre, je crois, reconnaîtra que, aux Etats-Unis, où l'on a tenté cette épreuve sur un grand nombre de bestiaux, on a constaté qu'il n'y avait aucun rapport entre la maladie et la chaleur animale—chez un animal légèrement atteint de la tuberculose, la température sera très élevée, tandis que chez d'autres bestiaux qui sont la proie d'une tuberculose très avancée, la température est très basse——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela est vrai.

M. SPROULE : Il faut donc conclure de tout cela que cette épreuve n'est pas convaincante. L'honorable ministre a-t-il réussi à faire disparaître les craintes des exportateurs d'animaux ? Il y a quelque temps, ils exprimaient de l'anxiété à la suite des déclarations de l'honorable John Dryden. Celui-ci affirmait que si l'on continuait ces

épreuves, il abandonnerait ses fonctions ; il pouvait compter sur l'appui d'hommes d'une grande expérience. Il semblait donc exister un mécontentement général, et l'on insistait pour obtenir un changement quelconque. Si tous ces faits sont vrais, et si, d'un autre côté, nous n'avons pas de meilleur moyen d'épreuve à notre disposition, et si, encore, des médecins vétérinaires éminents ont déclaré, à maintes reprises, que cette épreuve est la cause de complications sérieuses de la maladie, ainsi que je l'ai mentionné, il faut recueillir ces statistiques et tenter ces essais avec beaucoup de prudence, ne pas s'avancer trop à la légère.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Depuis la réunion de Guelph et la discussion qui s'est développée alors dans les journaux, et depuis mon retour de Washington, j'ai reçu une députation des éleveurs d'Ontario à qui j'ai expliqué ma manière d'agir sous ce rapport. Les délégués m'ont dit qu'ils aimeraient bien qu'on ne fît plus cette épreuve sur les animaux qui passaient aux Etats-Unis, mais que, cependant, ils étaient contents de ce que j'avais pu obtenir ; ils m'ont déclaré que l'envoi d'un médecin vétérinaire en Angleterre, au nom de mon ministère, était une faveur qu'ils savaient apprécier ; ils étaient enchantés des dispositions que j'avais prises.

M. SPROULE : Sans doute, le système actuel est préférable à l'ancien.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui, mais il n'est pas encore parfait.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il renouvelé ses efforts pour faire disparaître l'embargo sur le bétail canadien qu'on expédie en Angleterre? A mon sens, il pourrait invoquer deux raisons bien puissantes. Pourquoi ne s'adresse-t-il pas à la reconnaissance qui, prétend-on, fait battre le cœur de tout Anglais à l'égard du Canada et qui l'engage à rechercher nos produits ? Il pourrait répéter ce qu'il a déclaré, c'est-à-dire qu'une grand nombre de bestiaux atteints de la tuberculose nous arrivent sans cesse de la Grande-Bretagne——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit cela.

M. CLANCY : L'honorable ministre a dit que des épreuves moins que satisfaisantes——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit qu'un grand nombre d'animaux malades nous arrivaient de la Grande-Bretagne.

M. CLANCY : Eh bien! prenons une expression plus adoucie pour mettre l'honorable ministre à l'aise.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai dit que nous avions reçu d'Angleterre quelques animaux tuberculeux.

M. CLANCY : Et qu'un plus grand nombre nous en arriverait bientôt.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est possible.

M. CLANCY : Et le ministre nous a conseillé de tenter cette épreuve sur les bestiaux importés au Canada, car autrement notre pays deviendra le cimetière de tous les animaux malades de la Grande-Bretagne.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Sans doute.

M. CLANCY : L'honorable ministre connaissant tout cela, a-t-il tenté de faire disparaître cet embargo?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai travaillé dans ce sens et je n'ai pas abandonné la partie. J'ai préparé, aujourd'hui même, une lettre adressée aux autorités impériales et qui partira par la malle de cette semaine ; j'espère à mon prochain voyage en Angleterre, c'est-à-dire dans quelques semaines, insister auprès du gouvernement anglais pour faire disparaître cet embargo ; j'invoquerai toutes les raisons qui militent en notre faveur. Je ne m'épargnerai aucune peine et je puis affirmer à mes honorables amis que je tâcherai de présenter sous le jour le plus favorable les arguments qu'on a invoqués ici et ailleurs. Je compterai sur le sentiment du peuple canadien qui considère que cet embargo est injuste à notre égard et qu'il jette du discrédit sur tout le bétail canadien destiné à l'exportation. A mon dernier voyage en Angleterre, je n'ai pas négligé cette question ; j'ai obtenu une entrevue du ministre de l'Agriculture auprès duquel j'ai insisté de toutes mes forces sur la nécessité d'un changement. Cependant, je n'ai pu rien obtenir. Je ne saurais dire si mes efforts, cette année, seront couronnés de plus de succès ; mais j'emploierai tous les arguments en notre faveur et je les considère si forts, si puissants, qu'on ne saura les réfuter et y répondre, si ce n'est par l'inaction.

M. MACLEAN : L'honorable ministre oublie peut-être qu'en Angleterre, le cultivateur devient de jour en jour de plus en plus protectionniste. Il est possible qu'il se serve de cet embargo pour conserver à son bétail le marché de la Grande-Bretagne. L'honorable monsieur peut s'attendre à d'autres choses encore. Le dernier exposé budgétaire de la Grande-Bretagne est, prétend-on, dans la note libre-échangiste ; cependant, en l'étudiant attentivement, on y trouve des signes très prononcés de protection. A propos de cet embargo, il n'est pas question de l'état de santé de nos animaux ; non, il faut comprendre que c'est le résultat d'un mouvement protectionniste et agraire destiné à développer les intérêts de la classe agricole de l'Angleterre. C'est un indice que l'Angleterre marche vers la protection et qu'elle com-

mence cette réforme économique, en protégeant d'abord son agriculture.

M. SPROULE : Je voudrais citer quelques-unes des meilleures autorités sur la tuberculose au Canada, mais je vais simplement lire un extrait d'un article que vient de publier un spécialiste américain.

Nous avons commencé notre épreuve, le 21 novembre 1894 ; de cette date au 1er mars 1895, c'est-à-dire durant quatorze semaines, nous avons examiné 4,226 animaux et nous en avons condamné 250. 14·8 pour 100 de ces derniers, à l'examen post-mortem n'ont révélé aucun indice probant de maladie.

L'auteur ajoute que dans 85.2 pour cent de tous les autres cas examinés c'est-à-dire où l'on avait trouvé des traces de maladie, on a constaté à l'examen post-mortem l'existence de cette maladie.

Nous avons terminé notre ouvrage dans les comtés de Nantucket et de Dukes. 1,837 animaux ont été examinés, et on n'en a condamné que 7 ; après les avoir abattus, on a découvert, à l'examen, qu'ils portaient le germe de cette maladie. Sept autres animaux ont été abattus, parce que d'après les agents du bureau, ils portaient des signes apparents de tuberculose. Cependant, l'examen post-mortem a démontré que tel n'était pas le cas.

Il est donc évident que cette épreuve n'est pas toujours infaillible, mais c'est encore ce que nous avons de mieux dans le genre, jusqu'à présent.

Gendarmerie à cheval—Montant requis pour terminer le service de l'année, $60,000.

Le PREMIER MINISTRE : L'autre jour, lorsqu'il s'est agi des estimations pour le prochain exercice, j'ai déclaré qu'il nous fallait les augmenter de $60,000 et en porter le montant total à $400,000 environ. On compte 500 hommes dans la gendarmerie à cheval, et l'expérience nous a démontré que, dans l'état actuel des choses, il nous est impossible de payer moins que $800 pour un homme et pour un cheval. Cette gendarmerie est distribuée sur un territoire qui compte 700 milles de superficie. Nous avons au delà de 70 postes, du Manitoba à la rivière Saskatchewan, et jusqu'à celle du fleuve Mackenzie. Cette année, ces gendarmes ont fait la patrouille jusqu'à l'embouchure de cette rivière. Afin de fournir à la Chambre tous les renseignements voulus, j'ai fait préparer une carte qui indique l'espace parcouru par ces gendarmes et l'étendue de territoire qu'il nous faut protéger.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre a-t-il connaissance de certaines plaintes faites au sujet de jeunes gens qui se sont enrôlés, au cours de l'année dernière, et qui ont dû, d'après un ancien règlement, acquitter eux-mêmes leurs frais de route et de transport ?

Nous devons avoir de bons gendarmes ; pour cela, nous devons les choisir parmi les jeunes gens les mieux constitués et les mieux doués moralement. Leur solde n'est pas trop élevée, je crois. C'est agir avec mesquinerie que d'obliger des personnes qui s'enrôlent, par exemple, à London ou à Chatham, où se sont produits quelques cas semblables à celui dont je parle, à payer non seulement les frais de déplacement jusqu'au Nord-Ouest, mais encore quelque partie de leur équipement. Je demande au premier ministre si on lui a signalé des cas de cette nature ?

Le PREMIER MINISTRE : Je dois déclarer que jamais je n'ai entendu parler de plaintes semblables. Le règlement exige que ceux qui sont admis à faire partie de cette gendarmerie paient leurs frais de route jusqu'aux quartiers généraux qui se trouvent à Régina ; par contre, ils n'ont rien à payer pour leur équipement. Ce règlement est en vigueur depuis plusieurs années.

M. CLANCY : J'ai appris de personnes respectables que certains de ces jeunes gens ont dû payer une partie de leur équipement.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami peut-il me citer un cas à l'appui de sa prétention ?

M. CLANCY : J'ai ici une lettre que je passerai à l'honorable premier ministre, qui pourra alors connaître la nature de ces plaintes.

M. McNEIL : Quel est l'effectif de cette gendarmerie, à l'heure actuelle ?

Le PREMIER MINISTRE : Il est de 500 hommes au Nord-Ouest et de 250 hommes au Yukon. A propos des plaintes dont a parlé l'honorable représentant de Bothwell (M. Clancy), je puis dire que s'il y en a eu, elles n'ont pas été nombreuses. Cette gendarmerie existe depuis 20 ans et les règlements n'ont pas été changés, depuis que nous sommes arrivés au pouvoir.

M. MONK : Ce crédit de $60,000 s'appliquera-t-il aussi à la gendarmerie à cheval du Yukon ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, nous l'emploierons à l'avantage des gendarmes des Territoires du Nord-Ouest.

M. MONK : Combien d'hommes cela vous permettra-t-il d'engager ?

Le PREMIER MINISTRE : Aucun. Lorsque nous avons pris les rênes du pouvoir, le nombre des gendarmes dépassait 700 ; nous l'avons réduit à 500. Mais nous avons été pris par surprise par la nécessité où nous nous sommes trouvés d'envoyer beaucoup de nos gendarmes au Yukon et d'en laisser partir un certain nombre pour le Sud-africain. Il nous a fallu dépenser beaucoup d'argent dans le transport, aller et retour, de ces hommes que nous avons fait venir ici, pour les équiper et renvoyer au lieu de leur destination. C'est là une nouvelle dépense que nous n'avions pu prévoir. De plus, nous avons étendu le champ d'inspection et aujourd'hui, cette gendarmerie surveille tout

le territoire qui s'étend du Manitoba à la rivière de la Paix et même au fleuve Mackenzie. Il y a autre chose : la colonisation se développe, et il nous faut établir de nouveaux postes pour répondre aux demandes des colons. En changeant les membres de cette gendarmerie d'un endroit à un autre, nous avons pu établir de nouveaux postes, sans ajouter au nombre de nos hommes ; mais tout cela exige une dépense considérable, ne serait-ce que pour payer les frais seuls de transport. On ne peut envoyer, sans qu'il en coûte cher, des membres de la gendarmerie à cheval à la rivière de la Paix et, encore moins, à l'embouchure du Mackenzie. Aussi, en agissant avec économie, nous ne pouvons faire mieux, si nous voulons entretenir cette gendarmerie, que payer $800 pour un homme et pour un cheval. Il y a environ 400 chevaux. Nous espérons pouvoir diminuer cette dépense, avec le temps.

M. MACLEAN : L'occasion est favorable à l'établissement d'une ou deux nouvelles provinces au Nord-Ouest. J'espère que l'honorable premier ministre étudiera attentivement cette question. Pourquoi, en effet, n'avons-nous pas créé, au moins, une province dans ces teritoires, et cela depuis longtemps? C'est là ce que je ne puis comprendre. Si l'on adoptait mon opinion, les provinces ainsi formées devraient entretenir le service de police dans leurs bornes, et ce serait épargner de grandes dépenses à la Confédération.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député montre trop de hâte. Sans doute, ce qu'il nous suggère d'accomplir peut être bon en soi, mais nous sommes à faire le dénombrement de la population du pays, et il vaut mieux pour nous en attendre le résultat, avant de songer à former de nouvelles provinces.

M. MONK : Les explications du chef du gouvernement n'expliquent pas comment le fait d'avoir permis à certains membres de la gendarmerie à cheval de s'enrôler dans un corps semblable, pour faire le service dans l'Afrique-australe, peut causer une augmentation de dépenses aussi considérable. Je reconnais qu'il y a des dépenses supplémentaires à encourir sous ce rapport, mais $60,000 me semblent un montant bien élevé.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami veut consulter les chiffres, il constatera, en les comparant, que l'explication de cette prétendue anomalie est facile à trouver. En 1896-97, les dépenses de la gendarmerie à cheval se sont élevées à $504,000 ; en 1897-98, à $369,000 ; en 1898-99, à $402,000 ; en 1899-1900, à $351,000 ; cette année et l'an dernier, des événements ont surgi qui ont presque anéanti la gendarmerie à cheval. Il nous a fallu prendre 250 hommes et les envoyer au Yukon ; plus tard, 200 autres gendarmes sont partis pour le Sud-africain. Nous avons dû remplir les cadres et nous avons dû envoyer les nouveaux gendarmes que nous avons engagés à Régina et de là aux postes qui leur étaient assignés. Tout cela nous a coûté des frais de transport très élevés que nous n'avions pu prévoir ; il n'y a donc pas lieu de s'étonner que nous ayons dépensé plus que nous ne l'aurions fait, si les circonstances n'avaient changé.

M. MONK : Combien de postes avez-vous établis?

Le PREMIER MINISTRE : Dix ou douze.

Gendarmerie à cheval—Pour payer au chirurgien auxiliaire, W. E. Thompson, la différence entre $1,200 et $1,400 par année, à partir du 12 juillet 1898 jusqu'au 30 juin 1901, $593.97.

Le PREMIER MINISTRE : Voici la raison de cette dépense : En 1898, M. Thompson était nommé chirurgien-auxiliaire de la gendarmerie à cheval, aux appointements de $1,000 par année. On l'envoya au Yukon, où il devait continuer à remplir ses devoirs, ceux-ci rendus plus fatigants par le fait qu'il lui fallait soigner, non seulement les prisonniers de la gendarmerie à cheval, mais même les forçats du pénitencier. Le chirurgien en chef reçoit $1,400 par année et son assistant, $1,000. Nous croyons que celui-ci a droit à une rémunération supplémentaire. Il réclamait de ce chef $2,500, mais nous avons cru lui rendre pleine justice en lui accordant les appointements d'un chirurgien.

Douanes—Montant supplémentaire requis pour appointements et dépenses casuelles et appointements aux divers ports, $33,705.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce crédit s'explique de lui-même. Il s'agit du montant supplémentaire requis pour appointements et dépenses casuelles dans les différentes provinces ; cette dépense est rendue nécessaire surtout par la création du bureau des statistiques à Ottawa. Ce crédit est supplémentaire et on l'emploiera à payer les fonctionnaires qu'on a rappelés à Ottawa et toutes les dépenses supplémentaires qui se rapportent à ce bureau.

M. MONK : Je n'ai pas l'intention de m'opposer à ces item s'ils sont dans la forme ordinaire ; mais mon honorable ami (M. Wallace) vient de quitter la Chambre et il pourrait les discuter mieux que je ne saurais le faire. Je regrette que, lorsque je me suis rendu au pupitre de l'honorable chef de la Chambre, il n'ait pas jugé à propos de m'informer que le gouvernement nous soumettrait ces crédits considérables.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député n'a demandé aucun renseignement à ce sujet.

M. MONK : J'ai demandé à l'honorable premier ministre si la séance se prolongerait tard, ce soir.

Le PREMIER MINISTRE : C'est là une question bien différente, et ce n'est pas demander si le gouvernement présentera des crédits considérables ou non.

M. MONK : Mon honorable ami n'a pas répondu à ma question.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai dit que la séance serait levée à bonne heure.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce crédit n'est pas considérable.

M. HACKETT : L'honorable ministre des Douanes pourrait-il me donner la raison de cette augmentation considérable dans l'item de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous voulons payer les appointements d'un fonctionnaire supplémentaire, à commencer du 1er juillet, à $800 par année. De plus, un autre fonctionnaire a été rappelé à Ottawa pour entrer dans la division des statistiques du ministère des Douanes. Je veux parler de M. McNeil qui recueillait les statistiques dans l'Ile du Prince-Edouard.

Divers—Montant supplémentaire requis pour impressions et papeterie, $2,500.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'estimation dernière était de $25,000, mais après deux mois, nous constatons qu'elle est insuffisante ; il nous faudra environ $28,000.

M. MACLEAN : L'honorable ministre veut-il nous dire ce qu'entend faire le gouvernement au sujet de l'enquête sur les accusations portées contre la prétendue combinaison d'industriels qui a acquis le monopole du papier au Canada ? Cette question est-elle du ressort de son ministère, et dans l'affirmative, peut-il nous fournir quelques renseignements sur la procédure qu'on devra suivre dans cette enquête ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non. Cette question est du ressort du ministère des Finances, et je crois que mon honorable collègue (M. Fielding) s'en occupe.

M. MACLEAN : Je crois l'occasion favorable pour demander au gouvernement de faire une déclaration au pays sur cette question importante.

Le MINISTRE DES DOUANES : Lorsque le ministre des Finances sera présent ici, il donnera l'explication demandée.

Montant requis pour rembourser à MM. H. A. Nelson et Fils, de Montréal, les droits payés par eux au mois de mai 1892 sur 79 colis de marchandises de fantaisie détruites par le feu dans l'entrepôt des marchandises, en souffrance après le paiement des droits, $1,395.25.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette compagnie a payé des droits sur une certaine quantité de marchandises ; le 6 mai 1892, ces marchandises, débarquées du steamer, étaient détruites par le feu dans l'entrepôt de marchandises de la Compagnie de navigation Hansa. La consignation se composait de 178 colis ; on en avait débarqué 52, dont 7 furent envoyés à l'entrepôt de douanes. Dans ces cas, lorsque le consignataire a acquitté les droits, on ne peut lui en remettre le montant. Dans le cas contraire, la compagnie n'aurait rien perdu. Nous avons examiné avec soin cette réclamation, et nous avons cru devoir remettre aux consignataires le montant des droits payés sur les marchandises ainsi détruites par le feu. MM. Nelson et fils ont été obligés d'importer de nouvelles marchandises pour remplacer les premières ; ils ont acquitté le montant des droits sur la nouvelle consignation. En agissant comme nous l'avons fait, nous avons cru accomplir un devoir de justice.

M. CLANCY : Cela est très raisonnable.

Montant requis pour payer James Gibson pour services comme douanier à Windsor, Ont., durant 360 jours terminés le 29 mars 1894 (sujet à la réclamation de T. H. Mann, de $279.21, pour avance sur ordre du percepteur à Jas. Gibson), $340.

Le MINISTRE DES DOUANES : M. Gibson avait été remercié de ses services par l'ancien contrôleur des Douanes. Son supérieur, à Windsor, ne l'avait pas averti de ce fait et il a continué à remplir son devoir, plusieurs mois durant. Le percepteur des douanes de Windsor l'a payé de sa poche et sur des bons adressés à M. Mann. Finalement, M. Gibson fut congédié. Il y a quelque temps, il s'est adressé au département de la Justice pour en obtenir un fiat ; le ministre, après avoir étudié attentivement la question, a décidé que M. Gibson avait droit, en équité et en loi, au montant de ce crédit.

M. SPROULE : On constate avec surprise que vous avez un homme à votre emploi durant 300 jours, sans savoir que vous avez deux fonctionnaires qui font le même travail.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas besoin de dire que cela se passait, lorsque je n'étais pas à la tête de ce ministère ; je crois cependant que la Chambre se contentera du rapport du ministère de la Justice.

Ministère des Douanes—Somme nécessaire pour payer aux fonctionnaires surnuméraires et permanents du personnel de la statistique du ministère des Douanes, pour ouvrage supplémentaire se rattachant à la préparation des tableaux du commerce et de la navigation, pour l'exercice clos le 30 juin 1900, résultant du remaniement du service de la statistique des Douanes, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $3,218.50.

M. CLANCY : Combien le gouvernement a-t-il nommé de fonctionnaires, pour exécuter ce travail supplémentaire?

Le MINISTRE DES DOUANES : Dix, environ. Il nous faut absolument faire exécuter ce travail, si nous voulons avoir les tableaux du commerce et de la navigation, en temps utile pour la rentrée des Chambres. Nous avons dû, jusqu'à présent, faire exécuter cette besogne, le soir, par les fonctionnaires permanents. Il n'y avait pas d'autre moyen de compléter ces rapports. Nous

avons tenu un compte exact du coût de ce travail ; 29 ou 30 fonctionnaires ont travaillé, en tout, durant 6,437 heures, et ils recevaient 50 cents par heure. L'organisation est maintenant terminée et nous ne serons plus obligés de demander un crédit semblable.

M. MACLEAN : Le ministre a-t-il d'autres dettes en souffrance?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non.

M. MACLEAN : Vous n'avez pas de dettes, à l'heure actuelle ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Sans doute, je devrai demander d'autres crédits dans les estimations supplémentaires pour l'exercice prochain. On doit m'accorder certaine latitude parce que, souvent, les besoins du commerce exigent la nomination de nouveaux fonctionnaires. Cette dépense n'est pas considérable, si l'on considère le fait que nous avons d'autres crédits où il s'agit de millions de dollars d'appointements et de dépenses imprévues.

M. SPROULE : Depuis quelques années, il existait un abus sensible sous ce rapport ; on permettrait alors à un homme de certifier lui-même le travail supplémentaire qu'il prétendait avoir fait.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le compte actuel a été certifié par le chef et le sous-chef du bureau des statistiques ; le commissaire a aussi approuvé ce compte.

Le MINISTRE DES FINANCES : On a parlé de la combinaison industrielle qui monopolise le papier ; les renseignements que m'a fournis l'association de la Presse canadienne m'ont semblé de nature à m'engager à demander une enquête, suivant la manière prescrite par ce qu'on pourrait appeler l'article concernant les combinaisons de la loi du tarif de 1897. Suivant cette stipulation, nous avons renvoyé la cause à M. le juge Taschereau, de la cour Supérieure de la province de Québec. Il est venu à Ottawa pour s'entendre avec nous ; il nous a annoncé qu'il serait prêt à commencer cette enquête dans quelques jours. L'avis nécessaire sera publié dans la Gazette du Canada, afin de donner un caractère officiel à cette enquête ; on doit espérer que ceux qui ont porté les plaintes se présenteront, avec leurs témoins, devant M. le juge Taschereau.

M. MACLEAN : Le gouvernement a-t-il l'intention de faire retomber le fardeau de la preuve sur ceux qui ont fait ces plaintes ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce sont eux qui doivent être prêts à fournir cette preuve ; nous attendrons qu'ils agissent d'une façon ou d'une autre.

M. MACLEAN : J'ai lu dans un journal qu'ils n'étaient pas prêts à faire cette preuve, maintenant ; ils voulaient charger le gouvernement de cette tâche. Je voudrais élucider ce point.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand les délégués se sont présentés devant nous, il n'a pas été question de tout cela. Tout ce que ces messieurs ont demandé au gouvernement c'était d'appliquer l'article du tarif dont j'ai parlé. Le gouvernement n'a qu'à nommer le commissaire enquêteur et, après cela, libre à tous ceux qui ont quelques griefs à faire valoir, de se présenter devant ce tribunal. Hier j'ai reçu la visite de personnes qui font partie de l'association de la Presse canadienne ; elles m'ont posé certaines questions sur le sujet qui nous occupe maintenant ; elles savaient qu'elles acceptaient une responsabilité très sérieuse, et, cependant, elles n'ont pas refusé de prendre cette responsabilité ; aussi, lorsque le juge Taschereau commencera son enquête, elles seront, je n'en doute pas, présentes et prêtes à faire la preuve la plus complète de tout ce qui établira le bien fondé de leurs prétentions.

M. MACLEAN : Le gouvernement a-t-il reçu d'autres plaintes au sujet d'autres combinaisons industrielles? S'il en a reçu, se propose-t-il de nommer des commissaires qui feront enquête sur ces réclamations ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Toutes ces plaintes seront examinées au point de vue de la justice et de l'équité. Je crois pouvoir dire qu'on n'a reçu aucune autre plainte qui pouvait donner lieu à une enquête. Il y a un an ou deux, une plainte nous a été adressée, mais après avoir étudié la question, le gouvernement a décidé qu'il n'y avait pas lieu de faire une enquête. Un de mes collègues m'a dernièrement envoyé une lettre, mais celle-ci ne fournissait pas des renseignements de nature à nous donner raison de faire une enquête.

M. SPROULE : J'ai, par devers moi, un certain nombre de lettres qui se rapportent à la combinaison du cuir dont j'ai parlé ici, dans une circonstance précédente, et à propos de laquelle on s'est plaint au gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que nous avions reçu des plaintes, il y a un an ou deux. Mon honorable ami fait-il allusion à ces plaintes.

M. SPROULE : Cette question a été étudiée avec soin, surtout par M. Garrow. Cet avocat éminent de l'ouest en est venu à la conclusion que cette combinaison industrielle existe réellement pour le plus grand mal des petits tanneurs du pays. Voici la réponse que faisaient Getty et Scott, de Galt, à une lettre que leur adressait M. Smith, de Goderich, leur demandent des renseignements sur cette question :

Nous avons ici un M. Blackwell, ci-devant à l'emploi de la compagnie de chaussures de Stratford ; il tanne le cuir pour nous. Il nous informe que vous avez en magasin une certaine quantité de cuir tanné au chêne et qui ferait bien notre affaire. Notre nom figure sur la liste

des membres de l'association de tanneurs ; cependant, si nous pouvons avoir de bonnes marchandises, à des prix convenables, nous n'hésiterons pas à nous séparer de cette association, car elle repose sur un système de vol organisé.

Si je ne me trompe, il y a deux espèces de cuir à semelles, l'une qu'on appelle cuir à semelles ordinaire, et l'autre, cuir à semelles espagnol.

Il n'y a que quelques établissements importants qui fabriquent le cuir ; et nombre de négociants en cuir ont fait une convention par laquelle ils s'engagent à acheter toute leur provision chez ceux qui font partie du syndicat, et cela en raison de la réduction de 5 pour 100 qu'on leur accorde sur tous les achats. Il en résulte que ceux qui ne sont pas membres de cette coalition commerciale sont obligés de s'approvisionner chez ceux qui fabriquent du cuir préparé à l'écorce de chêne, article dont la plupart ont besoin, tandis que les tanneurs qui ne font point partie du syndicat et qui ne produisent que du cuir de boucherie, sont dans l'impossibilité de vendre leurs produits. Afin d'obtenir la réduction de 5 pour 100, tous doivent s'engager à n'acheter leur cuir que chez les membres du syndicat, et il leur faut signer, à la fin de l'année, l'attestation sous serment, dont voici la teneur :

Exemplaire de l'affidavit.

Canada, province de
Comté de
Savoir

Relativement à la réduction accordée par les membre sde l'association des tanneurs à ceux qui achètent d'eux du cuir à semelle.

Je, de
dans le comté de
déclare solennellement

1. Que je suis membre de la maison commerciale de faisant l'exploitation de à et à ce titre, je suis parfaitement renseigné sur toutes les transactions de ma maison ou de mon exploitation et sais que les déclarations ci-après sont conformes à la vérité des faits.

2. Que depuis le jour de jusqu'au jour où cet affidavit a été dressé, je n'ai acheté ni employé d'aucune façon quelconque, ni passé de contrat pour la production ou fabrication de cuir à semelle d'aucune espèce (sauf le cuir à semelle préparé au tan) si ce n'est des maisons de commerce ci-après : Shaw, Cassils et Cie, Beardmore et Cie, Breithaupt Leather Company (à responsabilité limitée), Logan Tanning Company (à responsabilité limitée), C. S. Hyman et Cie, Bowman et Zinkan, Dowker, McIntosh et Cie, Marlatt et Armstrong, Muskoka Leather Company (à responsabilité limitée), Acton Tanning Company (à responsabilité limitée), Magnetawan Tanning and Electric Company (à responsabilité limitée), Wingham Tanning Company, S. Arscott et Cie, Benton, N.-B.; Warren, Tobey et Cie.

3. Que ni ma maison de commerce, ni aucune personne, ni aucun de mes associés, ni aucune personne agissant pour moi à titre d'agent de la maison ou de mes associés ou de l'exploitation ci-haut désignée, ni aucune personne à mon emploi ou à l'emploi de mes associés ou au service de l'exploitation ci-haut désignée, ni aucune personne ayant des relations soit avec moi, soit avec mes associés, soit avec l'exploitation ci-haut nommée, n'a soit acheté soit employé d'aucune façon quelconque, ni fait de contrats pour acheter directement ou indirectement, ou reçu pour vendre ou vendu à commission, ou négocié d'une façon quelconque, ou fait de contrat pour la production ou la fabrication d'aucune espèce de cuir à semelle (sauf le cuir à semelle préparé au tan), si ce n'est des maisons de commerce ci-haut mentionnées.

4. Que ni moi ni ceux qui ont des relations avec l'exploitation ci-haut nommée, n'avons rien fait qui soit de nature à priver l'explotation de la réduction offerte à certaines conditions par les maisons de commerce ci-haut mentionnées, dans deux circulaires datées du 31 décembre 1895 et du 31 janvier 1896 ; mais au contraire nous avons fidèlement rempli toutes les conditions contenues dans les deux circulaires.

5. Que l'état "A" annexé à cette déclaration est un fidèle état de compte de tout le cuir acheté des maisons de commerce ci-haut désignées par toute personne attachée à l'exploitation ci-haut nommée.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant vraie en mon âme et conscience, et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si je la faisais sous la foi du serment et sous l'empire de la loi fédérale sur la preuve, 1893.

Attesté en ma présence à dans le comté de ce jour de 1897.

Un commissaire, etc.

On le voit donc, il s'agit ici d'une véritable coalition commerciale, qui porte préjudice à tous les petits tanneurs dans toute l'étendue du pays. Je pourrais citer les noms d'une foule de tanneurs que cette coalition met dans l'impossibilité de vendre leurs produits aux négociants avec qui ils faisaient autrefois affaires. On a fait appel au gouvernement, qui a le pouvoir de remédier au mal ; car la loi des douanes stipule que, dès qu'il est établi qu'il existe une coalition commerciale tendant à porter atteinte à la liberté du commerce ou à faire hausser les prix, le gouvernement est autorisé à abolir les droits dont sont frappées les marchandises qui font l'objet de ces coalitions ; or, le gouvernement, jusqu'ici, a refusé de prendre l'initiative voulue en pareille matière, bien qu'on lui ait fait des représentations individuellement et collectivement à ce sujet. Le ministre des Finances nous dit que le gouvernement a décidé de s'occuper de la coalition commerciale formée par les fabricants de papier. S'il prend pareille initiative, c'est bien plus par crainte de la presse que des fabricants de papier ; tandis que la coalition que je signale en ce moment est aussi désastreuse et porte préjudice à un aussi grand nombre de gens. Je ne saurais trop fortement exhorter le gouvernement à attaquer cette coalition absolument désastreuse et dont l'effet se fait si grandement sentir parmi les exploitants des tanneries.

M. SPROULE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Voilà déjà près de deux ans que j'ai reçu les pétitions en question au sujet de la soi-disant coalition des fabricants de cuir, et c'est là

une question sur laquelle j'hésiterai à me prononcer trop positivement.

Je prie, toutefois, l'honorable député d'observer la différence entre les deux cas. Dans le premier cas, l'on constata, après une sérieuse enquête, que les renseignements fournis au sujet de la coalition des fabricants de cuir ne nous autorisaient pas à la faire entrer dans la catégorie des cas prévus par la loi des douanes.

M. SPROULE : C'est le code criminel qui est applicable ici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement n'a pas à s'occuper de l'application du code criminel. L'honorable député qui a déjà pris l'initiative législative sur cette question, doit établir une distinction entre la procédure prévue par le code criminel et celle de la loi fiscale. Le remède stipulé par la loi fiscale est la réduction ou l'abolition du droit de douane. Or, lorsqu'il s'agit d'une coalition de fabricants de cuir, l'abolition du droit n'aurait nullement l'effet désiré.

M. SPROULE : Nombre de gens ne partagent pas votre avis.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le grief des tanneurs ne portait pas tant sur le droit des douanes que sur l'existence d'une convention tendant à exclure les petits négociants. Achetez de nous, leur disait-on, et vous bénéficierez de la réduction de prix. C'est là une chose bien différente de ce dont se plaignent les marchands de papier. Dans le dernier cas l'abaissement ou l'abolition du droit remédierait au grief ; tandis que dans le premier, il ne produirait pas cet effet.

Il y a deux lois du parlement qui s'appliquent ici : la loi fiscale qui statue sur l'abolition du droit de douane dans l'espèce et le code criminel. Il y a quelques années, le parlement adopta une loi, dont l'initiateur était un député de la gauche qui est absent en ce moment, loi qui classe parmi les délits la création de toute coalition commerciale dans le but de faire subir une hausse illégitime aux prix des marchandises ou d'aporter des restrictions au commerce. L'on constata que le mot " illégitime " rendait la loi inapplicable, et quelques années plus tard, le député de Grey-est (M. Sproule), si je ne me trompe, présenta un bill tendant à faire disparaître le mot " illégitime " et cette législation fut votée. A tout événement, j'appuyai la loi présentée par mon honorable ami. Quant à ceux qui se croient lésés par cette soi-disant coalition des fabricants de cuir, s'ils estiment que la démarche de ces derniers constitue un délit dans la teneur du code criminel, libre à eux de recourir à la procédure prévue par ce code. Quant au gouvernement, il n'entre pas dans ses attributions d'intenter des poursuites sous l'empire de ce code. Le premier citoyen venu peut s'adresser à un magistrat et prendre la procédure voulue.

M. SPROULE : Avant son avènement au pouvoir, le gouvernement actuel déclara qu'il était hostile aux coalitions commerciales et qu'il ferait l'impossible pour les faire disparaître. Il a toujours été loisible au gouvernement de faire des représentations au procureur général de la province, dans le but de faire appliquer la loi et punir les coupables. J'ai par-devers moi des lettres où l'on se plaint que le gouvernement n'a pas tenu compte des requêtes qui lui ont été adressées et qu'il refuse de prendre l'initiative voulue. Il y a deux moyens d'attaquer cette coalition commerciale.

D'abord, il y a la réduction ou l'abolition du droit de la douane et nombre de gens qui ont des griefs à formuler à ce sujet sont d'avis que c'est là le véritable remède ; tandis que d'autres prétendent le contraire, soutenant qu'il faut attaquer la coalition, en prenant la procédure décrétée par le code criminel. Si le gouvernement était sincère et qu'il voulût remplir ses promesses, il adopterait l'un ou l'autre de ces remèdes.

M. HENDERSON : Je ne réussis pas à saisir la subtile distinction établie par le ministre des Finances entre la coalition des fabricants de cuir, et je ne comprends pas davantage comment il peut prétendre que l'abaissement ou l'abolition du droit de douane n'aboutirait pas à faire disparaître cette dernière coalition. Je tiens d'un des plus importants fabricants de cuir du pays que deux pour cent de la production des tanneries américaines, jeté sur le marché canadien, l'accaparerait tout entier. Puisqu'une si faible proportion de la production américaine suffirait à tous les besoins de la consommation nationale, le gouvernement pourrait bien, ce me semble, appliquer très efficacement cet article de la loi fiscale et faire ainsi disparaître la coalition existante?

Le MINISTRE DES FINANCES: En quoi, je le demande, l'importation d'une quantité de cuir américain suffisante pour inonder le marché canadien, remédierait-elle aux griefs du petit négociant en cuir ?

M. HENDERSON : Le remède viendrait d'ailleurs. Ce qu'il y a d'urgent c'est de briser le monopole.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vous ne réussiriez qu'à tuer le patient.

M. HENDERSON : C'est le petit négociant qui souffre aujourd'hui et il veut que le grand fabricant partage son sort. Que le gouvernement menace le grand fabricant et le petit négociant trouvera bientôt le remède voulu.

M. HOLMES : Lorsque cette question de coalition des fabricants de cuir fut portée à l'attention du ministre des Finances, ce fut par voie de représentations faites par un négociant du comté que je représente ici. Sa déclaration que je crois, en subs-

tance, conforme à la vérité des faits, portait que les marchands de cuir étaient d'avis qu'il existait une coalition tendant à écraser les petits fabricants. La convention produite ici existait parmi quelques-uns des marchands de cuir, et lorsqu'on la signala à l'attention du cabinet, les plaignants supposèrent que le gouvernement s'empresserait de prendre la procédure voulue pour faire disparaître cette coalition.

Du reste, ils ne fournirent pas d'autre preuve de son existence que la convention en question, et ils voulaient que le gouvernement prît l'initiative et marchât de l'avant. Les jurisconsultes de la Couronne m'ont donné à entendre qu'après étude faite de cette convention, ils étaient d'avis qu'une action appuyée sur pareille preuve ne serait pas maintenue par les tribunaux.

Or, la différence entre cette coalition et celle des fabricants de papier est que ceux qui ont fait des représentations au ministre des Finances, l'autre jour, lui ont donné à entendre que si l'on créait une commission, ils seraient en mesure d'apporter des preuves à l'appui de leur accusation.

M. MACLEAN : Supposons que ceux qui se croient lésés par la coalition des fabricants de cuir déclarent que l'abolition du droit fera disparaître cette coalition et remédiera à l'injustice dont ils se plaignent ; en pareilles circonstances, est-ce que le ministre ordonnerait une enquête ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est d'après la valeur de la preuve, dans chaque cas, que nous déciderons de la chose. L'honorable député peut fort bien proposer ici d'abolir le droit sur le beurre, sans demander d'enquête.

M. MACLEAN : Sans doute, mais que le ministre n'oublie pas que son parti s'est engagé à combattre ces coalitions ; c'est là même une de ses principales promesses.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, et si nous manquons au devoir, fidèle chien de garde, l'honorable député est là pour nous le rappeler.

M. MACLEAN : Jadis le ministre a pris pareille attitude sur cette question et a lui-même joué le rôle de chien de garde ; tandis qu'aujourd'hui il nous faut lui crier : chou, chou-là.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas donner à la commission de plus amples pouvoirs, de façon à ce qu'elle puisse étendre son enquête à la coalition en question ? Le député de Huron-ouest (M. Holmes) s'est demandé s'il est possible de prendre ici la procédure établie par le code criminel. Le code criminel a été modifié et aujourd'hui il serait possible d'intenter des poursuites sous l'empire de ce code, chose qui eût été impossible ces années dernières. On a demandé au gouvernement de créer une commission dans le but de faire enquête à ce sujet. On a bien nommé une commission chargée de faire enquête sur une de ces coalitions, et ce que je demande, c'est qu'on autorise cette commission à étendre son enquête à l'affaire en discussion.

En agissant ainsi, le gouvernement se rendrait aux vœux de ceux qui, depuis nombre d'années, demandent au gouvernement de se saisir de l'affaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : La commission actuelle ne saurait s'occuper de la chose ; et chaque enquête devra se poursuivre indépendamment l'une de l'autre. J'hésiterais, toutefois, à prendre d'engagement quelconque. Qu'on présente la chose—

M. SPROULE : Le parlement en est déjà saisi. Tout ce que nous demandons c'est que la commission fasse enquête.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je le répète, on a déjà soumis l'affaire au cabinet, et après enquête approfondie nous nous sommes convaincus que la loi fiscale n'offre pas le remède voulu et que l'abolition ou l'abaissement du droit ne remédierait nullement aux griefs en question ; mais qu'il faut prendre la procédure établie par le code criminel.

M. SPROULE : Ne serait-il pas dans l'intérêt du pays de faire enquête ?

Administration de la justice—Frais judiciaires en général, $6,500.

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

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est un item spécial relatif à l'affaire Burland, et de la "British Bank Note Company." Les tribunaux nous ont accordé $99,000. Ce procès a nécessité de grands frais relativement à la vérification des livres, dans le but de faire constater la somme précise qui nous était dûe.

M. MACLEAN : Les défendeurs sont-ils en mesure de payer ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oh ! Oui.

Administration de la justice—Pénitenciers—Kingston—A John McKay, pour services et débours relativement à l'enquête touchant la vente du fil d'engerbage, $3,184.66.

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

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il s'agit de frais relatifs au procès intenté à M. Connor pour le recouvrement d'une somme dûe en 1896 pour fil d'engerbage vendu et délivré, mais non payé. Il a été constaté que la comptabilité du pénitencier était loin d'être tenue avec la régularité voulue. Nous avons cru utile de faire apurer les comptes.

M. MACLEAN : Encore un service qui——

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'honorable député conviendra qu'il fallait absolument instituer une enquête et réformer le système en vigueur, quand il saura qu'on ne tenait pas de livre de stock pour le fil d'engerbage.

M. SPROULE : Où en est cette affaire ? A-t-on perçu cette somme ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il reste encore une balance d'environ $9,000, dont la perception n'est pas douteuse, puisque le ministère des Chemins de fer et Canaux a encore de fortes sommes à payer aux entrepreneurs Connolly relativement à leur entreprise à Saint-Jean, et l'auditeur général garde une somme suffisante pour payer ce compte. Nous avons obtenu jugement autant contre les entrepreneurs Connolly que contre M. Connor, et les premiers sont solvables. Virtuellement, cette affaire est réglée.

M. MACLEAN : Le Solliciteur général est-il en mesure de nous renseigner au sujet de la rumeur qui circule relativement à la création d'un nouveau tribunal pour l'empire ou, au moins, la réorganisation du Conseil privé ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je serais bien aise de donner ce renseignement à l'honorable député ; mais comme le premier ministre vient d'entrer, c'est à lui qu'il appartient de donner pareils renseignements. Pour l'instruction du premier ministre, je dois lui dire que l'honorable député (M. Maclean), relativement à la discussion des affaires des pénitenciers, désire avoir quelques renseignements au sujet de l'établissement d'un tribunal pour l'empire.

M. MACLEAN : Relativement à la discussion d'un item se rattachant à son ministère, j'ai demandé au Solliciteur général (l'honorable M. Fitzpatrick) s'il est en mesure de nous dire quel fonds de vérité il y a dans la rumeur relative à l'extension du comité judiciaire du Conseil privé——

Le SOLLICITEUR GENERAL : La réorganisation.

M. MACLEAN : —— ou à l'établissement d'un tribunal impérial. Je tiens à savoir ce qu'il y a de vrai dans cette rumeur et si l'on a consulté le cabinet de ce pays.

Le PREMIER MINISTRE : Le seul fonds de vérité qu'il y ait dans cette rumeur, c'est que, de concert avec les autres gouvernements des colonies autonomes, le cabinet canadien a reçu l'invitation d'assister à une conférence en Angleterre, dans le but d'étudier la question et nous enverrons un délégué en mai ou en juin.

M. HACKETT : L'item relatif à M. McKay semble fort élevé. Combien de temps a-t-il été engagé et quel est le chiffre de son traitement?

Le SOLLICITEUR GENERAL : M. Mackay a été employé pendant 52 jours à la vérification des comptes, à $25 par jour, sans aucune indemnité. Il faut aussi tenir compte de 99 jours d'ouvrage pour des aides.

Administration de la justice—Pénitencier Saint-Vincent-de-Paul—A Hector Lussier, somme adjugée par sentence arbitrale pour dommages causés à sa propriété par le système d'égoûts du pénitencier, et frais et dépenses, $1,922.08.

M. MONK : M. Lussier acceptera-t-il cette somme et en sera-t-il satisfait ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne suis pas sûr qu'il en soit satisfait, mais force lui sera de l'accepter. Il a d'abord demandé, par voie de pétition de droit, $4,000. Après que sa pétition eût été délibérée quelque temps par le tribunal, il fut décidé de soumettre l'affaire à un arbitre, avec l'entente que tous les intéressés se soumettraient à la sentence arbitrale. M. Lussier a protesté ; mais, à mon avis, la somme allouée est suffisante. Il a subi des dommages, sans doute ; mais pas jusqu'à concurrence des dommages-intérêts qu'il réclame.

Administration de la justice—Police fédérale —Service de protection des canaux—Nouvelle somme requise, $12,000.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il s'agit ici de l'ensemble du système des canaux.

M. HENDERSON : A-t-on déjà dépensé ces $12,000 ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il est besoin de cette somme pour maintenir le service de protection des canaux, dans son état de valeur actuelle. Voilà deux ans que nous appliquons ce système. Jusqu'ici le service de protection des canaux nous a coûté $4,000 par mois, et le salaire des constables a oscillé entre $1.50 et $2. C'est le système même que nous avons inauguré il y a deux ans, à une époque où il était de prudence élémentaire d'établir ce service, ainsi que la Chambre en conviendra.

M. MONK : Ce système s'applique-t-il au canal Lachine ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est surtout pour la protection du canal Welland.

M. MONK : Si je fais cette observation, c'est que, à la dernière élection, il y avait nombre de gens occupés à garder le canal de Lachine à Montréal.

Territoire du Yukon—Administration de la justice—Nouvelle somme requise pour l'entretien des prisonniers, $10,000.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le bureau de la gendarmerie à cheval déclare, dans un rapport, que le taux de $1 fixé jusqu'ici pour l'entretien des prisonniers est insuffisant, et il demande $2 par jour. Cela nous oblige à doubler le crédit actuel.

M. HENDERSON : C'est de la prodigalité. Dans nos prisons d'Ontario, le coût de l'entretien des prisonniers est de cinq à dix cents par jour. Si on dépasse $2 par jour pour l'entretien des prisonniers au Yukon, c'est qu'on les nourrit princièrement. Je suppose qu'on leur sert le même menu qu'aux juges de la Haute cour de ce territoire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député fait sans doute erreur, quand il affirme que cinq à dix cents suffisent à l'entretien des prisonniers. Il serait impossible d'obtenir pour pareille somme la nourriture d'un homme en santé, dans n'importe quelle partie du monde.

M. HENDERSON : Le ministre de l'Agriculture n'aura sans doute pas lu le dernier rapport du ministre de la Justice, car il y aurait constaté qu'il affirme la même chose. Je parle ici de mémoire, mais je suis convaincu que dans le comté que je représente, l'entretien des prisonniers ne coûte pas dix cents par jour, et à ce prix on leur sert une excellente nourriture, et ils prennent même de l'embonpoint.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'ai quelque peu étudié la question et je sais que les autorités n'ont jamais prétendu qu'il fût possible de nourrir un être humain pour moins de dix cents par jour.

M. HENDERSON : Je regrette de n'avoir pas sous la main le rapport du ministre de la Justice ; mais mes collègues conviendront que, dans les prisons du comté d'Ontario, au moins, cette somme suffit amplement à l'entretien des prisonniers. Il y a des comtés de la province où on réussit à les nourrir pour huit cents par jour.

M. BRITTON : Je doute fort que l'honorable député puisse trouver dans le rapport du ministre de la Justice la preuve de ce qu'il avance ; puisque l'entretien des prisonniers dans les prisons d'Ontario est une affaire purement provinciale.

Contribution à la bibliothèque de droit canadien, Londres, Angleterre, $250.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Voilà dix ou quinze ans que cet item figure au budget. Il existe au bureau du haut-commissaire à Londres une bibliothèque de droit à laquelle ont accès tous les Canadiens qui visitent la métropole. Je sais par expérience qu'il est fort utile d'avoir accès à cette bibliothèque où l'on peut consulter nos statuts et autres ouvrages de ce genre. Ceux qui visitent Londres par affaires et surtout les hommes de profession, trouvent fort commode d'avoir cette bibliothèque à leur disposition. C'est feu sir John Thompson qui en prit l'initiative, et elle a rendu de grands services.

M. SPROULE : Ce crédit est-il affecté au paiement de nos statuts ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Bien entendu, nous obtenons nos statuts gratuitement ainsi que les rapports de la cour Suprême ; mais quant aux rapports des tribunaux provinciaux et aux livres de droit provincial, il faut les acheter. Ce crédit est dépensé en entier chaque année.

Allocation pour frais de l'honorable Wm Mulock, à titre de représentant du Canada aux fêtes d'inauguration de la nouvelle confédération d'Australie, $10,000.

M. FITZPATRICK.

M. MACLEAN : Le cabinet peut-il nous dire s'il a donné au directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) des instructions spéciales relativement au système de préférence commerciale entre l'Australie et le Canada, ou quelles sont ses instructions au sujet de son voyage en Australie ?

Le PREMIER MINISTRE : Le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) est allé en Australie à titre de représentant du Canada aux fêtes d'inauguration du premier parlement de la Confédération australienne, et cela sur invitation. Il n'a pas d'instructions spéciales ; mais il va sans dire qu'il aura l'œil aux affaires et aux mesures à prendre pour le développement de nos relations commerciales avec ce pays.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il quelques renseignements au sujet de l'assaut dont il a été la victime au cours du trajet?

Le PREMIER MINISTRE : Je suis bien aise de déclarer que nous n'avons aucun renseignement au sujet de pareille rumeur.

M. SPROULE : Est-il arrivé en Australie?

Le PREMIER MINISTRE : Mon impression est qu'il n'est pas arrivé, mais qu'il arrivera dans une journée ou deux.

Milice—Somme supplémentaire, $12,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il s'agit ici de frais de transport. Lorsque le corps de milice fut rappelé du Yukon, l'année dernière, il restait quelques comptes impayés, qui ont été réglés dernièrement et il s'agit ici de la balance dûe pour le transport des troupes à Dawson-City, aller et retour.

M. MONK : Ce compte est-il dû à une seule compagnie?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, à la Compagnie de transport Boston-Alaska.

M. SPROULE : A propos de transport, on m'a demandé l'autre jour, des renseignements sur le prix de transport que la compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa exige, pour le transport des militaires miliciens au champ de tir. Si je me rappelle bien, le ministre nous a dit l'autre jour que le prix du voyage est de 5 cents.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : 15 cents.

M. SPROULE : Alors, c'est sur le pied de 10 cents, du parc de Rockliffe au champ de tir?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le prix est de 15 cents jusqu'au champ de tir.

M. SPROULE : Si l'on tient compte du fait que le gouvernement a fourni les rails et les traverses du chemin de fer—sans compter le droit de passage peut-être—il me semble que

la compagnie n'accorde guère de faveurs aux miliciens qui vont s'exercer au tir à la carabine.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En pareille matière, je me laisse guider par l'" Association des carabiniers du Canada " qui seule s'est occupée de cette affaire. La convention que j'ai faite me semble juste et satisfaisante et pour l'association et pour le public. En pareille matière, les membres de l'association sont meilleurs juges que moi et voilà pourquoi j'ai consenti à payer ce prix.

M. SPROULE : Rien ne prouve qu'ils soient meilleurs juges que le ministre.

Pensions—Imputable sur le compte de l'incursion des Féniens, $300.

M. SPROULE : Le ministre de la Milice et de la Défense sait-il si ceux qui ont pris part à cette expédition et qui ont droit à la médaille, peuvent réclamer le lopin de terre accordé par le gouvernement d'Ontario à ceux qui ont servi à cette époque?

Le MINISTRE DE LA MILICE : On me dit que d'après les stipulations établies par le gouvernement d'Ontario relativement à cette concession de terres, ceux-là seuls qui ont réellement pris part aux engagements, auront droit à ces terres. Quant à nous, nous avons statué, et cela sagement à mon avis, que la médaille serait accordée à tous ceux qui ont rempli quelque devoir spécial se rattachant à la défense du pays à cette époque. La portée de notre règlement est plus étendue que les termes de la concession du gouvernement d'Ontario. Bien entendu, relativement à cette dernière concession, je tiens mes renseignements de seconde main. Quant à l'item en discussion, il tend à suppléer à l'insuffisance du crédit de l'exercice en cours, chose due à une faute d'impression. Le chiffre du crédit était inférieur de $300 à celui des exercices précédents, et cela par suite d'une erreur typographique.

Chambre des communes, $29,500.

M. MACLEAN : Au sujet de ce crédit relatif à la Chambre des communes, je désire appeler l'attention du gouvernement sur l'application des lois en vigueur au sujet des élections contestées. M. Thornton a été élu à Durham-ouest. Il a droit à son mandat et à son indemnité parlementaire, et cependant on n'a pris aucune mesure pour la lui payer. Il est privé de l'avantage de siéger ici et à ce titre-là seul, je prétends qu'on devrait lui permettre de venir siéger, quand bien même ce ne serait que pour lui aider à s'indemniser de ses frais d'élection ainsi que des frais si lourds que lui impose la contestation d'élection qu'il subit actuellement. Il paraît que l'affaire a été délibérée par le tribunal aujourd'hui même, et qu'elle est ajournée, ce qui prouve bien combien il est peu sage de laisser aux tribunaux le soin de décider ces questions. La Chambre couperait court à tous ces embarras et remédierait facilement elle-même à ces injustices, si elle avait le courage de s'imposer cette tâche. Le ministre des Finances, je l'espère, portera à ces crédits relatifs à la législation une allocation pour l'indemnité parlementaire de M. Thornton, qui devrait occuper un fauteuil ici, si la Chambre faisait son devoir et lui accordait le mandat auquel il a droit.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Serait-il bien logique de voter une indemnité parlementaire en faveur de quelqu'un qui n'a jamais mis les pieds ici ? L'indemnité tend à le compenser des frais que nécessite sa présence en Chambre.

M. MACLEAN : Il est prêt à venir siéger.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le juge en chef de la cour Suprême refuse de le lui permettre.

M. MACLEAN : C'est le gouvernement qui ne veut pas.

Le comité rend compte de ses travaux sur les résolutions.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. MONK : Le premier ministre voudrait-il bien nous dire quelle sera la besogne de la Chambre demain ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous délibérerons les bills et les résolutions dont nous avons donné avis, puis nous nous occuperons des subsides.

M. MONK : Quels item des subsides ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il reste quelques item réservés au budget des Travaux publics. A moins qu'il n'y ait quelque entente au contraire entre le ministre des Chemins de fer et le député de Lanark)l'honorable M. Haggart) nous discuterons les item relatifs aux chemins de fer.

Le ministre du Commerce nous soumettra son budget.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à minuit cinquante minutes, le mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 8 mai 1901.

L'ORATEUR ouvre la séance à trois heures.

INTERPELLATIONS.

RECLAMATION DE M. ARTHUR E. B. HILL.

M. PRIOR :

1. Le ministre des Travaux publics ou son agent ont-ils donné instruction à M. Arthur E. B. Hill, C.E., de New-Westminster, C.A., en janvier 1900, de faire l'inspection de la rivière Ser-

pentine dans le district de New-Westminster, C.A., depuis la partie de la route publique coupée par le méridien du littoral jusqu'à la mer, et de faire rapport sur les travaux nécessaires pour empêcher le débordement de cette rivière ?

2. M. Hill a-t-il répondu par écrit qu'il " serait enchanté de faire cette étude aux mêmes conditions que celles à lui faites pour ses services par le gouvernement provincial, savoir, $10 par jour et emploi permanent depuis le commencement de ses travaux jusqu'à la date de l'achèvement des plans et du rapport " ?

3. Le ministre des Travaux publics ou son agent se sont-ils alors opposés à ces conditions ?

4. M. Hill a-t-il commencé les travaux le 26 janvier 1900 et remis au ministère des Travaux publics, le 27 avril 1900, son rapport ainsi que les dessins, plans, devis et estimation du coût des travaux à faire ?

5. A-t-il envoyé son compte au montant de $872.66 ?

6. Ce compte lui a-t-il été payé en tout ou en partie ? Dans la négative, pourquoi ?

7. N'est-il pas vrai que les lettres de M. Hill sont restées sans réponse ?

8. En réponse à une lettre de l'avocat de M. Hill demandant le règlement du compte, le ministre des Travaux publics n'a-t-il pas répondu comme suit : " M. Roy, en qui j'ai toute confiance m'informe que la réclamation de M. Hill est exorbitante. M. Keefer a été autorisé à vous offrir $450 ? "

9. L'avocat de M. Hill a-t-il écrit au ministre des Travaux publics pour lui demander de référer à la cour de l'Echiquier du Canada aux termes de la 23e clause de l'Acte concernant la cour de l'Echiquier ?

10. N'est-il pas vrai que cette lettre est restée sans réponse aucune ?

11. Le secrétaire d'Etat a-t-il reçu de M. Hill une pétition de droit à Sa Très Excellente Majesté le Roi, le 5 mars 1901, demandant le règlement de sa réclamation ?

12. Un fiat a-t-il été émis à ce sujet ?

13. Est-il vrai que la raison pour laquelle un fiat n'a pas été émis, c'est que le ministre des Travaux publics refuse de faire un rapport au ministre de la Justice sur la dite pétition de droit ? Dans l'affirmative, pour quel motif ?

14. Au point de vue technique, le travail de M. Hill a-t-il été fait d'une manière satisfaisante ?

15. Quelles puissantes raisons le ministre des Travaux publics peut-il alléguer pour son refus de payer le compte en totalité ?

16. M. Hill n'est-il pas membre de l'institut des ingénieurs civils de la Grande-Bretagne ?

17. N'est-il pas vrai que M. Hill a refusé d'approuver le mode de dragage employé par M. Roy, l'ingénieur local du gouvernement ?

18. Le rapport et les plans de M. Hill ne font-ils pas voir que les deniers dépensés par le gouvernement ont été dépensés avec fruit et que son plan a parfaitement réussi ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (Honorable J. I. Tarte) :

1. Oui. Une lettre contenant des instructions a été adressée à M. Hill par M. Worsfold, l'ingénieur résident, le 26 janvier 1900, l'autorisant à faire l'inspection des travaux requis pour empêcher le débordement de cette rivière.

2. Oui.

3. Non.

M. PRIOR.

4. Non. M. Hill a reçu instruction, le 26 janvier 1900, de faire l'inspection de la rivière Serpentine, depuis la partie de la route publique coupée par le méridien du littoral jusqu'à la mer, et de transmettre son rapport. Il commença ses travaux le 29 janvier, et il termina et transmit son rapport le 9 février. Le 26 février 1900, M. Hill reçut de nouveau instruction de préparer les plans et l'estimation du coût des travaux qu'il recommandait, et cela en s'aidant des études et lever hydrographiques qu'il avait déjà faits à l'embouchure de la rivière, conformément à une remarque contenue à la fin de son rapport en date du 9 février.

5. M. Hill a reçu $10 par jour pour ses services, ses dépenses payées, du 29 janvier au 9 février, date de son rapport, le tout conformément aux instructions reçues de M. Worsfold, en date du 26 janvier, et conformément à sa propre déclaration fournie à M. Worsfold.

M. Hill envoya, plus tard, un autre compte au ministère au montant de $862.46, le 27 avril, lequel compte consistait en une commission de 2½ pour 100 sur le coût approximatif des travaux qu'il recommandait d'exécuter dans son rapport du 27 avril. Le 31 août, M. Hill transmit au ministère un autre compte modifié, dans lequel il réclame $10 par jour et une certaine indemnité pour frais d'entretien durant 77 jours, au taux de $40 par mois, faisant un total de $872.66.

6. Le compte de M. Hill pour $872.66 n'a pas été payé, parce que le ministère le considère comme étant exorbitant.

7. Il est possible que l'honorable ministre n'ait pas répondu à toutes les lettres, mais il a certainement donné des accusés de réception à celles qui en demandaient.

8. Oui. M. Keefer a reçu instruction de M. Roy, le 17 août 1900, d'offrir à M. Hill une somme de $400 en règlement de sa réclamation de $872.66. Ce n'est pas $450 que l'on devrait lire dans la lettre du ministre, mais $400.

9. Oui.

10. Le ministre a accusé réception de la lettre de l'avocat de M. Hill le 3 décembre 1900, et l'honorable ministre a écrit une autre lettre à ce sujet le 12 décembre.

11. Oui.

12. Non.

13. L'honorable ministre est d'avis que cette réclamation n'est pas légitime.

14. Au point de vue technique, le travail de M. Hill semble avoir été fait d'une manière satisfaisante, mais ses conseils n'ont pas été adoptés par le ministère.

15. Parce que ce compte est considéré comme exorbitant.

16. Je l'ignore.

17. Il n'a pas été fait de dragage par M. Roy.

18. Les travaux recommandés par M. Hill n'ont pas été exécutés.

TRAVAIL DES ECLUSIERS LE DIMANCHE.

M. MONK :

1. Est-ce le devoir du chef des éclusiers sur les canaux du gouvernement de prendre soin de son écluse le dimanche ?
2. Le chef des éclusiers peut-il placer un de ces éclusiers pour garder l'écluse le dimanche ?
3. Les éclusiers n'étant pas rémunérés pour ce travail du dimanche, quand il leur est imposé, le gouvernement se propose-t-il de leur accorder un dédommagement à ce sujet ?
4. Ce dédommagement sera-t-il accordé pour le passé ou pour l'avenir seulement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX :

1. Les règlements concernant la garde des écluses le dimanche varient suivant les circonstances, sur les différents canaux.
2. Sur plusieurs canaux, la pratique établie, c'est que les éclusiers font le service chacun leur tour, mais sur le canal Chambly c'est le chef des éclusiers qui prend soin du canal le dimanche.
3. Les éclusiers sont payés pour travailler jusqu'à six heures le dimanche matin, et l'ouvrage cesse pour le reste de la journée à compter de cette heure-là. Sur un certain nombre de canaux on a pris l'habitude de confier à un d'entre eux, à tour de rôle, la surveillance des écluses durant la journée du dimanche, mais ils font ce travail gratuitement. Cette pratique a toujours existé, d'après les renseignements fournis au ministère, sans que personne s'en plaigne.
4. J'ai répondu à cette question dans les réponses prédédentes.

CHEMINS DE FER QUEBEC CENTRAL—SERVICE DES TRAINS.

M. FORTIN :

1. Le chemin de fer Québec Central est-il sous la juridiction législative du parlement ?
2. Cette compagnie a-t-elle reçu des subsides du gouvernement fédéral ?
3. Le gouvernement sait-il que les trains de cette compagnie cessent de circuler tous les printemps pendant deux ou trois semaines chaque fois ?
4. Cette compagnie est-elle chargée du transport des malles, et comment se fait ce transport lorsque la circulation des trains est interrompue ?

M. SUTHERLAND :

1. Oui.
2. Oui ; $348,342.
3. Non.
4. Oui. Les trains cessent de circuler sur la voie du Québec Central sur l'embranchement que la compagnie possède entre la Jonction de la Beauce et Saint-François de la Beauce, une distance de 15 milles. Le transport des malles s'est fait au moyen de wagons à bras durant les inondations du printemps. Des convois ont circulé régulièrement sur cette partie de la ligne jusqu'au 26 avril.

HASTINGS-OUEST—SIEGE VACANT.

M. NORTHRUP :

1. Le gouvernement sait-il, comme cela est mentionné dans les Débats de mercredi, le 3 avril dernier, que M. l'Orateur a informé la Chambre qu'il avait reçu avis d'une vacance survenue dans la représentation du district électoral de la division ouest du comté de Hastings, par suite de la démission de Henry Corby, écr, et que, conformément au chapitre 13, clause 5, paragraphe 2, des Statuts revisés du Canada, il avait adressé son mandat au greffier de la Couronne en chancellerie, lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour le dit district électoral ?

Le susdit mandat a-t-il été émis conformément à la déclaration de l'Orateur ?

Dans la négative, pourquoi ne l'a-t-il pas été ? Quand sera-t-il émis ?

Le PREMIER MINISTRE :

1. Oui. M. l'Orateur a adressé son mandat au greffier lui enjoignant de préparer un nouveau bref d'élection pour le district électoral de Hastings-ouest. Ce bref sera émis aussitôt que possible.

CHEMIN DE FER DU DEFILE DU NID-DE-CORBEAU—TERRAINS HOUILLERS.

M. SPROULE :

En référant au chapitre 5 des Statuts du Canada, 60-61 Vic., en vertu duquel la Couronne a droit de choisir 50,000 acres de terrains houillers dans toute l'étendue de terres houillères données à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la construction de la ligne ferrée du Nid-de-Corbeau, dans la Colombie Anglaise,—

1. Quelles mesures ont été prises par le gouvernement pour faire ce choix ? Quand espère-t-il terminer ce choix ?
2. La Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-elle demandé verbablement ou autrement l'autorisation de choisir quelque partie de cette étendue de terre avant le gouvernement, et quelle réponse, s'il en est, a été faite à la dite compagnie ?

M. SUTHERLAND :

1. Une exploration de ces terrains a été exécutée par un fonctionnaire du bureau géologique, mais aucun choix n'a encore été fait.
2. Le ministère de l'Intérieur n'a encore reçu aucune demande à cet effet, et si une demande verbale a été faite, c'est au ministre que l'on a dû s'adresser, et ce dernier est absent en ce moment.

COMPAGNIES DE TELEPHONE—LONGUEUR EN MILLES.

M. CLARKE :

1. Quelle est la longueur de toutes les lignes exploitées par la Compagnie de téléphone Bell du Canada dans chacune des provinces de la Confédération ?
2. Combien de souscripteurs la compagnie compte-t-elle dans chaque province de la Confédération ?

3. Quelle est la longueur, en milles, de toutes autres lignes de téléphone exploitées au Canada et le nombre de leurs souscripteurs dans chaque province ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le renseignement que je vais donner à l'honorable député (M. Clarke), en réponse à cette interpellation, m'a été fourni par le président de la Compagnie de Téléphone Bell du Canada, à ma demande spéciale. Il ne s'applique qu'aux provinces de Québec, Ontario, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. Le président n'avait pas sous la main les renseignements voulus concernant les autres provinces et nous n'avons pas eu le temps de nous les procurer.

1. La longueur en milles des lignes exploitées par la Compagnie de Téléphone Bell du Canada, se divise comme suit :

Longueur en milles des lignes téléphoniques.		
Province de Québec—		
Lignes des abonnés	22,673	
Lignes de longues distances	7,092	
		30,765
Province d'Ontario—		
Lignes des abonnés	39,401	
Lignes de longues distances	14,040	
		53,441
Province du Manitoba—		
Lignes des abonnés	4,017	
Lignes de longues distance	218	
		4,235
Territoires du Nord-Ouest—		
Lignes des abonnés		169
Total		88,610
Lignes en milles de poteaux.		
Province de Québec—		
Lignes des abonnés	513	
Lignes de longues distances	2,219	
		2,732
Province d'Ontario—		
Listes des abonnés	973	
Lignes de longues distances	4,088	
		5,061
Province du Manitoba—		
Lignes des abonnés	81	
Lignes de longues distances	218	
		299
Territoires du Nord-Ouest—		
Lignes des abonnés		25
Total		8,117

2. Le nombre des abonnés de la Compagnie de téléphone Bell, dans chacune des provinces, est comme suit :

Province de Québec	13,360
Province d'Ontario	23,459
Province de Manitoba	2,014
Territoires du Nord-Ouest	302
Total	39,135

M. CLARKE : L'honorable ministre a oublié de répondre à la dernière interpellation concernant les autres compagnies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pu me procurer le renseignement demandé, ou nous ne l'avons pas reçu en temps de la part des autres compagnies.

M. CLARKE.

M. CLARKE : Vais-je laisser cette dernière partie de l'interpellation sur l'ordre du jour ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais essayer de me procurer ce renseignement pour l'honorable député, et s'il ne tient pas à laisser cette interpellation sur l'ordre du jour, je le lui communiquerai directement. Je crois qu'il fait aussi bien de laisser biffer cette interpellation de l'ordre du jour.

M. LE JUGE GAGNE.

M. BRUNEAU :

1. L'honorable ministre de la Justice a-t-il reçu récemment une requête signée par un grand nombre de justiciables du district de Chicoutimi et Saguenay, et contenant certaines accusations contre la conduite de l'honorable juge Gagné dans l'administration de la justice ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de ces accusations ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable Charles Fitzpatrick) :

1. Une requête de cette nature a été reçue par le ministère de la Justice le 7 du courant.
2. Ce n'est pas l'habitude ou il ne convient pas de faire connaître pour le moment la nature des accusations formulées dans cette requête pour le moment.

M. BRUNEAU :

1. L'honorable juge Gagné a-t-il, dernièrement, demandé un congé de plusieurs mois ?
2. Dans l'affirmative, pour quelle raison ?
3. Le congé lui a-t-il été accordé ?

Le SOLLICITEUR GENERAL (Honorable Charles Fitzpatrick) : Aucune demande de congé n'a été reçue par le ministère de la Justice.

ROUTINE DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (Très Honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose :

Qu'à partir de lundi prochain, la Chambre s'assemble, pendant le reste de la session, à 11 heures du matin, chaque jour de séance ; qu'en sus de la suspension ordinaire à 6 p.m., la séance sera aussi suspendue, chaque jour, depuis 1 heure juqu'à 3 heures pm.: et que les mesures du gouvernement auront la priorité, à chacune de ces séances, après les interpellations, les lundis, mercredis et jeudis.

M. l'Orateur, à l'appui de cette motion qui, je l'espère, recevra l'approbation des deux partis, je crois devoir déclarer que le gouvernement n'a plus aucune mesure importante à soumettre à la Chambre à part les estimations supplémentaires et peut-être quelques subventions aux chemins de fer. Les estimations supplémentaires seront probablement déposées demain sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ou après-demain au plus tard.

Le PREMIER MINISTRE : La résolution concernant les subventions aux chemins de fer sera aussi déposée bientôt.

M. BORDEN (Halifax) : Je me permettrai, à ce propos, de faire remarquer à l'honorable premier ministre que je crois que les documents concernant la réclamation de Mackenzie et Mann n'ont pas encore été déposés sur le bureau de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Dès le commencement d'avril, le premier ministre espérait pouvoir produire ces documents, mais je suppose qu'il en a été empêché. Vu la motion de l'honorable chef de la droite, je crois que ces documents devraient être déposés immédiatement sur le bureau de la Chambre, ou aussitôt que l'honorable premier ministre trouvera moyen de se rendre à ma demande. Les subventions aux chemins de fer seront probablement déposées en même temps que les estimations supplémentaires ou peu de temps après ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, au commencement de la semaine prochaine.

M. BORDEN (Halifax) : J'ignore si le premier ministre entend prendre les mesures nécessaires pour que les projets de loi puissent subir deux lectures le même jour. Cela s'est fait quelquefois dans le passé. Or, je crois que la chose est impossible avec la motion telle que rédigée.

Le PREMIER MINISTRE : Cela ne peut avoir lieu que du consentement unanime de la Chambre. Je n'ai fait que suivre la pratique, invariablement adoptée dans le passé, d'avoir une seule séance pour toute la journée, au lieu de deux.

M. BORDEN (Halifax) : Et si l'on veut qu'une mesure subisse deux lectures dans la même journée, cela doit se faire du consentement unanime de la Chambre ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est bien cela.

M. MACLEAN : Si le gouvernement se propose de donner la priorité à ses mesures, lundi prochain, le premier ministre devrait nous dire quels sont les moyens que l'on va prendre pour faire adopter la législation d'intérêt privé.

Le PREMIER MINISTRE : Aucune mesure n'est requise à cet effet ; on continuera de suivre la règle qui existe actuellement.

M. MACLEAN : Ainsi, lundi prochain, la Chambre prendra connaissance des mesures d'intérêt privé ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. CLARKE : Quel effet cela va-t-il avoir sur le travail des comités ?

Le PREMIER MINISTRE : Ils ne siègent jamais le lundi. Nous ferons comme par le passé. Lundi prochain la Chambre procédera dans le même ordre qu'aujourd'hui. Les bills d'intérêt privé seront les premiers sur l'ordre du jour.

M. SUTHERLAND : S'il y a des bills de soumis aux comités, nous demanderons la permission de siéger durant les séances de la Chambre.

La motion est adoptée.

LE PAVILLON CANADIEN DANS LES PORTS ETRANGERS.

M. KAULBACH : Avant que le Chambre passe à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries et du gouvernement sur le traitement illégal dont on semble avoir fait preuve à l'égard d'un sujet anglais, ayant la direction d'un navire britannique, dans un port étranger.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a-t-il l'intention de terminer son discours par une motion ?

M. KAULBACH : Je n'ai pas l'intention de faire un discours, mais je terminerai par une motion s'il est nécessaire.

Les faits, tels qu'allégués sont les suivants: Le navire dont il s'agit est le Canada, commandé par le capitaine Arch. Conrad, et dont le port d'attache est Lunenburg, N.-E. Le 1er mars dernier, ce navire entrait dans le port de Bahia, Brésil, sous pavillon canadien, quand le consul de l'endroit—je suppose que c'était le consul anglais—monta à bord du navire et obliga le capitaine d'amener ce pavillon, le menaçant de lui faire payer une amende de 500 livres sterling et de retenir son navire en garantie, à défaut de paiement, pour cette infraction aux règlements. Un semblable traitement infligé par un consul anglais, à un capitaine anglais ayant le commandement d'un navire britannique, dans un port étranger, est, à mon avis, plus qu'extraordinaire.

S'il est vrai que les navires canadiens doivent être soumis à un traitement de cette nature, par suite de la mise en vigueur d'un règlement quelconque établi par l'amirauté anglaise, nous qui sommes fiers du drapeau canadien, qui éprouvons pour lui autant de respect et d'admiration que pour le drapeau anglais, il est de notre devoir de le faire reconnaître par qui de droit, d'obtenir qu'il puisse flotter librement à côté du pavillon britannique, et que le Canada soit traité avec la considération qu'il mérite.

C'est là la raison pour laquelle je demande au gouvernement de se mettre en relations avec les autorités impériales, par l'entremise du secrétaire d'Etat pour les colonies—M. Chamberlain—afin de faire reconnaître et respecter nos droits de Canadiens et de sujets britanniques, et obtenir la permission de hisser notre pavillon avec le pavillon an-

glais ou immédiatement au-dessous, ce qui préviendra la répétition d'incidents aussi désagréables que je viens de porter à la connaissance de la Chambre.

J'aimerais à obtenir l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries sur cette question, afin de pouvoir la communiquer au capitaine de ce navire, et s'il est reconnu que le consul était dans son droit en agissant comme il l'a fait, il est doublement important de faire modifier ces règlements. Je demande donc au gouvernement de s'entendre avec les autorités impériales, afin que l'on répare l'injustice dont on se plaint et que l'on accorde à l'avenir à notre marine marchande une certaine liberté d'action, et le droit de naviguer sous le pavillon de son pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je dois dire à mon honorable ami que c'est la première fois que j'entends parler de cette affaire. Il serait certainement impoli et de mauvaise politique de notre part de vouloir tenter de discuter cette question sans être parfaitement au courant des faits. Si l'honorable député veut bien me faire le plaisir de me fournir les détails de cette affaire par écrit, afin que je puisse correspondre avec qui de droit à ce sujet et m'assurer de l'exactitude des faits, je me ferai un plaisir de me rendre à sa demande et de lui fournir les renseignements dont il a besoin. Il me faudrait connaître pour cela les noms des parties, celui du port et les faits de la cause.

M. KAULBACH : J'ai donné les dates et les faits et tout cela sera publié dans les Débats. Cependant, je puis écrire à l'honorable ministre, s'il le désire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Si les remarques de l'honorable député font mention de ces détails et contiennent le nom du port où cette prétendue illégalité a été commise, je pourrai trouver moi-même les renseignements dont j'ai besoin.

M. KAULBACH : Le nom du port y est mentionné.

IMPORTATION ET EMPLOI DES OUVRIERS ETRANGERS.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 47) modifiant l'acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains.—Sir Wilfrid Laurier.

Le PREMIER MINISTRE : Toutes les dispositions de ce bill ont été adoptées à l'exception de l'article 1, qui a été laissé en suspens pour être étudié de nouveau. L'honorable député de Toronto (M. Clarke) avait l'intention de proposer un amendement qu'il vous a remis, je crois, M. l'Orateur. J'ignore s'il a d'autres remarques à faire à l'appui de cet amendement qui avait pour but de substituer un autre tribunal. Tout en ne pouvant accepter complètement sa proposition, j'ai l'intention de proposer un autre amendement qui devra le satisfaire. C'est l'article 3 de la loi de 1897, qui est modifié par l'article 1 de ce bill. Cet article se lit comme suit :

Pour toute infraction de quelqu'une des dispositions du premier article du présent acte, la personne, société, compagnie ou corporation qui s'en rendra coupable en aidant, encourageant ou sollicitant sciemment l'immigration ou l'importation de quelque aubain ou étranger au Canada, pour y accomplir un travail ou service d'aucun genre en vertu d'un contrat ou d'une convention explicite ou implicite, verbal ou spécial, avec cet aubain ou étranger avant qu'il ne devienne habitant ou citoyen du Canada, encourra et paiera une amende de mille dollars.

L amendement contenu dans le bill dit que cette amende de $1,000, mentionnée dans la loi, pourra être retenue.

Laquelle, du consentement écrit du procureur général de la province—

On a remplacé le nom du procureur général du Canada par celui du procureur-général de la province.

—dans laquelle l'action devra être intentée, ou du consentement écrit de tout juge de la cour où l'action projetée doit être intentée, pourra être poursuivie et recouvrée par quiconque intentera le premier une action à cet effet, de la même manière que les dettes de même montant peuvent maintenant être recouvrées devant toute cour de juridiction compétente au Canada, laquelle somme devra être versée entre les mains du receveur général ; et des poursuites distinctes pourront être instituées pour chaque aubain ou étranger partie à un contrat ou une convention de ce genre.

Cet amendement contient deux dispositions nouvelles; une se rapportant à l'amende dont le chiffre varie de $1,000 à $50, ce dernier montant ne pouvant être réduit ; et dans l'autre on propose de remplacer le nom du procureur général du Canada par celui du procureur général de la province. L'honorable député de Toronto a proposé un amendement ayant pour but de permettre le recouvrement de cette amende.

M. CLARKE : Mon amendement se trouve à la page 2484 (v.a.) des Débats.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Clarke) voudrait-il le lire ?

M. CLARKE : Avec plaisir.

Que tous les mots après " cinquante dollars " soient retranchés et remplacés par les suivants : " Recouvrables au nom de Sa Majesté, d'une manière sommaire, avec les frais, d'après les stipulations de l'article 58 de la loi relative aux crimes et aux offenses de 1892, devant tout magistrat de police, tout magistrat stipendiaire, tout juge de sessions ou de cours de comtés ayant juridiction dans l'endroit où se trouvera le défendeur, ou à l'endroit où l'offense a été commise.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis bien disposé à accepter l'idée contenue dans l'a-

mendement de mon honorable ami, à quelques exceptions près, et je propose donc l'amendement suivant :

2. Que l'article 1 soit modifié en retranchant tous les mots après le mot " dollars " dans la 14c ligne et en les remplaçant par les suivants :

2. La somme ainsi confisquée pourra, avec le consentement écrit de tout juge de la cour où l'action projetée doit être intitulée, être poursuivie et recouvrée par quiconque intentera le premier une action à cet effet devant toute cour de juridiction compétente, de la même manière que les dettes de même montant peuvent maintenant être recouvrées devant cette cour ;

3. Cette somme pourra aussi, avec le consentement écrit du procureur général de la province, ou de tout juge d'une cour supérieure ou de comté devant qui l'action devrait être intentée, être recouverte sur procédure commaire devant tout juge des sessions de la paix, recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, ou tout fonctionnaire, tribunal ou personne revêtus, par l'autorité législative compétente, du pouvoir de faire seuls tous les actes qui doivent être ordinairement exécutés par deux ou plus de deux juges de paix, et agissant dans les limites de sa ou leur juridiction ;

4. L'amende doit être versée entre les mains du receveur général, et des poursuites distinctes pourront être instituées pour chaque aubain ou étranger partie à un contrat ou une convention de ce genre.

D'après les dispositions de la loi, l'action doit être intentée devant la cour Supérieure, l'amende étant de $1,000. Cette dernière reste la même, mais nous déclarons que ces poursuites pourront être intentées devant cette cour, avec le consentement du juge, à qui nous accordons une juridiction sommaire, comme celle dont sont revêtus les magistrats de police, dans les procès sommaires. L'amendement a été rédigé par le Solliciteur général. Nous avons adopté l'*ipsissima verba* du statut. Cela doit donc satisfaire mon honorable ami.

M. CLARKE : Comme je ne suis pas avocat, il est inutile pour moi de déclarer que je puis saisir, à la simple lecture de cet amendement, le véritable sens qu'il comporte, et cela malgré l'explication très claire qu'en a donnée l'honorable premier ministre. J'admets que les avocats qui forment partie de cette Chambre sont plus en état de comprendre cet article qu'un citoyen ordinaire, mais j'aimerais à savoir de l'honorable chef de la droite, si, grâce aux amendements proposés, les ouvriers qui croiront que la loi concernant le travail des aubains a été violée pourront s'adresser à un magistrat, formuler leur plainte, obtenir l'émission d'un mandat et traduire les coupables devant le tribunal, sans aucuns frais ?

Quelques VOIX : Non.

M. CLARKE : Ou bien devront-ils commencer par obtenir l'approbation du procureur général de la province, celle d'un juge de la cour Supérieure ou d'un juge de la cour de comté, avant de pouvoir obtenir un procès devant un magistrat de police ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. CLARKE : Si l'on finit par accorder à un magistrat de police le droit d'entendre une cause de cette nature, l'honorable premier ministre me permettrait-il de lui demander pourquoi on exige que le plaignant soit d'abord obligé d'obtenir la permission d'un juge d'une cour de comté avant de pouvoir formuler sa plainte devant la cour de police ? A moins de rendre ces procédures aussi simples, aussi peu dispendieuses et aussi expéditives que possible, la loi restera toujours lettre morte. C'était dans l'espoir d'atteindre ce résultat que j'ai proposé mon amendement, quand le bill a été discuté en comité. Si des infractions à cette loi sont commises ; si l'on veut que les ouvriers puissent retirer quelque avantage de l'application de ses dispositions, il est absolument nécessaire, dans leur intérêt, que les procédures soient aussi sommaires que possible.

Il est également dans l'intérêt des ouvriers que lorsque des poursuites sont prises contre eux, ces procédures vexatoires soient décidées dans le plus court délai possible, afin que les inconvénients qui peuvent en résulter soient réduits à leur plus simple limite. Je ne puis donc comprendre exactement quel va être l'effet de l'amendement proposé par l'honorable premier ministre, s'il est adopté. J'aimerais à avoir plus d'explications sur ce point. Ce sont ordinairement les magistrats de police dans les villes qui peuvent être le plus souvent appelés à décider ces questions, et il me semble qu'ils sont parfaitement compétents. La loi actuelle les oblige à prendre connaissance et décider les conflits qui s'élèvent entre employés et patrons quant à ce qui concerne les gages, les violations d'engagements et les désertions. Ces magistrats grâce à l'expérience qu'ils possèdent dans les questions de ce genre, sont tout aussi capables de décider si un bref doit être émis ou non, que n'importe quel juge d'une cour supérieure ou de comté.

Si l'on oblige celui qui a à se plaindre de certaines infractions à la loi concernant le travail des aubains, de s'adresser au procureur général de la province pour obtenir la permission de poursuivre devant un magistrat de police, on perdra de cette manière un temps précieux. Cela aura même pour résultat, dans un grand nombre de cas, de permettre aux coupables d'échapper à la justice et d'empêcher les ouvriers de faire respecter leurs droits. En étant obligé de s'adresser à un juge de la cour Supérieure, le plaignant devra employer un avocat, tout cela coûtera cher, et l'on pourra en appeler de la décision de ce juge. Si je comprends bien le sens de l'amendement proposé, on sera même forcé de suivre cette procédure quand on s'adressera à un juge de cour de comté. Supposons maintenant que ce dernier soit absent de la ville ; qu'il soit en vacance, par exemple ; de longs délais devront s'écouler avant que l'on puisse obtenir la permission de procéder devant un magis-

trat de police, même quand il faudra s'adresser à un juge de cour de comté.

La loi accorde des pouvoirs très étendus aux magistrats stipendiaires dans les villes. Je considère qu'ils possèdent toutes les qualités voulues pour prendre connaissance de ces causes. Vu l'expérience qu'ils possèdent, je suis même d'avis qu'ils sont mieux qualifiés que les autres juges pour décider les questions. Les droits des parties seraient parfaitement sauvegardés si l'honorable chef du gouvernement voulait consentir à modifier cet article de manière à permettre aux magistrats de police, devant qui une plainte serait faite, d'émettre un mandat pour l'arrestation du prévenu, et de pouvoir entendre la cause sommairement. Je répète qu'il est impossible pour une personne autre qu'un avocat, d'exprimer une opinion raisonnée sur une résolution de cette nature, à la simple lecture de cette dernière.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Clarke) a parfaitement saisi la portée de l'amendement que j'ai proposé, et je ne crois pas qu'une plus longue étude de la question pourrait avoir pour résultat de le faire changer d'idée. Comme il l'a fait remarquer, avec la loi actuelle, aucune procédure ne peut être prise sans avoir obtenu au préalable le consentement du Procureur général du Canada, et cette poursuite doit être intentée devant la cour Supérieure. Mais nous voulons modifier cette disposition. Nous conservons la juridiction de la cour Supérieure, tout en accordant aux poursuivants le droit de s'adresser à un magistrat de police afin d'avoir un procès sommaire. Il a donc la liberté du choix. Cependant, quand la poursuite doit être prise devant un magistrat de police, le plaignant est tenu de s'adresser au Procureur général de la province ou à un juge de la cour Supérieure pour obtenir la permission de poursuivre.

L'honorable M. HAGGART : Peut-il s'adresser à un juge de la cour Supérieure sans tenir compte du procureur général de la province ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, il a le choix. L'honorable député (M. Clarke) a posé la question suivante : pourquoi n'accorde-t-on pas au plaignant le droit de procéder immédiatement devant le magistrat qui doit entendre la cause ? Cette objection ne manque certainement pas de justesse, et je serai prêt à écouter les arguments que les honorables députés pourront faire valoir à l'appui de cette objection. Mon honorable ami de Toronto (M. Clarke) a aussi prétendu qu'un magistrat, dans une ville comme Toronto ou Montréal, est aussi compétent dans des questions de cette nature qu'un juge de comté ou même un juge de la cour Supérieure, et je crois qu'il a raison sous ce rapport. Mais l'honorable député ne devrait pas oublier qu'il existe dans le pays un grand nombre de nouveaux districts où il serait peut-être difficile de trouver un magistrat stipendiaire aussi compétent que les magistrats qui siègent dans les villes de Montréal, Toronto et autres grands centres.

Lorsque cette loi fut adoptée en 1897, le parlement ne crut pas devoir permettre au plaignant de s'adresser directement à la cour ; comme cela a lieu dans les cas ordinaires, elle mit certaines restrictions à ce droit de poursuivre ; et le parlement décida dans cette circonstance, qu'avant de poursuivre il faudrait obtenir la permission du procureur général du Canada. Sur quoi était basée cette disposition particulière de la loi ? Elle était basée sur ce que, dans des questions de cette nature, pouvant donner lieu à des conflits internationaux, il était prudent d'empêcher que des procédures frivoles et inutiles soient prises.

De nombreuses plaintes ont été formulées contre cette disposition du statut, et l'honorable député de Toronto (M. Clarke), qui a toujours porté un grand intérêt à cette législation, se trouvait au nombre des mécontents ; maintenant, je dois admettre que la procédure déterminée par la loi était peut-être incommode, parce qu'elle obligeait tout poursuivant à venir à Ottawa pour obtenir cette permission. Prenant cette objection en considération, nous avons jugé à propos d'augmenter le nombre de ceux qui pourraient accorder cette permission, en enlevant ce pouvoir au procureur général du Canada pour le confier au procureur général de la province et à tout juge de cour de comté ou de cour Supérieure.

L'honorable député me dira, peut-être, que nous ferions aussi bien d'accorder le même pouvoir au juge ou magistrat qui doit entendre et décider la cause. Mais, comme il est possible que certains magistrats stipendiaires ne soient pas aussi compétents dans certaines parties du pays que dans d'autres, nous avons cru qu'il était préférable de confier ce pouvoir à un homme qui, par la nature même de la position qu'il occupe, doit posséder, non seulement une plus grande expérience dans les questions légales, mais aussi une connaissance plus approfondie des affaires judiciaires, et qui est, par conséquent, mieux qualifié pour exercer ce pouvoir important. Voilà ma réponse à l'objection de l'honorable député.

Je ne crois pas qu'aucun tort sérieux, aucune injustice, ou aucun délai inutile puisse résulter du fait que cette permission est laissée aux juges des cours de comtés ; et, après y avoir réfléchi, mon honorable ami finira par admettre que nous avons probablement bien fait d'entourer ces poursuites d'une disposition facile à remplir et offrant en même temps toutes les garanties voulues.

M. MORRISON : J'admets que cet amendement constitue une grande amélioration sur l'ancienne loi, mais je partage jusqu'à un certain point, les craintes de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke). Il y a des endroits où l'application de cet amendement sera nécessairement lent et peut-être inefficace. Prenons, par exemple, le district

de la Koutanie, dans la Colombie Anglaise, où il n'y a qu'un juge de cour de comté, et qui demeure dans une localité éloignée.

Le PREMIER MINISTRE : Il y en aura deux, prochainement.

M. MORRISON : Si l'honorable premier ministre nous assure un nombre suffisant de juges, pour surmonter cette difficulté, je me déclare entièrement satisfait.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami peut être certain que nous nommerons le nombre de juges fixé par la législature provinciale.

M. MORRISON : Je sais que le présent gouvernement s'est toujours montré disposé à nous accorder le nombre de juges nécessaires, et que les retards proviennent du gouvernement provincial. Mais, pour le moment, et pour plusieurs années encore, peut-être, par suite de la négligence apportée par les autorités locales à organiser ces districts, nous n'avons pas ce juge additionnel. Le long de la frontière, à Rossland, Trail et autres grands centres miniers, où il y a beaucoup d'étrangers, cet amendement sera à l'état de lettre morte. Il n'est pas possible d'agir sommairement, s'il faut obtenir le consentement du procureur général, qui peut demeurer à des centaines de milles. Pour obtenir le consentement d'un juge de la cour Supérieure, il faudra aller à Victoria, Vancouver ou New-Westminster, puisqu'il n'y en a pas ailleurs. Dans la Koutanie, pour obtenir le consentement du juge de la cour de comté, il faudra franchir des distances considérables. Si le cas se présente à Atlin, la distance à parcourir sera encore plus grande. Des retards regrettables auront lieu, chaque fois que l'affaire se passera en dehors de Victoria, Vancouver ou New-Westminster. Dans toute la Koutanie et le district d'Atlin, il y a des magistrats capables qui pourraient appliquer la loi avec tact et discernement, soit dit sans manquer de respect aux juges de la cour Supérieure et de la cour de comté. Ces remarques s'appliquent surtout à la Colombie Anglaise, mais les mêmes objections peuvent se présenter dans d'autres provinces.

Je répète, que cet amendement, tout en étant un progrès sur l'ancienne loi, est loin de donner entière satisfaction, et puisque nous sommes à amender la loi, nous pourrions faire un pas de plus et étendre la juridiction aux magistrats. Je ne comprends pas qu'il soit de la compétence d'un magistrat de juger une cause, mais qu'il n'ait pas le pouvoir de signer une sommation ou émettre un bref. Cela me paraît une anomalie. Si on enlevait aux magistrats le pouvoir de juger les causes de cette nature, je comprendrais la logique du gouvernement en hésitant à leur permettre d'émettre le bref ou la sommation.

J'insiste pour que la juridiction s'étende aux magistrats, car, sans cela, de grands inconvénients surgiront, surtout dans la Colombie Anglaise. Dans beaucoup d'endroits la loi sera même sans aucune efficacité, et je crois que la Colombie Anglaise est plus intéressée que toute autre province dans cette affaire.

Je ne vois pas la nécessité de toutes ces restrictions qui n'existent pas quand il s'agit des autres offenses. Avec toute la déférence possible pour l'honorable premier ministre, je ne vois pas plus de danger de complications internationales dans l'application de cette loi que dans vingt autres matières où l'initiative est entièrement laissée aux particuliers. Tous les jours, des procès plus importants sont intentés sans qu'il soit nécessaire d'obtenir le consentement du procureur général, et personne ne se plaint des abus. Je regrette que la juridiction ne s'étende pas aux magistrats.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre peut-il nous dire ce qui a lieu, sous ce rapport, aux Etats-Unis?

Le SOLLICITEUR GENERAL : La juridiction est limitée aux juges de districts et de comtés. Nous allons plus loin.

M. BORDEN (Halifax) : Vu que la juridiction est plus étendue, on a cru qu'il fallait prendre plus de précautions?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : N'est-il pas possible que le juge auquel on s'adressera croit nécessaire d'entendre l'autre partie? Si j'en juge par la jurisprudence établie dans la Nouvelle-Ecosse, c'est probablement ce qui aura lieu, et alors l'application de la loi deviendra extrêmement compliquée.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Nous donnons à cette loi une portée qu'elle n'a jamais eu encore. Nous donnons aux magistrats de districts, aux magistrats de police, à deux juges de paix le droit d'imposer des amendes allant jusqu'à $1,000. Cela est sans précédent dans ce pays, et dans ces circonstances, n'est-il pas prudent d'exiger certaines garanties, de prendre certaines précautions, avant d'entamer ces procédures devant un magistrat? La demande devra être faite à un juge de la cour Supérieure et à un juge de la cour de comté, qui agira absolument comme dans le cas d'un bref d'injonction, de prohibition, un *quo warranto*, ou un mandamus. S'il y a une preuve *prima facie*, il accordera le *fiat*. Si le cas paraît douteux, et s'il désire entendre la partie adverse, il pourra le faire. Il exerce une certaine discrétion et dirige la procédure.

M. CLARKE : Virtuellement, le procès sera d'abord jugé par le juge de la cour de comté.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non. Il ne faut pas rendre cette loi plus encombrante que celle de nos voisins. Nous devons nous efforcer de la rendre aussi semblable que possible à celle des Américains.

M. CLANCY : Mais si la leur ne nous convient pas?

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est parce qu'elle ne nous convient pas que nous étendons la juridiction. Cette juridiction, aux Etats-Unis est limitée à deux tribunaux, et ici elle s'étend à tous les juges des cours inférieures, et dans ces circonstances, il n'est que juste de prendre certaines précautions préliminaires avant de soumettre la cause à ces magistrats. Mon honorable ami n'aimerait pas à être traduit devant un magistrat dans une affaire pouvant entraîner une amende de $1,000.

M. CLARKE : Tous les jours ces magistrats jugent des causes, où la vie des accusés est en jeu.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ils ne le peuvent qu'avec le consentement formel de l'accusé.

M. CLANCY : Je comprends que ces précautions sont prises parce que des poursuites vexatoires pourraient donner lieu à des complications internationales. Y a-t-il appel de la décision du magistrat stipendiaire ou du juge de la cour de comté?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui.

M. CLANCY : S'il y a appel pourquoi cette distinction entre le magistrat et le juge de cour de comté? Qu'est-ce que le juge aura à décider? S'il n'est pas satisfait des preuves fournies par le poursuivant, il fera entendre la partie adverse. Il lui faudra alors entendre des témoins.

Le SOLLICITEUR GENERAL : La demande préliminaire devant un juge sera absolument *ex parte*, mais le demandeur devra fournir une preuve *prima facie*. Si le juge croit utile d'entendre l'autre partie, il peut le faire.

M. CLARKE : Si la demande est accordée, la même procédure devra être recommencée devant le magistrat.

Le SOLLICITEUR GENERAL : La demande préliminaire est *ex parte*, et il est laissé à la discrétion du magistrat d'émettre un bref de sommation.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si dans ce cas-ci, on permet au magistrat d'émettre le bref, toute l'affaire est entre ses mains, et cela ne doit pas être. L'honorable député semble oublier que ces mêmes restrictions existent déjà dans nos lois. Dans le code pénal, on trouve une foule de cas, où les poursuites ne peuvent être intentées qu'avec le consentement du ministre de la Justice, ou du procureur général. Il ne conviendrait pas de donner à deux magistrats, qui ne sont pas choisis par nous, le droit de juger un homme dans une cause pouvant entraîner une amende de $1,000.

M. BORDEN (Halifax) : Je ferai remarquer que d'après l'article 2, même si la cause doit être jugée par un juge de la cour Supérieure, il faut le consentement préalable du juge. Cette restriction n'existe pas aux Etats-Unis, et je ne vois pas pourquoi elle existerait ici. Je n'ai rien à dire contre les restrictions imposées par le paragraphe 3, mais je ferai remarquer que le juge peut exiger qu'un avis soit donné à la partie adverse. Quand on demande un *fiat* au procureur général, pour poursuivre au nom d'un délateur, il entend d'ordinaire les deux parties, avant de l'accorder. C'est ce qui a lieu dans la Nouvelle-Ecosse où ces demandes sont très fréquentes, en vertu de la loi sur les mines. Je ne sais pas si en vertu de cette loi, c'est une pratique établie de donner avis à la partie adverse quand une demande est faite au procureur général. Le Solliciteur général pourrait nous renseigner sur ce point.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce n'est pas la coutume.

M. BORDEN (Halifax) : Voici, à mon sens, où est la difficulté : un juge de la cour Suprême ou de la cour de comté pourrait juger à propos de l'exiger. Mais cela ne me paraît guère nécessaire. Si le Solliciteur général est aussi de cet avis, ne vaudrait-il pas mieux dire dans l'article 3, que le consentement s'obtiendra *ex parte* ? Cela ferait disparaître tout doute et rendrait la procédure moins compliquée.

Le PREMIER MINISTRE: Ecoutez ! écoutez !

M. BORDEN (Halifax) : Quant à la forme, je crois que la dernière partie du troisième paragraphe devrait former un paragraphe spécial.

Le PREMIER MINISTRE : Cela ne forme qu'un seul et même article.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, mais il y a cet inconvénient que la loi est divisée en différentes sections et on décrète dans le paragraphe 2 que le plaignant pourra procéder devant un juge de juridiction compétente, tandis que le paragraphe 3 offre une autre alternative. Je voudrais qu'il fût dit clairement que la dernière partie de ce paragraphe s'applique à toute la loi. Je suppose que mon honorable ami n'y aura pas d'objection ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non.

M. MONK : Je crois qu'il sera bien difficile aux ouvriers de la province de Québec de se prévaloir de cet article de la loi. Je sais que la question n'est pas sans difficulté, mais je n'hésite pas à dire que cette loi, tout améliorée qu'elle est, équivaudra presqu'à un déni de justice envers l'ouvrier—car n'oublions pas que c'est en faveur de la classe ouvrière que cette loi a été votée. La loi établit deux juridictions, mais l'ouvrier de la province de Québec n'hésitera pas ; il ne s'adressera pas à la cour Supérieure pour réclamer l'amende ;

il ira tout droit à la cour de police. Mais il n'adressera pas de demande au procureur général, parce que c'est une démarche coûteuse. D'ailleurs mon honorable ami sait que le procureur général de la province de Québec n'accorderait pas cette permission sans entendre l'autre partie et sans exiger des affidavit. Tout cela exige des procédures et les services d'un avocat. Après réflexion, il décidera probablement de s'adresser à un juge. Or, tous les avocats de la province de Québec savent qu'un juge de la cour Supérieure n'accordera pas cette requête *ex parte*, si cela n'est pas clairement expliqué dans la loi. Il exigera qu'un avis soit donné à l'autre partie, et que des affidavit soient produits. Il pourra même permettre la production de contre-déclarations, car c'est une affaire sérieuse que de traîner un patron devant les tribunaux, sur une accusation comme celle-là. Le juge entendra donc les deux parties, et si la requête est rejetée l'ouvrier devra payer les frais, et je ne crois pas exagérer en disant que ces frais s'élèveront au moins à $40. Je prévois aussi que le magistrat qui jugera la cause, sera plus ou moins influencé par la décision de celui qui aura accordé la demande après avoir entendu les parties.

D'un autre côté, si la recommandation de l'honorable chef de l'opposition est acceptée et si la demande est faite *ex parte*, il surgit une autre difficulté. Le magistrat qui aura ensuite à émettre le bref de sommation, ne le fera pas sans entendre l'autre partie. Nos magistrats, à Montréal, sont très prudents. Dans une affaire comme celle-là, ils feraient demander le patron, par une lettre ou par un messager, pour connaître sa version. Alors à quoi servirait une demande *ex parte* ?

Bien qu'il y ait des difficultés, je crois qu'on pourrait, pour un temps du moins, s'en tenir à la juridiction des magistrats ; je ne crois pas que cela puisse donner lieu à des froissements internationaux. L'amende n'est pas imposée contre l'ouvrier américain qui aura été amené ici, mais contre le patron canadien qui l'aura fait venir, en contravention de la loi. L'ouvrier américain ne sera même pas mis en cause.

Dans le province de Québec l'obligation d'un permis préalable d'un juge ou du procureur général expose l'ouvrier à payer des frais considérables et si on permet la demande *ex parte*, la loi n'aura plus l'importance que le gouvernement veut lui donner.

Le PREMIER MINISTRE : Les arguments de l'honorable député (M. Monk) ne me paraissent pas sérieux. Il sait d'abord que j'ai accepté la recommandation de l'honorable chef de l'opposition que je crois excellente,—la demande se fera *ex parte*. Telle a toujours été notre intention et cet amendement ne fera que rendre la chose plus claire. Mon honorable ami est un membre éminent du barreau de la province de Québec, et il sait que beaucoup de brefs ne peuvent être émis qu'après un permis préalable d'un juge, comme les brefs de prérogative, et la partie adverse n'est pas appelée, excepté, je crois, quand il s'agit d'un bref d'injonction.

M. MONK : Dans une affaire comme celle-ci, le juge ne voudrait pas procéder *ex parte*.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'en sais rien. Il pourrait tout aussi bien procéder *ex parte* que dans une affaire de mandamus ou de *quo warranto*. D'ailleurs il ne pourra y avoir de doute puisque la loi dira en toutes lettres que la demande sera faite *ex parte*. L'honorable député prétend que le magistrat, après le permis du juge de la cour Supérieure n'osera pas émettre le mandat, sans faire venir l'autre partie, mais je ne suis pas du tout de cet avis.

Passons maintenant aux remarques de l'honorable député de New-Westminster (M. Morrison). Il a parlé au point de vue de sa province et semble craindre que dans certains districts il sera difficile de s'adresser au juge de la cour de comté. Je comprends qu'il pourrait être difficile de s'adresser à un juge de la cour Supérieure, mais non à un juge de la cour de comté, s'il y a, et il y aura prochainement, un nombre suffisant de ces juges pour administrer la justice.

Une autre difficulté se présentera dans Québec, mais rarement, j'espère. Il ne sera pas difficile de trouver un juge pour accorder le *fiat*, mais un magistrat pour juger la cause. Il y a très peu de magistrats de police dans cette province, et cet inconvénient n'existe pas ailleurs. Il est difficile de faire une loi s'appliquant à tout le pays, car les conditions varient non seulement d'une province à l'autre, mais d'une partie à l'autre de la même province. Dans tous les cas j'espère que la loi telle qu'amendée donnera satisfaction aux réclamations de la classe ouvrière qui demandait des réformes.

M. NORTHRUP : Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Toronto, il est difficile de discuter un amendement dont nous n'avons pas le texte devant nous ; mais si j'ai bien compris il n'y est pas question du droit d'appel. Le Solliciteur général a déclaré, il y a un instant, qu'il y aura appel, mais je ne vois rien à cet effet, ni dans la loi de 1897, ni dans l'amendement actuel.

Le SOLLICITEUR GENERAL : On suivra la procédure ordinaire.

M. NORTHRUP : Sans doute, et comme il s'agit du recouvrement d'une amende, on suivra la même procédure que dans les autres causes de cette nature. Cela est évident, mais d'après l'amendement lu par l'honorable premier ministre, le juge, le magistrat, sera-t-il toujours la *persona designata* ? Il n'y aurait pas d'appel, dans ce cas. Il me semble que si la cause peut être portée de-

vant un juge de la cour Supérieure ou un juge de cour de comté, ou un magistrat, et qu'il n'y ait pas un mode d'appel indiqué, nous n'avons pas de loi dans le pays pour couvrir une pareille variété de procès.

Le SOLLICITEUR GENERAL : La procédure suivie sera celle du tribunal devant lequel la cause sera portée. Nous ne pouvons pas toucher à la procédure des tribunaux civils, parce qu'elle est du ressort exclusif des provinces. Pour ce qui concerne le magistrat de police, le cas est prévu par la loi concernant la décision sommaire des causes, par ces magistrats.

M. CLARKE : Je crains que l'amendement qui décrète qu'on s'adressera d'abord au procureur général, à un juge de la cour Supérieure ou de la cour de comté, pour obtenir la permission de procéder devant un magistrat de police, ne soit la source de nombreuses chicanes. Des avocats peu scrupuleux réussiront peut-être à persuader à de pauvres ouvriers qu'ils peuvent leur faire recouvrer une amende de $1,000 devant la cour de police.

L'honorable premier ministre dit qu'il faut éviter autant que possible toute complication internationale, et qu'il ne faut rien faire de nature à froisser nos voisins. Je partage entièrement cette opinion, mais je ferai remarquer que les associations ouvrières, les organisations de métiers sont plus ou moins internationales, et celles du Canada sont affiliées à celles des Etats-Unis. Ces associations sont jalouses de leur réputation et tiennent à la conserver. Au cours d'un débat antérieur sur cette question, l'honorable premier ministre a avoué que les plaintes concernant les infractions à la loi de la main-d'œuvre étrangère ont été faites sous l'autorité des associations ouvrières. Si on donnait à ces dernières le droit de porter leurs plaintes avant un magistrat de police, elles ne seraient pas tentées d'en abuser, et ne l'exerceraient que quand elles seraient certaines d'avoir gain de cause. Le grand but à atteindre, c'est d'avoir un procès prompt, à peu de frais, devant un tribunal compétent. Les magistrats de police ont des pouvoirs très étendus, j'ai dit qu'ils peuvent même appliquer la peine capitale ; j'ai peut-être eu tort, mais dans Ontario un magistrat de police ou deux juges de paix peuvent condamner à un emprisonnement de 10, 12 ou 14 ans.

Le PREMIER MINISTRE : Il faut le consentement de l'accusé.

M. CLARKE : Pas toujours, je crois. Quoi qu'il en soit, le gouvernement pourrait accepter cette recommandation et personne n'en abuserait. Si on accordait un procès sommaire, ceux dans l'intérêt desquels cette loi est faite n'iraient pas faire des plaintes frivoles et mal fondées, et prendre inutilement le temps du tribunal. On prétend que cela a déjà eu lieu deux ou trois fois ; dans ce cas, les magistrats seront plus prudents et hésiteront à lancer un bref de sommation. Les organisations ouvrières auraient tout à perdre et rien à gagner en agissant ainsi. Le grand avantage d'une pareille loi serait de faire savoir à ceux qui seraient tentés de la violer, que dans quarante-huit heures, soixante-douze, au plus, le procès serait terminé et les infractions seraient moins nombreuses. L'amendement que j'ai proposé serait très praticable. Les plaintes auront lieu surtout dans les villes et les centres industriels, et je ne crois pas qu'on puisse prétendre que le magistrat de ces localités ne sont pas en état de juger ces causes avec la compétence voulue.

J'avoue cependant, et je le reconnais avec plaisir, que les amendements proposés par l'honorable premier ministre sont dans la bonne direction, et constitue un grand progrès sur la loi de 1897. J'espère cependant qu'il pourra être amené à faire un pas de plus et à donner la juridiction que nous demandons aux magistrats de police. Je suis convaincu qu'une épreuve d'un an ou deux nous donnera la preuve qu'il n'y a rien à craindre de cette loi. Si des abus se produisaient, le privilège pourrait être retiré ; mais je connais trop le caractère de ces organisations ouvrières pour ne pas être convaincu qu'elles ne permettraient pas à leurs membres de faire des plaintes frivoles ou mal fondées.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député parle au point de vue d'Ontario et de Toronto. Si la loi ne devait s'appliquer qu'à Toronto ou même Ontario, je pourrais peut-être accepter sa proposition ; mais c'est une loi destinée à tout le Canada et la juridiction des magistrats de district dans les différentes provinces n'est pas la même. Par exemple, dans ma propre province, le magistrat de district ne peut juger que les offenses légères, et dans les causes importantes, il faut le consentement de l'accusé. En matière civile, sa juridiction est limitée aux causes au-dessous de $100. On voudrait par cette proposition lui donner juridiction dans une cause où l'amende peut être de $1,000.

Dans ces circonstances, n'est-il pas à propos de prendre certaines précautions et de décréter qu'une autorité supérieure devra s'assurer que la cause qu'il aura à juger n'est ni frivole ni vexatoire. J'espère que mon honorable ami saisira la justesse de ce raisonnement et que l'amendement sera adopté tel qu'il est. Il admet que c'est un pas dans la bonne direction, et pour ma part, je considère que c'est aller très loin. Dans deux ou trois ans, nous serons en état de dire comment la nouvelle loi a fonctionné, mais pour le moment nous ne pouvons pas faire plus.

M. CLARKE : Quand la question a été discutée en comité, je n'avais pas eu l'occasion de consulter les associations ouvrières et je ne connais pas encore leur sentiment, mais depuis j'ai adressé des exemplaires des Dé-

bats à des personnes qui portent un vif intérêt aux questions ouvrières. Samedi dernier, j'ai rencontré deux de ces personnes à Toronto, deux libéraux dont la fidélité à la cause des ouvriers n'a jamais été mise en doute, et je leur ai demandé leur opinion sur l'amendement que je proposais, en vue d'un procès expéditif et peu coûteux. Tous deux ont été d'opinion que la loi n'aurait aucune valeur sans une disposition dans le sens que j'ai suggéré il y a deux ou trois semaines.

M. COWAN : Quelle est cette disposition ?

M. CLARKE : Elle est dans les Débats et se lit comme suit :

Que tous les mots après " cinquante dollars " soient retranchés et remplacés par les suivants : " Recouvrables au nom de Sa Majesté, d'une manière sommaire, avec les frais, d'après les stipulations de l'article 58 de la loi relative aux crimes et aux offenses de 1892, devant tout magistrat de police, tout magistrat stipendiaire, tous juges de sessions ou de cours de comtés ayant juridiction dans l'endroit où se trouvera le défenreur, ou à l'endroit où l'offense a été commise.

Mon intention était de permettre à ces magistrats de recevoir la plainte et d'émettre un bref de sommation, si la preuve *prima facie* était suffisante, et faire comparaître devant eux les personnes accusées d'infraction à la loi. Je suppose qu'il s'écoulera un certain délai avant l'adoption définitive du bill, et je désirerais adresser des exemplaires des Débats d'aujourd'hui aux personnes dont j'ai parlé, pour connaître leur opinion sur les nouvelles propositions qui ont été faites.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucune objection d'accorder quelques jours à l'honorable député pour consulter ses amis.

M. CLARKE : Vos amis.

Le PREMIER MINISTRE : Mais je suppose qu'il soupire comme moi après la prorogation, et je ne puis accorder que quelques jours.

M. SPROULE : Quelles dispositions y a-t-il dans ce bill pour permettre l'importation de spécialistes pour exécuter certains travaux, dans le cas où il n'y aurait pas de tels ouvriers au Canada? Je croyais qu'on devait mettre un article à cet effet. J'ai reçu des lettres à cet effet de personnes intéressées.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a aucun article à cet effet, parce que nous avons cru que cela n'était pas nécessaire. Je suis informé par le ministère du Travail qu'on n'éprouve aucune difficulté à se procurer tous les spécialistes nécessaires. Quand les ouvriers d'élite se font rares dans une industrie quelconque, on en fait venir de l'étranger et personne ne fait d'objection. Je dois dire à l'honneur des organisations ouvrières, que dans tous les rapports que j'ai eus avec leurs représentants, ils ne se sont jamais opposé à l'importation des spécialistes, quand ils n'existent pas au Canada. Ils s'opposent seulement à l'importation de la main-d'œuvre qu'on peut se procurer ici. Les dispositions de la loi actuelle se lisent comme suit :

Rien dans le présent acte ne sera interprété comme empêchant aucun citoyen ou sujet d'un pays étranger temporairement domicilié au Canada, soit en sa qualité personnelle ou officielle, d'engager, par contrat ou autrement, des individus non domiciliés au Canada ou n'en étant pas citoyens, pour agir comme secrétaires particuliers, serviteurs ou domestiques de cet étranger temporairement domicilié au Canada ; et le présent acte ne sera pas interprété, non plus, comme empêchant aucune personne, société ou corporation, d'engager, par contrat ou convention, des ouvriers d'élite dans des pays étrangers pour travailler au Canada dans une industrie nouvelle non encore établie au Canada, pourvu que des ouvriers capables de faire le travail ne puissent pas être autrement obtenus.

Cet article me paraît suffisant pour protéger les associations ouvrières et les patrons, d'après ce qu'on m'a dit.

M. INGRAM : Si une compagnie de chemin de fer faisait venir un employé des Etats-Unis pour l'employer au Canada en vertu d'un contrat, cela constituerait-il une infraction à la loi?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne suis pas un juge chargé d'interpréter la loi, et je laisse ce soin aux tribunaux.

M. INGRAM : Je ne suis ni juge, ni avocat, moi non plus, mais je sais que les employés de chemin de fer se plaignent de ce que des Américains sont amenés ici pour être employés à leur place. Quant à la loi elle-même, on se plaint de ce qu'elle est trop compliquée et n'est pas appliquée. C'est ce qu'on dit dans la partie du pays que j'habite, et je suis certain que l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a entendu les mêmes plaintes.

Le PREMIER MINISTRE : Nous travaillons à rendre la loi d'une application plus facile.

M. INGRAM : Autant que j'en puis juger, elle me paraît encore bien compliquée, mais il faudrait surtout l'appliquer.

L'amendement est adopté sur division, et le bill rapporté.

MALADIES CONTAGIEUSES DES ANIMAUX.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE (Honorable M. Fisher) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 127) pour amender la loi concernant les épizooties.

La Chambre se forme en comité pour l'étude de ce bill.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce bill est très simple et très court. Quand un animal est abattu en quarantaine, c'est une perte sérieuse pour le propriétaire et, en

vertu de la loi actuelle, on ne peut en vendre ni la tête, ni les cornes, ni les sabots, ni aucune des parties qui ne peuvent aucunement propager la maladie. Cet article nous autorise, sous certaines conditions, à vendre ces parties de l'animal. En réalité, elles sont souvent vendues, mais cela est illégal.

Article 2.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cet article va un peu plus loin. Quand un animal est trouvé atteint d'une maladie contagieuse, il est abattu, mais, des fois, la chair est parfaitement saine et peut être utilisé pour l'alimentation, et cet article permet à l'autorité sanitaire du lieu de donner un certificat, qui en légalise la vente.

M. BORDEN (Halifax) : La chair d'un animal atteint d'une maladie contagieuse peut-elle servir à l'alimentation?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui. Il y a une maladie qu'on appelle "lumpy jaw," qui, au début, est tout à fait local, et le reste de l'animal est parfaitement sain. Nous avons, d'ailleurs, une garantie dans le certificat des autorités sanitaires locales, qui doit être donné après inspection.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

FINANCES DE L'IMPRIMERIE.

Sur motion du ministre des Finances, la Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que le ministre des Finances et Receveur général pourra, de temps à autre, autoriser l'avance à l'imprimeur du Roi, à même le fonds consolidé du revenu du Canada, de telle somme ou sommes d'argent dont l'imprimeur du Roi pourra avoir besoin pour lui permettre d'acheter les matériaux nécessaires pour l'exécution des commandes données ou des réquisitions faites en vertu des dispositions du chapitre 27 des Statuts revisés du Canada ou d'aucun acte qui l'amende, et de solder les gages des ouvriers employés à l'exécution de telles commandes ou réquisitions avant que ces commandes ou réquisitions soient complétées et qu'elles soient soldées par le Sénat ou la Chambre des communes ou avant que le département du gouvernement les donne ; pourvu que les sommes ainsi avancées n'excèdent en aucun temps le chiffre de deux cent mille piastres.—M. Fielding.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Cette résolution a pour but de légaliser une coutume depuis longtemps établie, et nécessaire dans l'administration de l'imprimerie de l'Etat. Nous avons établi une imprimerie, nous avons fourni l'édifice et l'outillage, mais non ce que j'appellerai un capital d'exploitation. L'Imprimeur du Roi est supposé recevoir des paiements des divers ministères et du parlement pour le travail qu'il fait ; mais dans l'intervalle il lui faut acheter le papier, payer les gages, etc., et il lui faut un crédit pour subvenir à ces dépenses en attendant qu'il soit payé par les départements. Par le passé cette question a été réglée avec l'auditeur général, mais en examinant attentivement la question on s'est aperçu que cette coutume était illégale et qu'il valait mieux la légaliser au moyen d'un bill dans le sens de cette résolution.

M. BORDEN (Halifax) : L'auditeur général a-t-il permis de mettre un capital à la disposition de l'imprimeur du Roi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis des années, il donne un crédit à l'imprimeur du Roi pour cela, mais dernièrement il s'est aperçu qu'il n'avait pas le droit de le faire et c'est la raison de la présente résolution.

M. MACLEAN : C'est un autre cas d'arrérages.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. C'est parce que nous avons établi une imprimerie, sans un capital d'exploitation, et elle a toujours fonctionné sur un capital emprunté, sans autorisation.

M. SPROULE : Elle fonctionne virtuellement sur une lettre de crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Absolument, et l'auditeur général lui fait rendre compte.

La résolution est rapportée.

JUGES DES COURS PROVINCIALES.

Le bill (n° 131)—l'honorable Solliciteur général (M. Fitzpatrick)—modifiant l'acte concernant les juges des cours provinciales, est lu pour la seconde fois, et la Chambre se forme en comité général pour le discuter.

M. MONK : Je ne veux pas faire d'opposition à cette augmentation du nombre des juges à Montréal, pour la bonne raison que nous avons absolument besoin de plus de juges dans cette ville. Mais je n'ai pas changé mes vues au sujet de cette question depuis quelle a été discutée la dernière fois dans cette Chambre. Il me paraît regrettable que les deux gouvernements, le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, n'aient pas pu arriver à une entente relativement à une meilleure distribution de la besogne judiciaire dans la province. Ainsi que les honorables députés de la province de Québec le savent, plusieurs de nos juges se plaignent de n'avoir pas assez d'ouvrage, et il est regrettable qu'on ne puisse pas les employer à Montréal au lieu de les laisser sans ouvrage dans leurs districts. Je connais l'objection que les deux gouvernements ont à cette proposition ; ils croient que des changements dans le système de districts seraient très impopulaires. Mais je suis d'avis qu'ils se trompent, et je crois fermement que la

population de la province de Québec désire plutôt que la justice lui soit administrée promptement et économiquement. Que le juge soit résident ou non dans le district, cela l'inquiète peu. Le très honorable premier ministre sait que la juridiction du greffier de la cour a été augmentée, de sorte que je crois réellement qu'il serait facile de remanier les districts judiciaires de façon à donner à Montréal les juges additionnels nécessaires sans augmenter le nombre des juges dans toute la province. Ainsi que je l'ai dit, nos juges à Montréal sont accablés d'ouvrage et maigrement rémunérés, et comme on ne semble pas vouloir faire les changements que je propose, je crois qu'il est devenu nécessaire d'avoir un plus grand nombre de juges dans le district de Montréal.

Le PREMIER MINISTRE : J'approuve la conclusion de mon honorable ami, bien que je ne m'accorde pas avec ses prémisses. Il admet que ces trois juges additionnels sont nécessaires à Montréal. Ils sont d'absolue nécessité ; nous ne pouvons nous en dispenser. Relativement à la distribution de la besogne judiciaire de la province, je dois dire et je le dis sans hésitation, que j'ai peu de sympathie pour le juge qui dit qu'il n'a pas assez d'ouvrage. Pas un homme, je crois, qu'il ait beaucoup ou peu d'ouvrage, ne pourrait pas faire plus qu'il ne fait, et lorsque quelqu'un vient dire qu'il n'a pas suffisamment d'ouvrage, j'ai peu de sympathie pour lui, s'il ne sait s'occuper à quelque chose. Il n'y a pas que dans la province de Québec où il y a quelques juges qui ont plus d'ouvrage que d'autres. Je ne crois pas qu'il y ait une seule province où il n'en soit pas ainsi. La population est distribuée de telle manière dans notre pays qu'il y a toujours des juges qui sont surchargés d'ouvrage, tandis que d'autres n'en ont pas assez. Dans la province d'Ontario, dont l'honorable député de Jacques-Cartier a proposé, je crois, d'adopter le système, il y a plusieurs juges de comté qui n'ont pas autant de besogne qu'ils pourraient en expédier. Mais que voulez-vous faire ? Les contribuables veulent que l'accès aux juges soit facile et aisé et qu'il y en ait partout. Pour cela il faut les distribuer sur tous les points de la province, et la conséquence c'est qu'il y aura toujours des juges qui auront plus d'ouvrage que d'autres. C'est le cas dans Québec, dans Ontario, et je présume aussi dans les autres provinces.

Cependant, le Solliciteur général a eu de nombreuses consultations sur ce sujet avec l'honorable premier ministre de la province de Québec, et nous sommes venus à la conclusion que, dans l'état actuel de l'opinion publique, nous ne pourrions pas changer les districts judiciaires, et je ne sache pas, en fin de compte, que la province ait absolument tort. Mon honorable ami ne voudrait pas, j'en suis sûr, prétendre que tous les juges de la cour Supérieure devraient être concentrés à Montréal ou à Québec, et qu'il ne devrait pas y avoir de juges du tout dans les autres parties de la province. Pour ma part, je n'aurai pas d'objection à ce que tous les juges de la cour Supérieure fussent réunis à Montréal et à Québec ; au contraire, je verrais la chose avec satisfaction ; mais il nous faudrait avoir en même temps des juges sur tous les points de la province pour faciliter la perception des dettes, juger les petites causes, et ainsi de suite. Mais n'avoir de juges qu'à Montréal et à Québec, est un système auquel mon honorable ami admettra que nous ne pouvons pas songer.

M. MONK : Mon honorable ami sait que, dans le cours de l'année dernière, des juges des autres districts judiciaires sont venus à Montréal pour faire l'ouvrage que ces trois juges seront appelés à faire. Ces déplacements ont coûté entre $7,000 et $8,000, et le nouvel arrangement va coûter $15,000. Je ne crois pas que l'honorable premier ministre soit juste lorsqu'il dit que les juges devraient se trouver de l'ouvrage. Mon très honorable ami sait qu'il y a de vieux districts judiciaires dans la province de Québec où le juge n'a d'ouvrage que deux ou trois jours par mois, au plus. Ils n'ont quelquefois que deux ou trois causes à entendre, et mon honorable ami ne contestera pas, j'en suis sûr, la déclaration de Son Honneur le juge Cusson qui a été publiée dans La Presse l'année dernière, que quelquefois, dans son district, le juge n'avait pas de procès à entendre. Un juge ne peut pas en créer, s'il n'y en a pas ; il peut, il est vrai, consacrer son temps à d'autres occupations. Bien que je ne demande pas la centralisation dont mon très honorable ami parlait il y a quelques instants, et que je sois d'avis que le système d'Ontario possède de nombreux avantages sur celui de Québec, je crois que nous pourrions unir des districts où il y a comparativement peu d'ouvrage. Par exemple, le district de Saint-Jean et le district de Beauharnois pourraient très bien être unis en un seul. On pourrait aussi en unir d'autres. Les moyens de communication sont bien différents aujourd'hui de ce qu'ils étaient en 1874. En une heure maintenant on parcourt une distance qui autrefois aurait été un long voyage.

Le PREMIER MINISTRE : En réponse à l'assertion de mon honorable ami, que des juges des districts voisins ont été appelés à Montréal, ce qui impliquerait qu'ils n'avaient rien à faire dans leurs propres districts, j'ai reçu plusieurs plaintes que ces districts avaient été négligés au profit de Montréal.

M. MACLEAN : L'on ne devrait pas tant se hâter de vanter le système de l'Ontario. Les juges de notre cour Supérieure ne sont pas suffisamment rétribués, et plusieurs juges de nos cours de comté n'ont pas assez d'ouvrage pour les occuper. On a pris l'ha-

bitude d'en augmenter le nombre lorsqu'il n'y en avait aucun besoin et l'abus était devenu si grand qu'il semblait qu'on ne nommait les juges que pour satisfaire à des exigences politiques.

L'honorable premier ministre a parlé de négociations entre le Solliciteur général du Canada et le procureur général de Québec, dans le but d'avoir une entente. J'espère que l'on tentera des négociations de ce genre avec le gouvernement d'Ontario, en vue de diminuer le nombre des juges de cours de comté, afin de pouvoir mieux rémunérer les juges de la cour Supérieure. Le gouvernement a réussi à détendre la situation dans Québec, et je voudrais lui voir trouver un moyen d'augmenter le traitement des juges de la cour Supérieure de l'Ontario.

Nous pourrions nous dispenser d'un tiers des juges de cours de comté actuels dans l'Ontario. Avec les communications plus faciles que nous avons aujourd'hui, un juge peut suffire à trois comtés. C'est peut-être une question difficile à régler, mais j'espère que l'on trouvera quelques moyens d'améliorer notre système judiciaire et augmenter en même temps la rétribution des juges de la cour Supérieure de l'Ontario.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami a dit que le gouvernement avait trouvé moyen de faire pour les juges de Québec, ce qu'il ne faisait pas pour les juges de l'Ontario. Il se trompe du tout au tout. Il n'y a pas d'augmentation de traitement pour les juges dans ce bill, mais on pourvoit à trois nouveaux juges.

M. MACLEAN : Vous avez augmenté la dépense de l'adminisration de la justice.

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'avons pas à choisir dans ce cas-ci. La législature de Québec demande trois nouveaux juges. Ils sont d'absolue nécessité et nous n'avons d'autre chose à faire qu'à les nommer.

M. MACLEAN : Peut-être que l'honorable premier ministre trouvera quelques bonnes raisons pour empêcher ses amis politiques des différentes provinces, d'imposer au pays le paiement à un plus grand nombre de juges qu'il ne faut. J'espère que le gouvernement refusera de voter l'argent pour payer ces juges.

M. BORDEN (Halifax) : La difficulté est que la législature provinciale nomme les juges et détermine dans quels districts ils devront siéger, et le gouvernement fédéral fournit l'argent pour les payer. Conséquemment le seul frein que possède le gouvernement fédéral, est de refuser de voter l'argent pour les juges additionnels que l'on demande tant que la législature provinciale ne consentira pas à remanier elle-même les districts. Refuser de voter les traitements aux juges serait une mesure extrême et qui pourrait créer un scandale dans l'administration de la justice. Cela n'empêche pas cependant que le gouvernement fédéral ait le devoir de faire toutes les plus fortes représentations possibles aux autorités provinciales si les choses sont telles qu'on les a décrites il y a quelques instants. D'après l'expérience que j'ai, il est très rare qu'un juge ne vous dise pas qu'il est surchargé d'ouvrage. Et malgré cela, nous avons des juges dans la province de Québec qui disent ne pas avoir assez d'ouvrage. C'est un état de choses très grave. Si un juge n'a qu'une demi-douzaine de causes par année, il est très à plaindre, car il n'en a pas assez pour tenir ses facultés mentales en bon état d'activité, et il est malheureux que les services de juges qui disent être dans cet état, ne puissent pas être utilisés à Montréal où l'ouvrage est si abondant. Je suis porté à croire cependant, vu les circonstances qui ont été dévoilées aujourd'hui, qu'il n'y a rien à faire qu'à passer ce bill et voter l'argent.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'on pourrait peut-être trouver la raison pour laquelle quelques juges disent qu'ils ont peu ou rien à faire dans leurs districts. Quelquefois un juge d'un district rural dit cela parce qu'il veut aller résider dans une ville. Les juges devraient comprendre qu'une fois nommés dans un district judiciaire ils doivent y résider. Les juges devraient être les premiers à observer la loi.

M. BORDEN (Halifax) : Le moment est peut-être opportun pour parler de la perte que vient de subir le pays par la mort de l'honorable juge King. Je crois que tous les avocats qui sont dans cette Chambre et qui ont eu l'avantage de plaider devant ce très éminent juge, s'accorderont avec moi pour dire que le banc judiciaire fait une grande perte. J'ai eu occasion de plaider devant le juge King à la cour Suprême et je ne puis que vanter ses hautes qualités de légiste, et le soin qu'il mettait dans l'exécution de ses devoirs. C'était un juge éminent, un savant, et qui avait l'avantage d'une longue expérience du banc judiciaire où il était monté très jeune. Tous les membres du barreau disent qu'il a toujours rempli ses devoirs de juge avec grand zèle. Les jeunes avocats comme les vieux ont toujours eu à se féliciter de sa courtoisie, et je ne crois pas que l'on puisse décerner à qui que ce soit un plus beau témoignage que celui que lui a décerné un juge anglais. Ce témoignage était que tous les plaideurs qui sont venus devant lui sont repartis convaincus qu'il avait apporté à l'étude de leur cause la plus grande attention, la plus grande impartialité et la plus grande justice.

Les juges ne sont pas tous semblables. Il y en a qui ont plus de talents que d'autres, mais les témoignages que je viens de citer étaient grandement mérités. Sa mémoire sera longtemps vénérée au Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable sir Louis Davies) : Je suis sûr que tous ceux dans cette Chambre qui sont avocats et qui ont eu le plaisir et l'honneur de plaider devant Son Honneur le juge King approuveront cordialement l'éloge si mérité que vient de faire l'honorable chef de l'opposition de cet éminent juriste. Feu le juge King s'était acquis une grande réputation sur le banc judiciaire au Nouveau-Brunswick, avant d'être transféré à la cour Suprême du Canada. Sa courtoisie envers le barreau était proverbiale. Il connaissait à fond les principes de la loi, et tous ceux qui ont plaidé devant lui ou qui sans avoir plaidé, ont lu ses jugements, sont restés convaincus que le juge King était un juriste érudit et éminent et qui apportait dans l'exécution de ses devoirs la plus grande attention et la plus grande justice. Le gouvernement actuel l'avait nommé, peu de temps après son accession au pouvoir, à la haute fonction d'arbitre pour le règlement de l'affaire de la mer de Behring. Les devoirs qu'il a si bien remplis en cette occasion pendant sept mois, lui ont mérité les plus grands éloges de la part des avocats et de tous ceux qui ont paru devant cette cour, en particulier de la part de l'arbitre et de l'avocat qui représentaient les Etats-Unis. Ces travaux lui ont acquis une grande réputation au Canada et aux Etats-Unis. Je concours entièrement dans tout ce que l'honorable député d'Halifax a dit ; en même temps je désire exprimer ma peine et mon regret de la mort de l'honorable juge King. Il laisse un grand vide et je souhaite que celui qui le remplacera puisse atteindre à une aussi haute réputation.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je désire me joindre à ceux des honorables représentants des provinces maritimes qui ont eu l'avantage de connaître l'honorable juge King plus longtemps que nous, des autres parties du pays, pour dire que par sa mort nous faisons une perte irréparable. Des bons juges sont aussi essentiels à la bonne administration du pays que des bons législateurs, et dans M. King, nous avions un des meilleurs juges du Canada. Bien que les avocats de la province de Québec, qui ont plaidé devant lui de temps à autre, exposant un système judiciaire avec lequel il n'était pas familier avant d'être fait juge à la cour Suprême, n'ont eu qu'à se louer de ses jugements.

Bill rapporté, lu une troisième fois et passé.

ACTE MODIFIANT L'ACTE D'INTERPRÉTATION.

Bill (n° 134) modifiant l'acte d'interprétation, est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Dans la province d'Ontario, outre les comtés, il y a des districts, où il y a des cours de districts. L'objet de ce bill est de rendre les lois qui se rapportent aux cours de comté applicables aussi aux cours de district.

Bill rapporté, lu la troisième fois et passé.

COMMUNICATIONS A VAPEUR AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Le MINISTRE DES FINANCES propose que la Chambre se forme en comité sur la résolution suivante :

Qu'à dater du premier jour de juillet 1901, il sera payé à la province de l'Ile du Prince-Edouard, en sus de toutes sommes actuellement autorisées par la loi, une allocation annuelle de $30,000 qui deviendra payable et sera soldée à la dite province semi-annuellement, les premiers jours de juillet et janvier de chaque année, à compter du dit premier jour de juillet 1901,— la dite allocation devant être payée et acceptée en complet règlement de toutes réclamations de la dite province contre la Puissance du Canada à raison de la prétendue non-exécution des clauses de l'acte d'union entre la Puisance du Canada et la dite province en ce qui concerne le maintien d'une communication à vapeur efficace entre l'île et la terre ferme.

Cette résolution se rapporte à une réclamation de la province de l'Ile du Prince-Edouard. Depuis quelques années cette province protestait auprès du gouvernement du Canada contre une prétendue non-exécution des clauses de l'Acte d'Union. Cette année, le gouvernement de l'Ile est revenu à la charge, par mémoire et par délégation, demander au gouvernement du Canada de lui donner satisfaction. L'Ile du Prince-Edouard est entré dans la Confédération en 1873. La condition de l'acte d'union qui fait le sujet de la controverse actuelle se lit comme suit:

Le gouvernement du Canada prendra à sa charge et paiera tous les frais des services suivants : Etablissement et entretien d'un service efficace de bateaux à vapeur pour le transport des malles et des passagers entre l'île et la terre ferme en hiver et en été, afin de mettre l'île en communication continue avec le chemin de fer Intercolonial et le réseau de chemins de fer du Canada.

Le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard prétend que cette condition de l'acte d'union n'a pas été remplie, et, conséquemment, que l'île a souffert pendant plusieurs années de grands désavantages. Il y a quelques années, l'île est allée jusqu'à envoyer en Angleterre une délégation, déposer sa requête au pied du trône et le gouvernement impérial adressa au gouvernement canadien une dépêche dans laquelle, sans vouloir se prononcer sur les mérites de la réclamation de l'île, il exprimait fortement l'espoir de voir le gouvernement du Canada faire quelque chose pour résoudre la difficulté. Vers ce temps-là, il a été question de construire un tunnel entre l'île et la terre ferme, comme un moyen de régler la question. La dépêche du gouvernement impérial faisait allusion à ce projet et exprimait l'espoir de voir le gouvernement canadien le favoriser. Ainsi que la Chambre le sait, le tunnel n'a

pas été construit, et il n'est plus question, aujourd'hui, de le construire.

Ainsi que je l'ai dit déjà l'île a été admise dans la Confédération en 1873. Pendant environ deux ans on a essayé de tenir un service à vapeur entre l'île et la terre ferme au moyen d'un petit steamer appelé l'Albert. Tous ceux qui connaissent les faits et lisent les journaux admettront que le service fait par ce steamer était très insuffisant. Au bout de deux ans on comprit qu'il ne remplissait pas les conditons de l'entrée dans la Confédération, et l'on acheta le Northern Light. Le steamer commença son service en 1877 et le continua pendant quelques années. C'était certainement une amélioration sur l'Albert ; mais on prétend encore et avec beaucoup de raison que ce steamer n'a pu maintenir une communication régulière entre l'île et les chemins de fer de la terre ferme. Le Northern Light continua à faire son service jusqu'en 1888, alors qu'il fut remplacé par le Stanley, un beau et bon steamer qui a fait un excellent service.

En 1900 on ajouta le Minto pour faire le service en même temps que le Stanley, de sorte que l'hiver dernier nous avons eu deux steamers et les communications ont été bien tenues. Or la prétention du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard est que le service prévu par les conditions de l'acte d'union n'a été donné que lorsqu'il y a eu un second steamer, le Minto. Nous n'avons pas voulu reconnaître cette prétention dans son entier. Le gouvernement de l'île a demandé de soumettre toute la question à l'arbitrage dans l'espoir qu'il pourrait établir son droit à une forte indemnité. Lors de son appel au gouvernement impérial, il y a plusieurs années, le gouvernement de l'île demandait $5,000,000. Nous avons donné beaucoup d'attention à cette affaire. Nous sommes obligés de reconnaître d'après les données et les faits à notre disposition, que l'amélioration du service a été suivie d'une si grande augmentation de trafic qu'il n'est pas déraisonnable de supposer que si l'on avait eu ces steamers ou des steamers équivalents dès le commencement, l'île en aurait certainement reçu plus de bénéfices. Le gouvernement après avoir beaucoup étudié la question en est venue à la conclusion, que tout en ne reconnaissant pas la prétention du gouvernement de l'île que les conditions de l'union n'ont pas été remplies avant l'année 1900, il y avait cependant matière suffisante pour justifier le parlement de se montrer généreux. Le gouvernement a cru, quoique l'on pût dire des steamers précédents, qu'à partir de l'année 1888, le service a été efficace et satisfaisant, et que l'addition d'un second steamer dans ces dernières années, tout en donnant indubitablement des communications bien supérieures et plus satisfaisantes, n'était pas cependant nécessaire pour compléter des conditions de l'union ; car il faut admettre que le Stanley a donné une communication entière et satisfaisante entre l'île et la terre ferme telle que demandée par les conditions posées lors de l'union.

Il reste donc à considérer si l'île a une réclamation juste et équitable contre le gouvernement fédéral, pour la non-exécution des conditions de l'Union, depuis l'année 1873 jusqu'à l'année 1888, lorsque le Stanley commença à faire le service, et c'est parce que le gouvernement de l'île pourrait peut-être réussir à établir d'une façon passable devant un tribunal d'arbitrage ses prétentions sur ce point, que le gouvernement est décidé à régler la question. Au lieu de la soumettre à l'arbitrage, ce qui n'était pas nécessaire vu qu'elle a été souvent discutée dans cette Chambre et qu'il n'y avait aucun point nouveau à élucider, le gouvernement a cru qu'il valait mieux proposer ce que nous proposons présentement à la Chambre. Nous avons conséquemment offert au gouvernement de l'île de lui donner en sus de sa subvention annuelle ordinaire, une somme de $30,000 par année en règlement final et complet de sa réclamation. Cette offre a été faite en vertu d'un arrêté ministériel et le gouvernement de l'île a décidé de l'accepter. Nous proposons maintenant par cette résolution que, vu les circonstances que j'ai expliquées, l'on accorde au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard en sus de sa subvention ordinaire une subvention de $30,000, en règlement final et complet de sa réclamation, ainsi qu'il est dit dans la résolution.

M. LEFURGEY : Cette somme de $30,000 est-elle donnée à l'île comme compensation de la non-exécution des conditions de l'union et jusqu'à quelle date.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Jusqu'à aujourd'hui, et en règlement de toutes réclamations quelconques que l'île pourrait avoir au sujet de la non-exécution des conditions de l'union jusqu'à ce jour.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas eu, et aucun de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre n'a eu l'avantage d'examiner les documents dont parle l'honorable ministre des Finances. Je n'ai pas d'objection à laisser passer la motion, afin que la Chambre puisse se former en comité, pourvu qu'il soit entendu que tous les documents seront déposés sur le bureau de la Chambre, avant que la résolution définitivement adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne demandons pas que la résolution subisse sa dernière épreuve avant quelques jours, l'honorable gentleman aura le temps d'examiner les documents.

M. BORDEN (Halifax): Je ne puis pas dire si nous critiquerons la résolution, mais nous voudrions examiner tous les documents.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est tout juste.

M. SPROULE : Je me rappelle parfaitement qu'il y a quelques années, lorsque des arrangements finaux furent faits avec cette province, l'honorable M. Blake alors dans l'opposition demanda au gouvernement quand nous pouvions espérer avoir fini de faire des " arrangements finaux " avec les provinces ; le gouvernement donna l'assurance que c'était la dernière fois. Tout le monde fut satisfait et l'on crut que c'était réellement fini. Mais depuis quelque temps, on semble vouloir soulever, surtout dans les provinces maritimes, certaines réclamations réelles ou imaginaires qu'elles croient avoir encore contre le Canada.

Un jour c'est le Nouveau-Brunswick qui s'agite, un autre jour c'est la nouvelle-Ecosse ou bien l'Ile du Prince-Edouard. Or, ce qu'il y a à craindre c'est que ce ne soit que le commencement d'un mouvement plus considérable qui s'étendra à toutes les provinces, et d'un rajustement des subventions. Je ne suis pas adverse à la proposition, mais je vois venir avec crainte le jour où toutes les provinces s'uniront d'une façon ou d'une autre pour opérer une pression sur le gouvernement et l'engager à augmenter les subventions. L'honorable ministre des Finances, (M. Fielding) a donné à entendre que pour le présent l'Ile du Prince-Edouard devait être satisfaite.

Si j'ai bien compris, il a dit qu'un autre steamer a été mis au service cette année même et que, grâce à ce renfort, on a réussi à établir une communication régulière entre l'île et la terre ferme. S'il en est ainsi, et c'est tout ce que l'île réclame pourvu que ce service régulier soit continué à l'avenir, il me semble qu'elle ne pourrait avoir raison d'être mécontente.

Mais la résolution semble comporter une demande d'indemnité pour pertes subies dans le passé par le fait que ce service n'a pas été accompli. J'ai toujours compris une chose à propos de ce contrat : c'est que nous nous étions engagé à faire ce qu'il nous était possible de faire, et que si, par la faute des éléments ou pour une cause au-dessus du contrôle de l'homme, nous manquions d'accomplir ce que nous avions l'intention de faire, nous ne devions pas être tenus responsables de l'inexécution du contrat ; que ceci s'applique ou non au cas de l'Ile du Prince-Edouard, je ne suis pas prêt à le dire; mais c'est, à mon sens, la raison pour laquelle nous devons être exonérés de n'avoir point rempli la lettre du contrat.

Ma plus grande crainte, cependant, c'est que ce ne soit là un commencement de remaniement des subventions qui nous oblige en fin de compte à faire le tour de toutes les provinces et à conclure un autre arrangement avec elles.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je crois que mon honorable ami (M. Sproule) se méprend sur le sens et la portée de cette résolution. Il n'est pas du tout question ici de demander à la Chambre de remanier les subventions accordées à l'Ile du Prince-Edouard.

M. CLANCY : C'est l'objet de la résolution.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas du tout. Mon honorable ami (M. Clancy) est entièrement dans l'erreur.

M. SPROULE : Puis-je poser une question à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ? Si l'Ile du Prince-Edouard présente aujourd'hui une réclamation parce que le contrat n'a pas été rempli, et si une autre province produit aussi une réclamation parce que nous avons pris le contrôle de chemins de fer pour lesquels nous sommes prêts à lui donner compensations, n'est-ce pas une subvention additionnelle ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami (M. Sproule) se laisse tellement emporter par son imagination, que j'ai peur de ne pouvoir lui répondre. Je veux appeler l'attention sur le principe de la proposition dont la Chambre est saisie, et sur l'assertion faite par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) à l'effet que cette proposition comporte d'une façon ou d'une autre, une augmentation de la subvention que le gouvernement fédéral donne à l'Ile du Prince-Edouard conformément aux termes de l'union. Il n'y a rien de tel ; ce n'est pas, non plus, une question de mécontentement qui se serait produit dernièrement dans la province, ni d'une réclamation qu'elle pousse aujourd'hui avec force et qu'elle n'a pas fait valoir autrefois.

L'honorable député a fait partie de la Chambre plus longtemps que moi, et il sait parfaitement que cette affaire a été une question brûlante pendant plusieurs années, qu'elle n'est pas venue sur le tapis en ces derniers temps. Il sait que dès 1888 le gouvernement de l'île a bombardé le gouvernement fédéral de mémoires et de pétitions prétendant que le contrat intervenu entre le Dominion et l'île à l'époque où cette dernière est entrée dans la confédération n'a pas été observé par le Dominion. C'est une affaire de bonne foi, une affaire de contrat. J'ai lu le contrat. L'interprétation qu'en fait l'honorable préopinant peut être que nous sommes tenus seulement à entretenir une communication continue en tant que la chose est possible.

Il se peut que le gouvernement fédéral ait fait un marché imprévoyant, mais quant à la manière dont l'honorable député interprète le contrat, que voyons-nous ? Nous voyons que la question a déjà reçu sa solution. Nous avons rempli le contrat pendant les dix ou douze dernières années, ce qui prouve qu'il aurait pu être exécuté dès le début. Il n'était pas plus difficile de l'exécuter entre 1873 et 1888 qu'il l'a été depuis. S'il n'a pas été rempli alors c'est simplement parce que le gouvernement fédéral n'a pas mis les steamers nécessaires. En 1888 il a mis

les steamers et il a depuis essentiellement rempli le contrat, ce qu'il n'avait pas fait auparavant.

L'honorable ministre des Finances a parlé en termes généraux de la manière dont le gouvernement fédéral a essayé d'exécuter le contrat. L'honorable préopinant (M. Sproule) sait que le malaise et le mécontentement étaient si intenses dans l'Ile du Prince-Edouard que, dans les huit ou dix années qu'elle a été au pouvoir l'administration qui avait à sa tête le présent juge en chef Sullivan et le présent sénateur Ferguson a non seulement assailli le Dominion de mémoires et de requêtes, mais, ne recevant pas justice ici, elle s'est rendue jusqu'au pied du trône et a déposé ses réclamations devant Sa Majesté, elle-même. On lui dit que la reine n'avait pas le pouvoir d'intervenir entre l'île et le Dominion, ni de forcer ce dernier à remplir le contrat qu'il avait fait avec l'île. Mais lord Granville suggéra que, comme il paraissait impossible d'exécuter le contrat, on devait regarder avec faveur la proposition de le remplir à l'aide d'un tunnel; et il manifesta l'espoir que nous accepterions cette proposition, si c'était possible. A cette époque la question du tunnel fut débattue, car on supposait que nous ne pouvions pas construire des steamers en acier afin d'exécuter le contrat ; mais depuis nous avons construit des steamers en acier et nous les avons mis sur la route, ce qui prouve que nous avons rempli le contrat et que nous aurions pu le remplir auparavant si nous avions seulement pris dans le temps les moyens que nous avons adoptés en 1888. Ainsi donc la réclamation de $5,000,000 que nous avons alors faite au gouvernement fédéral pour l'inexécution du contrat fut renvoyée au gouvernement fédéral qui la régla en construisant ces bateaux à vapeur en acier.

Si mon honorable ami avait connu les pertes et les inconvénients auxquels les habitants de l'Ile du Prince-Edouard ont été soumis pendant les dix-huit ans que le gouvernement fédéral a manqué aux conditions du contrat, il comprendrait pourquoi ils ont tant persisté dans leur réclamation auprès de l'autorité fédérale, Pendant les trois premières années l'Alert fut mis au service : il ne fit absolument rien. Ce n'était pas un bateau propre à ce genre de service, et il a très rarement fait la traversée en ces trois années. La population de l'Ile, à laquelle nous nous étions engagés à donner une communication avec la terre ferme, resta sans moyens de traverser sauf par la voie primitive des bateaux non pontés. Personne ne désire qu'un contrat fédéral soit observé de cette façon.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) prétend qu'il ne fait pas d'opposition à la proposition, mais je suppose que ce qu'il a dit est une manière de définir son attitude.

Plus tard nous avons eu le Northern Light. Je ne contesterai pas que le fait de mettre le Northern Light à ce service n'était pas une tentative honnête de résoudre le problème, mais elle a complètement échoué. En 1876-7, 1877-8 et 1878-9 il y eut de longs intervalles de temps pendant lesquels ce bateau fut totalement incapable de tenir les communications. En 1879-80, pendant un mois entier, du 10 mars au 10 avril, il n'a pas fait une seule traversée. Il n'était pas assez solide, il n'avait pas été construit avec des matériaux qui auraient pu le rendre propre à un service de cette nature, et le gouvernement fédéral fut si effrayé de l'aventure qu'il rendit un arrêté décrétant que le Northern Light ne devait pas transporter plus de neuf passagers à la fois, avec un fret infinitésimal. L'année suivante, entre le 21 janvier et le 25 mars, il n'a pas traversé une seule fois. Pas de passage, non plus, l'année suivante depuis le 4 février jusqu'au 28 mars. Inutile de continuer cette énumération : Chacun admet que le Northern Light n'a pas rempli les conditions du contrat.

Ce n'est pas ici une question de faveur. Le contrat qui a été conclu avec les habitants de l'Ile du Prince-Edouard était un contrat très important à leur point de vue—si important que la plupart des gens ont pensé qu'aucune des autres conditions de l'Union avait eu autant d'influence que celles de ce contrat pour les amener à renoncer à leur indépendance et à entrer dans le Confédération. Ils croyaient que leur commerce augmenterait considérablement. Quel a été le résultat ?

En 1888 vous vous occupez d'une façon pratique de la question d'un service de communication en hiver ; vous construisez le Stanley et le mettez sur la route ; résultat, un développement extraordinaire du commerce en hiver.

Nous ne voyons ici qu'un côté des comptes, nous ne regardons qu'aux dépenses ; mais nous sommes portés à oublier que les comptes ont un autre côté. L'hiver dernier nous avons transporté 3,000 passagers et plus de 200,000 colis de fret entre l'Ile et la terre ferme, et nous avons reçu du fret et des passagers près de $20,000. Le commerce n'a pas seulement doublé, triplé et quadruplé, mais il s'est accru d'une façon à surprendre ceux même qui avaient la plus grande foi dans le développement que prendrait la province lorsque les conditions de l'union seraient mises à effet. Je dis que la population de l'Ile est aujourd'hui convaincue, foncièrement convaincue, que le gouvernement fédéral remplit, non seulemet la lettre, mais l'esprit des conditions de l'engagement qu'il a solennellement contracté avec elle en 1873.

Il n'est pas un député, soit d'un parti ou d'un autre, qui ne pense que l'on ait tenté avec succès pendant dix-huit ou vingt ans de remplir cette condition de l'Union. Les habitants de l'Ile ont grandement souffert pendant tout ce temps. Si l'affaire avait été soumise à l'arbitrage, il est, je

crois, généralement admis que vous auriez à vous présenter devant le tribunal avec la franche confession que vous n'avez pas observé votre contrat, et il ne resterait plus aux arbitres qu'à fixer les dommages-intérêts. Tous ceux qui envisagent le développement extraordinaire du commerce d'hiver qui se fait avec l'Ile du Prince-Edouard depuis que le contrat est mis à effet peuvent voir combien énormes étaient les pertes éprouvées par les habitants de cette province lorsque le contrat était à l'état de lettre morte. Nous sommes aujourd'hui sur un assez bon terrain, et je suis heureux de constater que ce règlement n'a pas rencontré d'opposition jusqu'ici.

Ainsi que l'a dit le ministre des Finances, les faits de la cause sont tous connus du gouvernement, et il n'y avait aucune nécessité de les soumettre à un arbitrage pour les déterminer. Les départements ont pu les fournir, et annexés aux documents produits il y a des relevés indiquant le service fait par l'Albert—ou plutôt le service qu'il n'a pas fait,—le service restreint fait par le Northern Light, les services exécutés par le Stanley et le Minto, et le développement extraordinaire pris par le commerce à la suite de ces derniers services.

M. MACLEAN : L'honorable ministre sait-il si la province de l'Ile du Prince-Edouard a d'autres réclamations contre le Dominion ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne sache pas que nous soyons saisis d'autres réclamations en ce moment, mais ce n'est pas cela que je suis à discuter.

C'est une demande d'indemnité pour violation de contrat, et je connais trop bien mon honorable ami (M. Maclean), pour croire qu'il s'opposerait à ce que nous fissions ce que l'équité, la justice et les lois demandent de nous, à ce que nous accordions des dommages raisonnables, s'il était convaincu qu'un engagement solennel a réellement été violé. Il s'agit uniquement de savoir si nous avons refusé d'exécuter un contrat. Je crois que la Chambre admettra que la somme fixée est raisonnable, et qu'il n'y aura pas lieu de s'en plaindre.

L'honorable M. HAGGART : J'entends parler de cette réclamation de l'Ile du Prince-Edouard depuis que je fais partie de la Chambre. Elle provient d'une prétendue violation d'un contrat, qui aurait eu lieu entre 1873 et 1888. Lors de l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la confédération, lorsque, pour me servir de l'expression du ministre de la Marine, cette province a renoncé à son indépendance, nous nous sommes engagés à faire tous nos efforts pour entretenir des communications, pendant l'hiver, entre l'Ile et la terre ferme, et nous avons fait ce que nous avons pu jusqu'en 1888. Quant à moi, je crois que nous avons fait notre possible pendant ce laps de temps. Après l'Albert, nous eûmes le Northern Light et nous avons usé des meilleurs moyens de transport à notre disposition. Quoi qu'en dise le ministre de la Marine, je prétends que ce montant constitue une augmentation annuelle de $30,000 de la subvention accordée à la province. Si nous tenons compte des sommes récemment versées au Nouveau-Brunswick, et à la Nouvelle-Ecosse, il semblerait que nous rajustions les subventions accordées aux provinces maritimes, en laissant de côté les anciennes provinces et l'ouest.

Quelques VOIX : Très bien, très bien.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Marine prétend qu'il y a eu violation d'un contrat. Je lui ferai observer que cette indemnité de $30,000, payable à perpétuité, représente un capital d'un million. Par conséquent, pour les quinze années qui se sont écoulées de 1873 à 1888, nous donnons à l'Ile du Prince-Edouard une somme annuelle de $75,000. Le ministre (l'honorable sir Louis Davies) avoue que, depuis 1888 jusqu'à nos jours, nous avons rempli les obligations du contrat. Oui, nous avons même fait plus que nous n'étions tenus de faire. Nous avons mis deux vaisseaux sur la route, lorsque nous n'étions obligés qu'à en mettre un seul.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Où voyez-vous cela ?

L'honorable M. HAGGART : Un vaisseau suffit à remplir toutes les obligations du contrat.

M. LEFURGEY : Non.

L'honorable M. HAGGART : Voici une île renfermant un peu plus de cent mille habitants, située à quelques milles de la terre ferme, et un vaisseau aurait suffi aux besoins du trafic sur ces vingt-six ou vingt-sept milles marins. Néanmoins, les documents seront déposés sur le bureau et contiendront, je l'espère, les raisons qui ont porté le gouvernement à prendre cette décision. Comme le représentant de Grey (M. Sproule) l'a dit, la dernière loi relative aux subventions, par laquelle les montants accordés aux provinces ont été augmentés, était censés faire disparaître les réclamations des provinces jusqu'à la date de son adoption.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui l'a cru ?

L'honorable M. HAGGART : Le ministre de la Marine dit que ce montant éteindra toutes les réclamations ; il prétend qu'avec un million de dollars, nous réglons une réclamation de cinq millions. Qu'est-ce qui empêchera l'Ile du Prince-Edouard de demander la balance ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre des Finances a déclaré qu'après que le conseil des ministres se fût déclaré favorable au paiement de la somme fixée par le sous-comité, il

avait communiqué, personnellement et par lettre, avec le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et que celui-ci avait consenti à accepter cette somme en règlement final.

L'honorable M. HAGGART : Le paiement de cette somme éteindra-t-il la réclamation ? Même s'ils acceptent ce montant par un acte de la législature, vous les verrez l'année prochaine ou la suivante, ou plus tard, venir nous dire : Nous étions alors dans l'embarras et nous avons été obligés d'accepter $30,000 par année, mais nous avons droit, en équité, sinon en justice, à la balance du montant, et vous devriez nous remettre les autres quatre millions de dollars auxquels nous avons droit. C'est s'aventurer sur un terrain dangereux que d'augmenter les subventions aux provinces sans le consentemet de tous les intéressés. Il faut mettre fin à cet état de choses, ou voir périr la confédération. S'il y a lieu à une réclamation de dommages pour inexécution d'un contrat entre le gouvernement fédéral et l'une des provinces, que les cours de justice se prononcent, et nous paierons l'indemnité qu'elles auront fixée. Mais je nie que le gouvernement fédéral ait manqué de remplir ses obligations envers l'Ile du Prince-Edouard, dans la mesure du possible, entre 1873 et 1888, ou entre 1888 et l'année courante. Au contraire, il a fait plus qu'il n'était tenu de faire. Si on demandait aux juges du pays, si la province de l'Ile du Prince-Edouard a droit à quelque chose, personne ne s'opposerait au paiement du montant fixé par la sentence arbitrale ; mais je prétends que nous violons le pacte solennel conclu entre les différentes provinces et la confédération, et en vertu duquel chacune d'elles devait recevoir une certaine subvention, et que nous donnons aux provinces de l'Ile du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick des sommes d'argent auxquelles elles n'ont pas droit sous l'empire de cette convention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je nie cela entièrement, en ce qui a trait au Nouveau-Brunswick.

L'honorable M. HAGGART : J'attendrai que la correspondance et tous les documents soient produits pour me prononcer à ce sujet. Lorsque j'aurai obtenu des renseignements plus complets, je changerai peut-être d'opinion.

Le PREMIER MINISTRE : Il est certainement préférable à tous les points de vue d'ajourner ce débat jusqu'à ce que la Chambre soit en mesure d'examiner le mérite intrinsèque de la question, et jusqu'à ce qu'elle connaisse les motifs qui ont parté le gouvernement dans sa décision. Si j'élève la voix, c'est pour faire observer à mon honorable ami, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, qui d'ordinaire est loyal dans ses critiques, mais qui cette fois ne l'a pas été, que nous ne tentons pas d'augmenter la subvention. Nous ne nous plaçons pas sur ce terrain. Nous prétendons seulement que le gouvernement du Canada a conclu un pacte solennel avec l'Ile du Prince-Edouard, en 1873, et que, pendant plusieurs années, il n'a pas observé les conditions de ce pacte. Voilà toute la question. Et je demande à n'importe quel député de cette Chambre de dire, lorsqu'il aura pris connaissance du contrat, si le gouvernement du Canada n'était pas en faute.

M. CLANCY : Le premier ministre me permettra-t-il de lui poser une question ? Dans l'hypothèse où l'Ile du Prince-Edouard aurait une juste réclamation, n'aurait-il pas été préférable de donner une somme ronde à la province, plutôt que d'accorder une subvention annuelle, à perpétuité ?

Le PREMIER MINISTRE : Malgré tout le respect que je dois à l'honorable député, je ne vois pas de différence entre donner un million de dollars ou l'intérêt sur ce montant. Mais, revenons au raisonnement du représentant de Lanark-sud. Il dit que le contrat n'est pas tel que représenté par mon voisin (sir Louis Davies)—que le contrat passé avec l'Ile du Prince-Edouard, en 1873, ne nous obligeait pas à entretenir des communications efficaces par bateaux à vapeur, qu'il n'y a pas eu de marché formel, mais que nous devions faire de notre mieux et n'être pas responsables si nous ne pouvions pas surmonter les obstacles naturels. Cependant, telle n'est pas la teneur du contrat. La voici en toutes lettres :

> Le gouvernement fédéral prendra à sa charge et supportera tous les frais des services suivants, à savoir : L'établissement et le maintien entre l'île et la terre ferme, hiver comme été, d'un service efficace par bateaux à vapeur, pour le transport des malles et des passagers, de manière à mettre l'île en communication constante avec le chemin de fer Intercolonial et le réseau des voies ferrées de l'Etat.

Ce n'est pas ainsi que mon honorable ami de Lanark-sud interprétait ce contrat, il y a un instant. Le gouvernement du Canada s'engage directement et solennellement à maintenir continuellement des communications entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial. Aucune clause conditionnelle ne stipule que le gouvernement fédéral ne sera tenu qu'à faire des tentatives pour maintenir ces communications ; il n'est pas dit que, pendant certaines saisons, il pourra y avoir trop de glace. A vrai dire, il pourrait y avoir un cas de force majeure. Personne ne se plaindrait si le service était interrompu un jour ou deux, par l'intervention divine, car ce serait là un cas de force majeure. Aujourd'hui, il y a un service ininterrompu, mais il n'en a pas été de même pendant seize ans. Pendant ce laps de temps, on aurait pu faire ce qui se fait aujourd'hui. Cependant les habitants de l'Ile du Prince-Edouard, n'eurent pas de communication régulière et constante entre l'île, l'Intercolo-

nial et le reste du Canada, non pas par suite de force majeure, mais par suite de la négligence du gouvernement canadien, qui n'a pas fait alors ce qu'il a accompli depuis. Dans ces circonstances, peut-on dire que la réclamation de l'Ile du Prince-Edouard n'est pas juste ? La confédération n'a pas tenu ses engagements, et c'est ce motif qui nous porte à demander à la Chambre d'examiner cette réclamation. Mon honorable ami a fait allusion à d'autres demandes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Chacune d'elles sera examinée en temps et lieu. Mais, dans le cas présent, la Chambre ne devrait pas hésiter à remplir l'engagement que le Canada a pris en signant un pacte solennel. Mon honorable ami dit que nous aurions pu saisir les tribunaux de cette question. En effet ; mais les autorités impériales auxquelles cette réclamation a été soumise, l'ayant examinée, s'en sont rapportées au sentiment de justice de la population de ce pays. C'est pourquoi nous présentons cette résolution. Mon honorable ami de Bothwell nous reproche de ne pas avoir demandé au parlement de voter la somme d'un million, plutôt qu'un montant de $30,000 par année. Si nous avions présenté une résolution demandant d'accorder un million à l'Ile du Prince-Edouard, l'honorable député ne l'aurait probablement pas appuyée.

M. CLANCY : Non, car la province ne demandait que cinq cent mille dollars.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois qu'il aurait encore trouvé moyen de combattre ce crédit. Il aurait peut-être prétendu qu'il aurait mieux valu payer $30,000 par année, plutôt qu'un million.

M. CLANCY : Le premier ministre a tort de prétendre que j'objecte à toute indemnité. Je n'ai rien dit de semblable.

Le PREMIER MINISTRE : Je présente des excuses à l'honorable député, s'il prend une attitude plus raisonnable que ses amis de la gauche.

M. SPROULE : Puis-je poser une question à l'honorable ministre ? Il y a quelques années, le comté que j'habite a signé un contrat avec le Pacifique Canadien accordant $30,000 à cette compagnie, pour obtenir un service efficace. Après la construction de la voie ferrée, les convois cessèrent de circuler pendant six semaines. En vertu du même raisonnement, est-ce que le comté n'a pas lieu de réclamer une indemnité à la compagnie du chemin de fer ?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que la compagnie est responsable, si elle a pris les mêmes engagements que le gouvernement du Canada. Il y a, aujourd'hui, de bons vaisseaux faisant régulièrement le service entre l'île et la terre ferme, et personne ne se plaint. Mais lorsque les vaisseaux étaient d'une classe inférieure, on se plaignait de l'inexécution du contrat.

M. CLARKE : Je ne suis pas prêt à dire que le gouvernement a conclu un arrangement sage ou répréhensible avec l'Ile du Prince-Edouard. Mais, je crois que tout le monde admettra que s'il y a eu, de 1873 à 1888, négligence grossière dans l'accomplissement des obligations contractées lors de l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la confédération. Cette province a droit à une indemnité pour les dommages soufferts pendant ce laps de temps. Mais, aussitôt après que l'honorable gentleman eût fait connaître son intention de proposer ces résolutions, j'ai reçu une communication, qui soulève un incident que je crois bon de faire connaître à la Chambre. Elle m'a été adressée par l'Association des voyageurs du commerce du Canada et je demanderai à la Chambre la permission de la lire, car elle relate avec concision les griefs des membres de cette société contre les règlements municipaux de cette province. Quand je l'aurai lue, les députés des deux côtés de la Chambre, en viendront, je crois, à la conclusion que la question mérite considération. Puisque le gouvernement fait preuve de générosité envers la province, il devrait s'employer à faire abolir ces taxes municipales injustes qui, de nos jours, pèsent principalement sur les épaules des commis voyageurs d'Ontario. Voici la lettre :

ASSOCIATION DES VOYAGEURS DE COMMERCE DU CANADA.

Toronto, 6 mai 1901.

M. E. F. Clarke, M.P.,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Je constate que la Chambre sera saisie de la question d'augmenter l'allocation accordée à l'Ile du Prince-Edouard, parce que le gouvernement aurait négligé d'entretenir des communications satisfaisantes, en hiver, entre l'île et la terre ferme.

Notre association considère que le moment est propice de demander comme une condition *sine qua non* l'abolition des restrictions injustes imposées aux commis-voyageurs par les villes de l'Ile du Prince-Edouard, surtout par Charlottetown, qui exige d'eux une taxe, lorsqu'ils font affaire dans l'île.

On m'apprend que la taxe annuelle prélevée sur les commis-voyageurs à Charlottetown sera portée à $50 par année. Cette taxe est un obstacle direct au commerce interprovincial et devrait être abolie pour toujours.

Les citoyens d'Ontario, qui sont les plus forts contribuables, auront à payer la plus grande part de toute augmentation de la subvention, et par conséquent, le gouvernement devrait saisir cette occasion de faire disparaître la possibilité de prélever sur son commerce, une redevance semblable.

Notre association apprécie beaucoup ce que vous avez fait pour elle, dans une autre circonstance, et considérerait comme une grande faveur de votre part, si vous favorisiez sa demande, avec toute l'énergie possible, en temps et lieu.

Sincèrement à vous,
M. C. ELLIS,
Président.

Je crois savoir que la correspondance et les documents, se rattachant au règlement

de cette question par l'Etat, seront imprimés, et je désire saisir l'occasion qui m'est offerte, de faire connaître l'opinion de cette importante association, et de demander au gouvernement de s'employer afin d'obtenir l'abolition une fois pour toutes, d'une taxe que les voyageurs de commerce considèrent comme très injuste.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Sur quoi s'est-on basé pour arriver au règlement de cette réclamation de $5,000,000 ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est impossible de dire sur quoi on se base pour liquider des dommages.

M. RICHARDSON (Lisgar) : A-t-on tenu compte de la perte éprouvée par les commerçants de l'Ile ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et les relevés du commerce démontrent les progrès extraordinaires accomplis depuis l'inauguration du service de bateaux à vapeur.

L'an dernier on a transporté trois mille et quelques passagers et trois cent mille colis de marchandises, et les recettes ont été de près de $20,000.

M. MACLEAN : C'est ce que prétendent les particuliers, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, je ne le crois pas.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

A huit heures la Chambre reprend ses délibérations.

AFFERMAGE DE CHEMINS DE FER PAR LE MANITOBA.

La Chambre se forme en comité général pour examiner le bill (n° 103) intitulé : Acte concernant un contrat conclu entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.—M. McIsaac.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Avant que le préambule de ce bill soit adopté, je désire faire certaines observations et dire ce que je pense—une partie au moins de ce que je pense— de la présente mesure Il est désagréable de s'opposer aux désirs de plusieurs amis et d'entreprendre une campagne qui, si elle était couronnée de succès, tromperait l'attente et les vœux de personnes avec lesquelles je ne suis pas en inimitié, et dont je n'aurais pas lieu de contrecarrer les desseins, si je n'étais pas tenu, en ma qualité de membre de la Chambre des Communes, d'élever la voix dans l'intérêt public.

L'intérêt public, M. l'Orateur, n'est pas toujours l'objet de la considération qu'il mérite. Les foules n'ont pas ici les moyens d'influencer la législation amicale et l'influence des députés qui pourraient difficilement résister aux sollicitations de leurs amis. C'est pourquoi je prends ce soir une attitude qui n'est pas enviable, attitude que je prends à regret, et ce qui a trait aux promoteurs de cette compagnie qui sont des hommes entreprenants et auxquels je souhaite du succès—dans certaines limites, dans le cercle de leurs opérations comme promoteurs d'entreprises—mais des hommes que je crois de mon devoir de combattre, lorsqu'ils outrepassent ces limites, lorsqu'ils empiètent sur les droits du public, sur les droits de la population d'une province souveraine ou du peuple canadien.

La question qui fait l'objet des délibérations du comité est grosse de conséquences durables ; elle influe sur les intérêts du Manitoba dans le présent, elle influera peut-être plus intimement et plus substantiellement sur ces intérêts dans l'avenir. Cette province n'est peut-être pas représentée dans cette enceinte par un nombre suffisant de députés combattant le présent bill. Elle n'est pas, selon moi, représentée par sa législature, qui n'a pas tenté de promouvoir ses intérêts d'une manière intelligente. Je ne doute pas le moindrement que le présent marché ne porte la marque de l'imprévoyance et de la folie. Je ne crois pas que plus qu'un petit nombre de députés approuvent ce contrat en théorie, ni que la majorité de la Chambre voudrait affirmer que la proposition de loi qui lui est soumise ce soir est de nature à favoriser les intérêts du Manitoba. Telle était l'opinion de la majorité des membres de la Chambre, je constate par les procès-verbaux, car j'étais absent, que l'autre soir, six députés ont combattu le présent bill et que quatre-vingts autres l'ont appuyé. Je m'explique la conduite de ces quatre-vingts députés, dont la plupart entretiennent de ce bill la même opinion que moi, en supposant qu'ils croient que cette question est du ressort du Manitoba, que cette province doit supporter les conséquences de ses actes—qu'elle doit souffrir, si elle a agi d'une manière imprévoyante et que si sa conduite a été sage, elle doit en retirer les bénéfices, mais, en tous cas, que la conduite du Manitoba ait été imprévoyante ou qu'elle ait été sage, nous n'avons pas à intervenir dans une affaire qui est exclusivement de son ressort, cette Chambre ayant déclaré à plusieurs reprises qu'elle n'attenterait pas à l'autonomie des provinces. Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas là mon attitude, parce que je considère que cette manière d'envisager la question résulte d'une hypothèse absolument sans fondement. Il n'est pas ici question d'autonomie provinciale ; le gouvernement fédéral n'est pas appelé à dire s'il désavouera une loi adoptée par la législature d'une province. Le Manitoba ne se trouve pas en présence du Conseil privé du Canada. Ce dernier n'a pas examiné la nature de cette loi ; il ne s'est pas

demandé s'il sanctionnera ou s'il désavouera ce statut. La question est tout autre. La Chambre est saisie d'un bill dont une partie a été adoptée par la législature du Manitoba. Ce bill est soumis à la Chambre des communes à laquelle on demande d'exercer sa juridiction concurremment avec la législature provinciale. On nous demande d'approuver une loi qui, sans notre approbation, serait nulle et de nul effet. Je répète qu'il ne s'agit pas ici d'autonomie provinciale ; et j'affirme de plus, en tenant compte de ce qui s'est passé, que nous sommes aussi responsables de la présente mesure que la législature du Manitoba. Le parlement du Canada est un facteur essentiel dans la création de cette loi ; nous n'avons pas ici de juridiction d'appel, mais nous adoptons une loi concurremment avec la législature du Manitoba.

L'autre jour, le ministre des Chemins de fer nous a déclaré que cette mesure était d'une importance transcendante, qu'elle était aussi importante qu'aucune autre mesure soumise en aucun temps à l'examen de la Chambre des communes du Canada et que ses conséquences seraient si durables et si graves, qu'il ne fallait pas l'adopter à la hâte ou après un examen superficiel. Je ne doute pas que le ministre des Chemins de fer, quand il parlait ainsi, ait déclaré ce qui était absolument et incontestablement vrai. Or, le ministre des Chemins de fer doit se faire l'écho du gouvernement du jour dans toutes les lois relatives aux voies ferrées. Je regrette que son siège soit vide ; je voudrais l'entendre exprimer son opinion ce soir. J'aimerais savoir si, à titre de membre du cabinet, de ministre des Chemins de fer, il croit que cette mesure devrait être approuvée par la Chambre. Selon moi, M. le président, le gouvernement ne peut pas rester neutre dans cette affaire. C'est une mesure d'une importance si grave, dont les résultats seront si durables que je voudrais connaître, s'il y en a une, la proposition de loi plus digne de l'examen de l'administration et qui justifierait davantage une déclaration de la part du cabinet. Je prétends que dans l'accomplissement de son devoir, le gouvernement ne peut pas refuser de prendre la responsabilité de la mesure qui nous est aujourd'hui soumise et que, si cette mesure devient loi, le public en tiendra nécessairement le gouvernement responsable. Telle étant mon opinion, je regretterais de voir le gouvernement refuser de se prononcer, et permettre l'adoption du présent bill, dont j'examinerai plus tard la nature.

Cette mesure soulève de graves problèmes. Le présent bill est-il intra vires ? Question d'une importance majeure. S'il n'est pas intra vires, il n'y a pas lieu de s'en occuper ; s'il est intra vires il nous est loisible d'en étudier le mérite et les traits caractéristiques. Je crois qu'il ne l'est pas ; je considère que ce bill est essentiellement inconstitutionnel: Je ne crois pas qu'une province puisse acquérir ou posséder des voies ferrées qui tiennent leurs pouvoirs du gouvernement fédéral. Je ne crois pas qu'un pouvoir subordonné puisse s'elever au-dessus du pouvoir souverain. Selon moi, le Manitoba ne peut pas, sous l'empire de la constitution, garantir les obligations d'une voie ferrée dans une autre province, dans la province d'Ontario, comme il entreprend de le faire dans cette mesure. Il ne peut pas, en vertu de la constitution, garantir les obligations d'un chemin de fer dans un pays étranger, dans l'Etat du Minnesota ; or, le bill, tel qu'adopté par la législature, donnait au Manitoba la haute-main sur une voie ferrée en dehors des limites de la province, aussi bien que dans les limites de celle-ci. Pour ces raisons, entre autres, je crois que le présent bill est *ultra vires*, et que nous examinons une mesure, alors que nous devrions tout d'abord nous assurer si ce n'est pas en pur don que nous délibérons une proposition de loi, qui n'est pas de notre ressort et qui serait déclarée inconstitutionnelle, si elle était adoptée.

Je me demande pourquoi nous ne réglerions pas cette question. Pourquoi ne pas soumettre au tribunal que la loi a créé pour trancher ces difficultés, l'examen de la constitutionnalité de la présente mesure ? Pourquoi ne pas demander à la cour Suprême du Canada de dire si ce bill est inconstitutionnel? Il me semble que ce serait là la première chose à faire. Il me semble que nous prenons part à un débat, à des procédures qui ne sont pas de notre domaine, et que nous commençons par où nous devrions finir, que nous devrions en premier lieu, nous demander quels sont nos droits, quelle est l'étendue de notre juridiction et quelle est cette mesure par rapport à la constitution. En agissant ainsi, nous éviterions pour plus tard de graves complications. Supposons que le gouvernement de l'époque aurait eu, en 1881, assez de prévoyance pour soumettre aux cours de justice la constitutionalité des différentes clauses de la charte du Pacifique Canadien. Supposons qu'il aurait demandé aux tribunaux de se prononcer sur l'exemption du paiement des taxes. Ces terres sont, depuis vingt ans, légalement en la possession de cette compagnie, et aujourd'hui on se demande si le délai d'exemption est expiré ou s'il continue à courir. Si les tribunaux compétents s'étaient prononcés, tout doute serait aujourd'hui dissipé, bien des incertitudes et des ennuis nous seraient évités. Si nous avions demandé à la cour Suprême de dire pendant combien de temps les matériaux employés à la construction du Pacifique Canadien seraient admis en franchise, nous aurions probablement obtenu une réponse qui nous aurait convaincus que nous ne devrions pas admettre en franchise les matériaux que cette compagnie destine au renouvellement de la superstructure de ses ponts, et que cette exemption du paiement des taxes et des impôts, ne devait pas durer jusqu'à l'époque où le Pacifique désirerait renouveler ses ponts et sa voie. Si la

question avait été soumise aux tribunaux, nous aurions su d'une manière certaine si la Compagnie du Pacifique Canadien aurait droit de payer des dividendes de 10 pour 100 sur des titres majorés qui ne coûtent que 25 cents dans le dollar et sur des actions subséquemment émises et n'ayant rien coûté à leurs détenteurs—si elle aurait droit de percevoir un dividende de 10 pour 100 sur ce capital tant fictif que réel—le capital fictif étant à peu près le quintuple du capital réel—avant que le gouvernement fédéral n'ait droit de réglementer ses tarifs. Si d'autres questions en litige avaient alors été renvoyées devant les tribunaux compétents, cela eut aplani beaucoup de difficultés, dissipé bien des incertitudes, économisé de fortes sommes, et cela aurait été sous tous rapports, dans l'intérêt du pays. Or, je prétends que le gouvernement, dans la présente occurrence, devrait en consultant la cour Suprême, chercher à connaître où nous en sommes, ce que nous faisons, si nous avons droit de délibérer ce bill, si ce dernier n'est pas *ultra vires* et n'échappe pas à toute juridiction. Je n'entretiens pas le moindre doute sur ce point. J'affirme sans broncher que le présent débat est déplacé, inutile, parce que nous ignorons si cette question est de notre ressort dans les circonstances.

La hâte apportée à l'adoption de cette résolution au Manitoba est propre à faire naître des soupçons. Le contrat a, je crois, été signé le 11 janvier, il a été divulgué le 16 février et ratifié le 23 mars. La Chambre l'a délibéré pendant vingt-trois jours—une mesure qui est de nature à ruiner, qui ruinera certainement, le Manitoba, une mesure cractèrisée par un manque absolu de jugement, adoptée par la législature du Manitoba en vingt-trois jours et transmise à Ottawa pour y recevoir l'approbation de ce parlement avant que la population de la province ne connaisse la nature de cette loi.

Pendant que nous examinons cette mesure, la population du Manitoba considère les modifications qu'elle a subies et juge que ses intérêts ont été trahis, et qu'elle ne peut approuver cette proposition de loi. Le population du Manitoba, je le répète, n'a pas eu le temps de se former une opinion éclairée du caractère du projet de loi dont cette Chambre est saisie. Quand ce bill a été adopté et transmis ici pour y être ratifié, les citoyens du Manitoba n'était pas plus au courant de la nature de cette mesure que ne l'étaient la majorité des membres de cette Chambre lorsqu'elle nous fut soumise pour la première fois, cela veut dire qu'ils ignoraient aussi bien que nous plusieurs des traits caractéristiques de ce projet de loi, qu'ils ne connaissaient rien de son aspect constitutionnel, de ses résultats probables, qu'ils ne savaient pas s'ils devaient, dans leur intérêt, approuver cette mesure. Or, le bill nous a été soumis, et quand la législature du Manitoba nous l'a transmis, il stipulait que cette province aurait le droit de réglementer les tarifs. C'était là l'essence du contrat, ce

qui avait déterminé la législature à l'approuver. La province devait avoir la haute main sur les tarifs exigés pour le transport des marchandises sur les voies ferrées auxquelles se rapportait le contrat. Dans son discours sur cette question, le premier ministre Roblin avait dit :

> Nous sommes convenus de ce que nous désirions avoir. J'ai déclaré que nous avions besoin d'une maîtrise absolue sur les prix de transport des marchandises et du droit de dire, par l'entremise de la législature, ce que coûterait le transport des articles fabriqués ou des produits du sol sur les marchés de l'univers. Je puis dire que nous n'avons pas obtenu le droit de réglementer ces tarifs sans beaucoup de pourparlers et de nombreuses négociations.

Voilà ce qui, tout d'abord, a provoqué l'action du gouvernement du Manitoba et a amené ensuite la ratification de la législature. Si vous faites disparaître du même coup le motif qui a assuré l'adoption de cette mesure. Or, cela a-t-il eu lieu ? Oui, par suite de l'article 3 du bill 103 tel que modifié. Cet article nouveau, ajouté au nouveau bill, se lit comme suit :

> Rien dans le présent acte ou dans les contrats y annexés, ni rien de ce qui sera fait en conformité de cet acte ou des dits contrats ne devra—
>
> (a) enlever ou retreindre, temporairement ou autrement, les droits ou pouvoirs (présentement ou dorénavant accordés par les lois du parlement du Canada) de l'exécutif, ou du comité des chemins de fer du conseil privé, ou de toute commission ou autorité, concernant toutes matières, obligations ou devoirs ;
>
> (b) imposer au gouvernement du Canada, directement ou indirectement, aucune responsabilité ou obligation, ni aucun devoir, relativement à aucun paiement, ou aucune autre matière, stipulé ou mentionné dans les dits contrats ;
>
> (c) autoriser la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord à demander ou exiger, pour le transport des marchandises ou des voyageurs, des tarifs plus élevés que ceux qui ont été fixés jusqu'ici ou qui le seront dorénavant par le parlement du Canada, par l'exécutif, par le comité des chemins de fer du Conseil privé ou par toute autre commission ou autorité.

Eh bien, où est le mobile qui a porté la législature du Manitoba à adopter cette loi ? Où est son autorité ou son droit de surveillance en matière de fixation des tarifs ? Il n'y a plus rien de cela. La déclaration formelle du premier bill a été biffée et le bill qui nous est soumis n'est pas celui qui a pris naissance dans l'assemblée législative du Manitoba. C'est un bill qui modifie les dispositions essentielles de la loi adoptée par la législature du Manitoba. C'est un bill qui détruit la substance de l'autre, qui fait disparaître le mobile qui a guidé le Manitoba. Nous avons présenté une loi nouvelle. En adoptant la présente mesure, la Chambre des Communes ferait des lois pour le Manitoba.

Nous avons mis de côté la loi du Manitoba pour la remplacer par celle du Canada. J'ignore si le Manitoba s'y attendait.

Je ne sais pas s'il est opportun que nous intervenions ainsi. J'ignore si nous avons le droit de faire des lois pour le Manitoba, mais c'est ce que nous aurons fait si ce bill est adopté. Nous nous attribuons les fonctions d'un corps législatif règlant les questions provinciales du Manitoba. Nous changerions le bill qui nous a été envoyé du Manitoba, dans ses dispositios les plus essentielles. Nous en éliminons l'essence même, la condition qui a été la raison déterminante de son adoption par la législature du Manitoba.

Le Manitoba a-t-il confié à MM. Mackenzie et Mann, et à M. Lash la mission de modifier et refaire le bill, les a-t-il autorisés à insérer de nouvelles conditions dans un contrat qui doit durer 999 ans ?

M. GERMAN : M. Barwick, l'avocat du gouvernement du Manitoba, dit que oui.

M. CHARLTON : M. Barwick n'était pas le représentant de la législature et ne parlait pas en son nom ; il était, tout au plus, le représentant du gouvernement du Manitoba. Mais voici un état de choses que M. Barwick n'avait pas pu prévoir et qu'il n'était pas autorisé à sanctionner. Qu'arriverait-il s'il avait outrepassé son mandat et s'était fait l'instrument de ceux qui ont conseillé ce changement ?

Il y a dans ce bill des choses monstrueuses et dangereuses. La province n'a pas autorisé le parlement, ni le comité des Chemins de fer ni la Chambre à changer le bill, à en éliminer justement l'article qui nous était soumis. Je considère que le Manitoba a été trahi dans cette affaire, et que ce bill lui impose des conditions ruineuses. Tout le marché a été conclu avec un empressement de mauvais aloi, ou la pression d'influences dont j'ignore la nature. Il me vient à la mémoire une anecdote d'Abraham Lincoln au sujet d'un individu accusé de vol de jambons dans l'Illinois. L'accusé avait été vu, au clair de la lune, faire trois voyages au fumoir et en revenir chaque fois avec une brassée de jambons. Il fut arrêté et jugé. Bien que le vol fut archi-prouvé, l'accusé fut acquitté par le jury. L'avocat de la poursuite demanda à l'avocat de la défense comment il expliquait ce verdict, et lui dit : Je sais que sir Matthew Hole a dit que si quelque chose pouvait surpasser la prescience de Dieu, ce serait le verdict d'un jury, mais même en supposant cela, je suis incapable d'expliquer celui-ci.

L'avocat de la défense répondit : Voici, mon ami, il y a dans l'administration de la justice dans cette partie du pays des choses qui dépassent l'entendement des gens de l'est comme vous, et vous ne vous êtes pas rendu compte de la situation ; l'explication est celle-ci : chaque juré avait un de ces jambons.

Je ne voudrais pas même insinuer que des influences de cette nature ont été employées auprès des membres de la législature du Manitoba ; je préfère croire qu'ils n'ont obéi qu'à la stupidité la plus phénoménale. C'est la seule explication que je trouve à ce bill. Mais ce bill nous a été envoyé et je répète qu'il a été changé. Si M. Bostock et la clique parlent au nom de la province et de la législature, il faut en conclure que le bill représente l'opinion de la population de la province. Mais je n'admets pas que cet homme et les instigateurs de ce bill représentent le Manitoba. Je ne crois pas que le Manitoba ratifierait l'arrangement ainsi modifié, surtout après les révélations qui ont été faites.

On fait comparaître une province autonome à la barre de la Chambre et l'on propose de la charger de chaînes ; on veut la grever d'obligations ruineuses et pour lesquelles elle ne recevra aucune compensation, comme je vais le démontrer.

Je le demande encore une fois : le gouvernement peut-il échapper à sa responsabilité? Peut-il se croiser les bras, se retrancher dans une attitude de neutralité et permettre l'adoption de ce bill s'il est clairement démontré que cette loi sera préjudiciable au Manitoba, qu'elle sera funeste au Canada, en général ? Je ne le crois pas. Avons-nous le devoir de surveiller les intérêts du Canada ? Avons-nous à tenir compte des principes abstraits de la justice ? Or ces deux considérations sont en jeu dans le moment. Nous ne pouvons pas échapper à cette responsabilité ; nous ne pouvons pas rester étrangers à la nature et aux conséquences de la loi qui est maintenant soumise à notre considération. Dans quelques années, si ce bill est adopté, quand la province en banqueroute se présentera devant nous et dira :

Dans quelques années, si ce projet de loi est adopté, lorsque la province se débattra dans la banqueroute de la ruine, elle pourra se présenter ici et dire aux membres de cette Chambre : Vous avez pris part à la consommation de cette folie, vous auriez pu détourner ce désastre ; les conseils ne vous ont pas manqué, mais vous n'avez voulu rien entendre ; gardiens de nos intérêts, vous auriez dû nous protéger et nous défendre. Si, encore, vous nous aviez donné le temps de reconsidérer cette loi à la lumière des développements qu'elle avait pris, après son adoption par la législature provinciale, nous ne pourrions vous accuser, mais vous nous avez refusé délibérément cette faveur ; aujourd'hui, nous sommes devant vous, pour vous demander de prendre votre part de responsabilité du mal qui nous frappe, et de nous aider à sortir de tous ces embarras financiers qui nous conduiront infailliblement à la ruine, si vous ne nous prêtez secours et assistance. Quelle réponse pourrons-nous faire à cette question ? Je suis convaincu que le Manitoba pourra invoquer des raisons puissantes contre nous. Je crois sincèrement que nous ne pourrons répondre à ces reproches, à la suite des développements qu'a pris la discussion du projet de loi. Quant à moi,

je n'ai aucun doute qu'il est de notre devoir de faire déterminer, si cette loi ne viole pas la constitution, et d'accorder ensuite au Manitoba l'occasion d'étudier ce marché avec cette réflexion, avec cette considération que la législature n'a pas apportée à l'examen de loi qui nous est maintenant soumise. Je le répète, je ne désire aucunement entraver l'action du Manitoba, lorsque cette province agira dans les bornes que lui fixe la constitution. Qu'elle étudie sérieusement cette question à la lumière des faits qui pourront lui permettre d'en arriver à une conclusion logique et juste. Réglons, d'abord, la question de constitutionnalité et accordons, ensuite, au Manitoba toute liberté d'agir dans des limites constitutionnelles. C'est là le point de vue où je me place pour juger cette question. Suivons-nous actuellement cette ligne de conduite ? Non. Nous commettons une injustice criante envers le Manitoba et nous ne traitons pas ce sujet d'une manière logique puisqu'il existe des doutes sérieux sur la constitutionnalité de cette loi.

Mais, M. le président, il est d'autres considérations générales se rapportant à cette question et dont j'aimerais à parler brièvement. Celui qui connaît les affaires publiques de ce pays, même de ce continent, doit constater avec étonnement les pouvoirs toujours grandissants des différentes compagnies de chemins de fer. Ces privilèges permettent à quelques particuliers d'amasser des fortunes colossales. On dirait, en examinant la richesse de ces millionnaires, qu'elle a surgi sous le coup de baguette d'un magicien, et qu'elle n'est pas le résultat d'une entreprise ordinaire. Il ne s'agit point ici, pourtant, de l'œuvre d'un magicien, mais ces millions ont été accumulés par la manipulation la plus injuste, la plus éhontée, des deniers publics. Cette plutocratie avec ses centaines de millions, avec ses syndicats et ses combinaisons industrielles qu'elle forme aux Etats-Unis et ailleurs, jouit en paix des extorsions qu'elle a commises au détriment de l'intérêt public, sans égard aux droits du peuple. Ce qu'elle possède représente le montant de la perte subie par la population. Ces manipulations honteuses, malhonnêtes, désastreuses pour le pays, se continuent librement, parce qu'il n'y a personne pour défendre l'intérêt public contre les concussions et les demandes exorbitantes de ces cormorans, sans honneur et sans dignité.

Une VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CHARLTON : Quelqu'un vient de crier derrière moi, et d'une manière ironique : " Ecoutez ! écoutez ! " Je suppose que nous avons ici des amis de ces corporations, de ces monopoleurs et de cette plutocratie, qui n'aime pas à entendre proclamer la vérité sur un état de choses qui menace la liberté des peuples de l'Amérique du Nord. Prenons, par exemple, M. Vanderbilt, qui a un revenu mensuel de $2,000,000. Ce montant est plus élevé que celui du revenu de nos douanes, en temps ordinaire. La fortune de

M. Gould représente de $80,000,000 à $90,000,000. Il y a d'autres magnats de chemin de fer qui ont des fortunes énormes.

M. GERMAN : Je voudrais demander à l'honorable député son opinion sur le droit qu'on impose sur le bois marchand et qui nuit tant aux pauvres colons du Nord-Ouest.

M. CHARLTON : Je discuterai ce point, lorsque j'aurai fini de traiter la question de ce chemin de fer dont la Chambre est maintenant saisie. Le New-York Central est devenu la propriété de la clique Vanderbilt dont il a fait la fortune. Il a d'abord majoré des actions de 10 pour 100, et il a renouvelé l'opération. Ce chemin de fer paie des dividendes sur le coût de construction actuel, de 40 pour 100 par année. Le peuple des Etats-Unis, les expéditeurs, les marchands et les cultivateurs de l'ouest paient à ce monopole, en taux de transport et en dividendes, un montant six fois plus élevé que celui auquel cette clique aurait droit. Prenons maintenant le chemin de fer Pacifique du Sud. Huntingdon et les auteurs de cette entreprise, ont fait d'abord une mise de fonds de $12,000, et cette voie ferrée vaut, aujourd'hui, $350,000,000, bien que Huntingdon et ses associés n'aient jamais dépensé un sou en outre de ces $12,000 déposés d'abord. La ligne de télégraphe Western a coûté $16,000,000 ; ses actions représentent, aujourd'hui, $88,000,000, et les actionnaires reçoivent un dividende de 8 pour 100 ; mon honorable ami de Welland peut s'associer et calculer d'après ces données, quel est le dividende actuel sur les $16,000,000 déposés d'abord ; il constatera, je n'en doute pas, que cette transaction est très juste et raisonnable.

M. GERMAN : Cela n'est rien si on le compare à ce que vous rapporte la protection que vous avez sur le bois marchand.

M. CHARLTON : Les neuf-dixièmes des grandes fortunes aux Etats-Unis représentent le fruit de l'exploitation du public, le fruit du vol organisé ; le peuple a perdu ce qu'a gagné cette plutocratie. Nous en avons vu un exemple, il y a quelques semaines à peine ; ces grandes corporations de chemins de fer n'ont pas la haute-main, seulement, sur les voies ferrées, mais encore sur les mines d'anthracite et de charbon bitumineux des Etats-Unis ; bien que le prix de l'anthracite aujourd'hui, leur rapporte un bénéfice considérable, cependant, ces combinaisons ont décidé de l'élever d'un dollar par tonne, ce qui représente un total de $50,000,000 de bénéfices supplémentaires que devra payer la population des Etats-Unis.

Ces monopoles méritent la condamnation la plus sévère du peuple. Ces accapareurs sont des ennemis publics. Leur industrie dépasse, en injustice et en horreur, les rapines commises par les corsaires d'Alger qui exigeaient un tribut sur tout le commerce des nations de l'Europe qui passait par la Mé-

ditérannée ; on a vu alors les puissances chrétiennes se soulever pour se débarrasser de ces pirates dont, cependant, les vols n'étaient rien, si on les compare aux opérations louches et éhontées des forbans qui forcent actuellement la population des Etats-Unis à leur payer des centaines et des centaines de millions de dollars, comme aliment à leur avidité insatiable.

Voilà l'état de choses qui existe, à l'heure présente, dans la république voisine ; mais nous-mêmes, ne commençons-nous pas à subir cette influence néfaste ? Ces grands chemins de fer ont été construits sans l'aide de subventions, excepté le Central et l'Union Pacific. Ces deux lignes ont obtenu des subventions qu'ont dû garantir, par des hypothèques, les directeurs des deux compagnies. Remise a été faite depuis du montant de ces subventions. On ne connaît pas, aux Etats-Unis, ce que nous appelons ici, une subvention. Durant un certain temps, on a accordé des subventions en terres qui ont permis à des compagnies comme, par exemple, celle de l'Illinois Central, de construire des chemins de fer sans être forcés de mettre un montant considérable dans la construction de ces différentes voies ; mais ce n'était pas là notre système de subventions. Au Canada, aujourd'hui, la moitié des terres du Nord-Ouest est mise en réserve pour les chemins de fer qu'on voudrait construire, les différentes compagnies n'ont que l'embarras du choix ; de plus nous accordons des subventions à presque toutes les compagnies de chemins de fer qui se forment. L'un des chemins de fer compris dans ce marché, je veux parler de la ligne qui s'étend de Port-Arthur à l'ouest, a reçu une subvention de $10,400 par mille. De plus, la compagnie a le droit d'emprunter $20,000 par mille, et cet emprunt est garanti par la province du Manitoba. Cette compagnie reçoit donc $30,400 par mille pour construire une voie ferrée qui coûtera environ $12,000 ou $14,000 par mille. Ce n'est pas tout, nous voulons, pour ainsi dire, lui permettre de tenir à merci la province du Manitoba. Voilà qui est honteux, absurde et outrageant. Le but véritable de ce système de subventions est d'ouvrir la porte à la corruption. Les moyens employés au Canada pour fausser le sentiment du peuple et pour corrompre les hommes publics, sont des plus dangereux ; ils auront des résultats plus désastreux que ne saurait en causer l'état de choses qui existe aujourd'hui aux Etats-Unis, où, pourtant, ce système de corruption a atteint son apogée. Nous devons faire halte, ici, afin de bien comprendre quels sont les intérêts du peuple. Les spéculateurs véreux surveilleront eux-mêmes leurs propres affaires. Si leurs exigences sont trop grandes, si elles n'ont pas le bien du peuple pour but, nous devons les examiner avec soin, en scruter tous les détails et les rejeter, alors même que cette opération serait difficile.

Nous avons un exemple frappant du développement d'un chemin de fer dans ce pays. Nous n'avons qu'à considérer ce qu'est, aujourd'hui, le Pacifique. Nous avons accordé à cette compagnie d'énormes subventions en argent et en terres ; nous avons permis aux membres de ce syndicat de réaliser des fortunes colossales, et ils n'ont pas négligé la chance qui leur était offerte. J'ai eu la curiosité, l'autre jour de lire un article dû à la plume de mon honorable ami de Lisgar (M. Richardson), qui nous donne le capital-action de ce chemin de fer, avec le montant souscrit par chacun des membres de cette compagnie. Ceux-ci ont un capital de $19,997,000, qui ne leur a coûté que $4,997,000. Le dividende payé sur le capital-actions, en l'imputant sur le capital de la compagnie, durant cinq ans, s'est élevé à $5,872,000 ; d'où il suit que les actionnaires se trouvent en possession de ce capital, sans avoir rien souscrit et qu'ils réalisent, en outre, $892,000 ou 18 pour 100 sur un capital qu'ils n'ont pas eu à payer. Celui-ci, actuellement, vaut 113 cents dans le dollar. Nous avons donné à cette compagnie un chemin de fer terminé, qui s'étend de Port-Arthur à Selkirk, soit une distance de 480 milles ; nous lui avons fait cadeau d'une ligne de chemin de fer terminée de Selkirk à Pembina, soit une distance de 70 milles ; pour elle, nous avons construit une des sections les plus difficiles de son chemin de fer, dans la Colombie Anglaise, sur une distance de 214 milles. Toutes ces divisions du Pacifique nous ont coûté $32,000,000, après lui avoir accordé une subvention en argent comptant de $25,000,000, nous lui avons prêté $20,000,000, et elle nous a remis 10,000,000 d'acres de terre, au prix de $1.50 l'acre. En résumé, la compagnie a reçu de nous, en argent comptant, $67,027,000, et 18,000,000 d'acres de terre. Je me rappelle parfaitement que, lorsque ce contrat fut soumis à la Chambre, le parti libéral d'alors le combattit mordicus dans ses détails, comme dans son ensemble ; je me souviens encore de l'attitude que j'ai prise au sujet de la construction de cette voie; je disais au gouvernement : Nous nous sommes engagés dans la construction d'un chemin de fer de Port-Arthur à Selkirk pourquoi ne pas poursuivre ce travail et prolonger cette ligne jusqu'à la vallée de la Saskatchewan, au fur et à mesure que se colonisera cette partie du pays ? On pourrait aussi se rendre jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune. Nous aurions alors un chemin de fer qui s'étendra du lac Supérieur aux Montagnes-Rocheuses et dont le coût ne s'élèvera qu'à $25,000,000. Libre à nous de nous arrêter alors et d'examiner ce que nous devrons faire à l'avenir, et de voir s'il nous faut, dans l'intérêt du pays, terminer cette ligne qui restera la propriété du gouvernement.

Si mon opinion eût prévalu, et si, après avoir atteint la Passe de la Tête Jaune, nous avions décidé de prolonger ce chemin jusqu'à Vancouver, à l'ouest, et depuis Port-Arthur aux lignes de l'est, nous aurions construit toute cette immense voie ferrée à un prix beaucoup moins élevé que le

montant de la subvention que nous avons accordée au Pacifique. Nous serions aujourd'hui les propriétaires de cette ligne de chemin de fer, et nous aurions 25,000,000 d'âcres de terre de plus à livrer à la colonisation. Peut-on supposer quelque chose de plus absurde, de plus pitoyable, je parle ici au point de vue des affaires, que la ligne de conduite suivie par nous à l'égard du Pacifique ? Elle a eu pour résultat d'enrichir une dizaine de personne faisant partie de ce syndicat, qui nous a suscité les difficultés que nous avons à surmonter, aujourd'hui, difficultés dont nous ne commençons qu'à comprendre l'énormité et la nature. En agissant comme on l'a fait, on a fermé à la colonisation d'immenses étendues de terrain au Nord-Ouest. Nous sommes les esclaves de cette compagnie qui cherche à nous faire consommer cet acte de folie, en nous demandant d'adopter ce projet de loi. Quant à moi, je veux débarrasser de ses chaînes la population du Manitoba qui est aujourd'hui à la merci du Pacifique. Procédons lentement mais sûrement ; examinons d'abord si la constitution n'a pas été violée et agissons avec cette prudence qu'il nous faut apporter à toutes les questions d'intérêt public. Nous ne voulons pas permettre aux capitalistes d'user d'influence néfaste sur cette Chambre et ce parlement. Nous voulons nous placer au-dessus de toutes ces considérations, afin de pouvoir, en notre qualité de membres de la Chambre des Communes, examiner soigneusement quels sont les véritables intérêts de la grande majorité de notre population. Celle-ci ne nous offre pas des faveurs, des permis de circuler librement, ou d'autres avantages semblables, mais elle a les yeux sur nous, et elle espère que nous protégerons ses intérêts, comme doivent le faire des membres honnêtes de la Chambre des Communes.

Examinons rapidement quelques détails de ce marché que nous sommes à étudier. Tout d'abord, je dirai que la première chose qui m'a frappé dans ce contrat, c'est sa durée. Les parties s'engagent pour une période de 999 ans, autant vaudrait dire pour l'éternité. Le Manitoba, d'après les stipulations de cette convention, loue 350 milles de chemin de fer du Dominion, dans les limites de sa province, pour une période de 999 ans ; il devra payer $210,000 pendant les premiers dix ans, $225,000 durant la deuxième période de dix ans ; $275,000 durant les dix années suivantes, et $300,000 par année, durant les années à courir jusqu'à l'expiration du bail, ce qui fait un montant de loyer annuel de $298,000, en moyenne. En retour, il a obtenu l'avantage d'acheter, au prix de $7,000,000, 350 milles de chemins de fer qu'on peut doubler sur le même terrassement, au prix de $10,000 le mille. En d'autres termes, on permet au Manitoba de payer $7,000,000, pour une voie ferrée qu'on pourrait construire au prix de $3,500,000, et de payer, durant 999 ans, un intérêt de 4 pour 100, en moyenne, sur un montant double de celui du coût réel du chemin de fer en question.

La province du Manitoba prend sur elle de garantir $20,000 par mille, 290 milles de chemin en dehors du Manitoba ; on compte 50 milles environ de ce chemin construit dans un pays étranger, dans l'état du Minnesota.

Il y a plus encore : le manitoba garantit les obligations du chemin de fer Canadien du Nord, dans les limites de cette province et, sous ce rapport, il doit garantir le paiement de $153,920.

Le Manitoba s'engage donc à payer le loyer annuel ou l'intérêt à 4 pour 100 sur $17,075,000, soit $683,000. Cette petite province, dont la population ne s'élève qu'à 400,000 âmes, qui doit déjà payer l'intérêt sur une dette de $5,000,000, s'engage volontairement dans une entreprise qui pourra porter à $23,075,000 le montant de cette dette. La législature de cette province a adopté une loi qui défend aux municipalités dans ses limites, d'accorder des subventions qui pourraient mettre en péril leur existence. Plût à Dieu qu'il y eût un pouvoir plus élevé pour empêcher cette province de prendre à sa charge une responsabilité de $17,075,000 pour un motif inutile. Si les avantages qu'elle doit retirer de ce marché, ne représentent pas un montant de $683,000 par année—en réalité, ce montant n'est pas de 683,000 cents,—je demande au pays, s'il n'est pas juste, s'il n'est pas opportun, s'il n'est pas de notre devoir, dans l'état actuel des choses, de permettre au Manitoba de reconsidérer la convention qu'il a conclue ?

On prétend que tout cela a pour but de diminuer les taux de chemin de fer, cependant, si nous lisons les stipulations de ce projet de loi, la province ne pourra obtenir cette réforme et surtout déterminer les taux de chemin de fer, jusqu'au lac Supérieur, car, d'après le bill qui nous est soumis, le Manitoba ne peut exercer ce privilège que nous nous réservons à nous-mêmes. Y avait-il nécessité pour le Manitoba d'être partie à une convention de ce genre, et cette dernière lui procurera-t-elle les avantages qu'il voulait obtenir ? Le gouvernement du Dominion a seul le droit de fixer les taux de transport, et le Manitoba ne peut exercer ce privilège en même temps. Alors même que la province du Manitoba ne voudrait pas déterminer ces taux, la situation, s'il n'eût pas été question de ce marché, aurait été celle-ci :

Quelques VOIX : Le temps accordé à l'examen des bills privés est expiré.

M. l'ORATEUR : En effet.

RECLAMATIONS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—MAINTIEN DES COMMUNICATIONS PAR BATEAUX A VAPEUR.

La Chambre reprend l'examen de la résolution de l'honorable ministre des Finances

accordant une allocation annuelle à l'Ile du Prince-Edouard.

M. A. A. LEFURGEY (Prince-est, I.P.-E.): Je ne veux pas parler longtemps, M. l'Orateur. L'honorable ministre des Finances et son collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries ont raconté comment, jusqu'à présent, on n'avait pas mis en vigueur la stipulation de l'acte d'union, en ce qui se rapporte aux communications d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ; je ne m'attarderai donc pas à développer cette question. J'assigne une ou deux raisons à la sortie qu'a faite l'honorable député de Lanark (M. Haggart) contre de meilleurs traitements à accorder à l'Ile du Prince-Edouard, ou plutôt contre la compensation des désavantages où cette province s'est trouvée placée, par suite de l'inexécution de cette stipulation. De deux choses, l'une : ou il ne veut pas se montrer juste envers notre province, ou il a oublié les conditions dans lesquelles cette province est entrée dans la confédération et le traitement auquel on l'a soumise, quant à ce qui se rapporte aux communications d'hiver. On ne saurait nier que la convention entre le Canada et l'Ile du Prince-Edouard stipulait l'établissement des communications continues en hiver comme en été. Voici les termes mêmes de cette stipulation : " Etablir et maintenir un service convenable de bateaux à vapeur entre l'île et les côtes du Canada, etc."

Le gouvernement de la Confédération a consenti à cette condition, connaissant parfaitement les circonstances dans lesquelles se trouvait l'île à cette époque ; il nous avait promis ce service en 1869 et en 1873, pour nous engager à faire partie de la Confédération. Cette considération a surtout porté la population de l'île à accepter les offres du gouvernement fédéral d'alors ; nous savons maintenant comment on a rempli cette condition, jusqu'à présent. Je puis dire en résumé que, durant la première année, la Confédération n'a rien fait pour établir des communications entre l'île et la terre ferme. Durant les deux années suivantes, on a établi un semblant de service en envoyant dans les eaux de cette province le steamer Albert. Déjà la Chambre sait que cette tentative a avorté. Au cours des dix autres années, nous avons eu, pour faire ce service, le Northern Light. Ce navire ne convenait pas au service d'hiver, car il n'avait pas la force suffisante pour briser la glace ; aussi, après deux ou trois ans, on constata sa complète inutilité. L'attention du gouvernement fédéral fût continuellement appelée sur cet état de choses que dénonçaient nos députés ; enfin, en 1888, nous avons eu le Stanley ; c'était là la première tentative réelle d'accomplissement des conditions de la Confédération. Le langage dont se sont servi les délégués que nous avons envoyés en Angleterre—" le gouvernemnt de la Confédération n'a pas montré le moindre désir efficace de remplir ses obligations à l'égard de l'île, sur ce sujet "—fait voir l'attitude du gouvernement envers l'Ile du Prince-Edouard, jusqu'en 1888. Je ne puis partager l'opinion de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, quand il prétend que le Stanley a fait, depuis 1888, un service de nature à établir une communication régulière entre l'île et la terre ferme, suivant la stipulation de l'union. Je prétends que ce service n'a été réellement établi que lorsqu'on nous a envoyé, il y a quelques années à peine, le steamer Minto ; je ne puis, ainsi que l'a fait le premier ministre, tenir la Providence responsable du retard apporté, l'hiver dernier, au maintien de ces communications, parce que ce retard est dû à l'imprévoyance du ministère qui n'a pas laissé ses navires sur la route qu'il leur fallait suivre.

Je ne m'oppose pas à ce crédit annuel de $30,000 qu'on accorde à l'Ile du Prince-Edouard ; mais, je ne puis permettre qu'on dise que ce montant est suffisant pour compenser les pertes que nous avons subies, par suite de ce manque de communication, surtout durant les quinze premières années qui ont suivi l'entrée de cette province dans la confédération. Les membres de la Chambre devront considérer que l'Ile du Prince-Edouard est une province agricole et qu'il nous faut transporter nos produits sur les marchés, dans les six semaines qui suivent la récolte. En effet, ce temps écoulé, les taux de transport sont très élevés, et, souvent, nous sommes forcés de payer le double du prix qu'on exige de ce chef en été ou au printemps. Il y a plus : nos produits arrivent sur un marché déjà encombré, et nos cultivateurs ne retirent pas 30 pour 100 du prix qu'ils obtiendraient pour leurs produits, si l'on établissait un service régulier entre l'île et les côtes du Canada pour au moins un ou deux mois de plus. Si nous examinons tous ces faits, si nous estimons la perte que nous avons subie à cause du manque de communications, durant 25 ans, jusqu'à l'arrivée du steamer Minto, nous constaterons qu'il faudrait plus d'un million de dollars pour dédommager l'Ile du Prince-Edouard des désavantages qu'elle a eu à supporter, au cours de cette longue période. A mon sens, ce montant est bien minime, si l'on tient compte des pertes que nous avons subies. Je veux qu'il soit bien compris que je ne partage pas l'opinion du ministre de la Marine et des Pêcheries ni celle du gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard qui prétend accepter $30,000 par année, comme étant une somme devant compenser toutes les pertes dont il a souffert par suite de la négligence du gouvernement fédéral à remplir les conditions de l'acte d'union.

L'honorable député de Toronto nous a parlé de la taxe inique imposée sur les voyageurs de commerce par le gouvernement libéral de l'Ile du Prince-Edouard, taxe que condamnent tous les marchands et tous les industriels du Canada. Je dois dire que, à mon avis, elle est préjudiciable aux intérêts bien entendus de notre population, qu'elle

est contraire à cet esprit de relations commerciales libres qui devraient exister entre toutes les provinces du Canada. J'espère que le gouvernement provincial n'aura plus recours à cette méthode draconienne et que cette taxe disparaîtra de nos statuts, car elle est une menace continuelle pour notre prestige commercial.

M. JAMES J. HUGHES (King's, I.P.-E.) : Au cours de la discussion que cette résolution a provoquée, cet après-midi, j'ai constaté avec surprise qu'il semblait exister un malentendu chez certains députés et particulièrement chez certains membres de la gauche, si les opinions exprimées par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et, spécialement, par l'honorable représentant de Lanark--sud (M. Haggart) peuvent servir de criterium des sentiments entretenus par les honorables membres de l'autre côté de la Chambre. J'ai été étonné, et je crois qu'il en a été de même des nouveaux membres de cette Chambre, de voir un gentleman comme l'honorable député de Lanark-sud qui occupe dans le pays une position aussi importante, un gentleman qui a fait parti d'un gouvernement précédent, et qui, si les conservateurs avaient réussi à remporter la victoire, aux dernières élections, serait aujourd'hui un membre du gouvernement, faire preuve d'une ignorance aussi complète sur une question importante comme celle que nous discutons maintenant. Quiconque a lu l'histoire de la confédération, n'ignore pas que la province de l'Ile du Prince-Edouard n'a pas voulu faire partie de l'union, durant plusieurs années, après que les autres provinces plus considérables fussent entrées dans la confédération. Il sait aussi que, durant cette période, le gouvernement fédéral et celui de l'île se tenaient continuellement en négotiations en vue de décider cette province à faire partie de l'union. Ce qui a surtout porté la population de cette province à se joindre à la confédération, c'est la promesse qu'on lui faisait que, en faisant partie du Dominion, l'Ile du Prince-Edouard ne serait plus isolée du reste du Canada, qu'elle ne serait plus en butte aux désavantages que lui créait sa position naturelle, et qu'elle serait continuellement en communications avec la terre ferme. C'est là l'argumentation suprême qu'on a invoqué, et c'est pour cette raison surtout, que l'Ile du Prince-Edouard s'est décidée à se rendre aux vœux du gouvernement fédéral. Cette question était tellement importante pour le peuple de cette province, et les délégués de cette dernière y attachaient un intérêt tel qu'on n'a pas voulu laisser planer aucun doute dans la stipulation qui s'y rapporte. Voici cet article :

> Etablir et maintenir un service convenable de bateaux à vapeur, transportant les malles et passagers, qui sera établi et maintenu entre l'île et les côtes du Canada, l'été et l'hiver assurant ainsi une communication continue entre l'île et le chemin de fer Intercolonial, ainsi qu'avec le réseau des chemins de fer du Canada.

On serait porté à croire, d'après les remarques qu'ils ont faites, que les membres de la gauche, principalement, les deux députés que j'ai mentionnés, considèrent que ce crédit voté à l'Ile du Prince-Edouard remplit les conditions de la confédération, que c'est une augmentation de subsides. Pourtant il ne s'agit ici que d'un simple paiement fait à l'Ile du Prince-Edouard pour les dommages qu'elle a subis par suite de la négligence des gouvernements à remplir, durant plusieurs années, les conditions de l'acte d'union. L'honorable député de Lanark-sud a soutenu cet après-midi qu'on avait accompli ces stipulations—je crois qu'il a dit qu'elles avaient été accomplies à la lettre et dans toute leur portée, à tout événement, c'est là l'interprétation qu'on doit donner à ses paroles. Pour démontrer combien tout cela ne correspond pas aux faits, je vais rappeler ce qui s'est passé, et je laisserai aux membres de la Chambre le soin d'en tirer les conclusions logiques. L'année qui suivit l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la confédération, le gouvernement fédéral d'alors n'a rien fait pour remplir la stipulation que je viens de citer. Les deux années suivantes, on fit semblant d'établir ces communications. On nous envoya un vieux bateau en bois qui n'avait pas même été construit pour faire la navigation d'été. On comprend facilement que ce navire n'a pu entretenir ces communications. En 1876, le gouvernement acheta le Northern Light pour faire ce service. C'était un navire qui ne pouvait faire cette navigation, il ne pouvait servir, tout au plus, que dans la rivière Saint-Laurent, et tout le monde sait qu'on ne peut établir de comparaison entre la navigation d'hiver du golfe Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, et une navigation de rivière. Le Northern Light n'a donc pu établir ce service entre l'île et la terre ferme.

Il est une autre erreur que je regrette de voir partager par les membres des deux côtés de cette Chambre, et que je voudrais faire disparaître. On prétend que la convention entre le gouvernement du Dominion et l'Ile du Prince-Edouard était entièrement à l'avantage de cette province. Cela n'est pas exact. Je ne veux pas nier que l'Ile du Prince-Edouard dût en retirer des bénéfices, mais ces stipulations étaient aussi à l'avantage des autres provinces avec lesquelles l'Ile se trouvait en relations commerciales. Si notre province devait retirer des bénéfices de son commerce avec les provinces maritimes, avec Québec et Ontario, ces provinces devaient, en retour, profiter de leurs relations avec nous, car le commerce doit être avantageux aux parties qui le font, autrement, il n'aurait pas sa raison d'être. Nous avons eu un exemple de ce fait, cette après-midi, lorsque l'honorable député de Toronto, (M. Clarke) a lu un télégramme que lui envoyait une association de voyageurs de commerce, pour protester contre la taxe per capita que le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard prélevait sur tous

les voyageurs de commerce qui vont dans cette province vendre des marchandises. Cette association prétend que l'imposition de cette taxe serait préjudiciable au commerce d'Ontario ; d'où il faut conclure qu'Ontario retire des avantages de son commerce avec l'Ile du Prince-Edouard. Je le répète, tout ce qui tend à faciliter le commerce, les communications avec cette île rend service aux autres parties du pays. Il ne faut donc pas dire que seule, l'Ile du Prince-Edouard retire un avantage de la stipulation dont j'ai parlé.

J'ai rappelé qu'on n'avait rien fait au cours des trois premières années de l'Union, c'est-à-dire depuis 1873 à 1876, pour mettre en pratique cette stipulation. En 1876, le gouvernement acheta le Northern Light, mais ce navire n'était pas destiné à cette navigation et, en conséquence, ne fut d'aucune utilité. Pour prouver cette affirmation, je dirai que ce vaisseau n'a pu faire, chaque année, que 70 voyages entre l'Ile et la terre ferme, en 1881, je crois, il fut retenu dans les glaces si longtemps que l'équipage et les passagers désespéraient d'atteindre le rivage. Au nombre de ces derniers se trouvaient plusieurs femmes et enfants, et comme les provisions se faisaient rares, ils entreprirent de se rendre à pied au rivage qui se trouvait éloigné de plusieurs milles. La nuit les surprit en chemin, et ils furent exposés à un froid si grand, qu'un d'entre eux tomba malade et mourut quelques jours plus tard. Un autre perdit l'usage des membres pour toute sa vie. L'honorable député de Lanark-sud va-t-il prétendre que c'était là établir des communications suivies entre l'île et la côte du Canada ? En 1884, une équipe de 22 hommes entreprit de traverser le détroit dans un bateau ouvert, suivant la méthode en vogue 50 ou 60 ans avant que l'Ile entrât dans la Confédération. Les voyages du Northern Light étaient si irréguliers et si incertains qu'ils préféraient traverser ainsi que compter sur le steamer. Une tempête de neige s'éleva, la nuit les surprit sur la glace, et ils ne revinrent qu'au bout de deux jours et demi. Tous souffraient beaucoup du froid; on dut même amputer des membres à plusieurs d'entre eux. L'honorable représentant de Lanark-sud va-t-il prétendre que c'était là remplir les conditions de la Confédération ? Etait-ce là établir des communications avec l'Intercolonial et le réseau de chemins de fer du Dominion ?

M. HAGGART : Le ministre de la Marine et des Pêcheries a prétendu que ces communications avaient été établies.

M. HUGHES (King's, I. P.-E.) : Je suppose que l'honorable député n'est pas responsable des paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries. Il doit concevoir et penser par lui-même, et savoir si ces communications étaient continues et suffisantes. Mais le service établi par le Northern Light était si défecteux, qu'en 1883, un comité du parlement faisait le rapport suivant :

> Votre comité recommande que, vu qu'il est démontré par la preuve faite devant nous, que le Northern Light ne convenait aucunement à ce service, on le remplace par un autre steamer plus convenable.

Ce n'est que cinq ans plus tard, qu'on nous accorda un navire convenable. Cependant, malgré cette preuve, on vient nous dire que le gouvernement a rempli les conditions de l'union. Ainsi que le faisait remarquer cette après-midi, le ministre de la Marine et des Pêcheries, le gouvernement du temps comprenait tellement combien ce navire ne pouvait faire ce service, que le ministère de la Marine et des Pêcheries donna l'ordre de limiter le nombre de passagers qu'il pouvait transporter à chaque voyage. Peut-on prétendre, si l'on considère toutes ces difficultés dont je viens de parler, que les communications établies alors pourraient servir au commerce et au transport des passagers entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ? J'ai moi-même traversé de l'Ile à la côte, en 1881 ou 1882, et je prétends que celui qui n'a pas fait ce voyage dans des bateaux semblables, n'a aucune idée des désagréments auxquels on est exposé. Il faut être très fort et très vigoureux pour entreprendre ce voyage ; il faut y être forcé par des raisons graves. Les passagers sont attachés par des courroies aux navires afin que, s'il leur arrive de tomber par dessus bord, comme le fait s'est produit souvent, les autres passagers et l'équipage puissent les ramener sur le pont.

Le gouvernement s'est occupé de faire transporter les malles de cette façon ancienne, mais il n'a pas pris souci du transport des passagers même dans des bateaux ouverts. Les passagers devaient payer le prix qu'on leur demandait, puis tâcher de se tirer d'embarras eux-mêmes. En arrivant à Cap-Tourmentin, il leur fallait se rendre en voiture à 40 milles plus loin, dans des chemins d'hiver, dans des voitures découvertes, jusqu'à Amherst, avant de pouvoir atteindre l'Intercolonial.

L'acte d'union contient une stipulation à l'effet que, dès la date même de l'union, le gouvernement fédéral devait établir un service convenable de bateaux à vapeur, été et hiver entre l'Ile et la terre ferme. Mais quel est celui qui, connaissant l'histoire de toute cette question, pourra dire que le gouvernement de la Puissance a rempli la condition de ce contrat? on ne s'est pas même rendu à la recommandation du comité nommé par le parlement en 1883. Ce dernier demandait qu'on construisit sur chaque rive du détroit des maisons où les passagers qui devaient traverser dans les bateaux ouverts pussent se rendre pour s'y réchauffer et y changer de vêtements. Il demandait encore qu'il y eût des postes où ces bateaux pourraient se mettre à l'abri, afin d'être en état de recommencer le service, le lendemain. Ce rapport

date de 1883, mais on ne s'en est pas occupé, durant trois ans. Voici ce que disait sir Alexander Campbell, au Sénat, en 1884 :

Je suis surpris d'entendre mon honorable ami prétendre que ces hangars à bateaux n'ont pas été construits. J'ai appelé l'attention du ministre de la Marine (M. McMillan) sur cette question, au cours de la session dernière ; il m'a affirmé qu'il fera bâtir ces hangars. De nouveau, je vais lui signaler le fait, de même que je lui ferai part de ce qu'on a suggéré ici.

Sir Alexander Campbell parlait ainsi, en 1884. A la session suivante, c'est-à-dire, en 1885, il disait encore :

Mon honorable ami de l'Ile du Prince-Edouard qui a soulevé cette question, en cette Chambre a, je crois, de justes raisons de plaintes ; il pourrait, je regrette de le dire, avoir des griefs contre moi, bien qu'en réalité, ainsi qu'il l'a dit lui-même, je ne sois pas responsable de l'inexécution des réformes que, de temps à autre, le gouvernement m'a autorisé de promettre au Sénat. Je me rappelle parfaitement avoir déclaré que ces deux hangars à bateaux seraient construits, aux points où atterissent ces navires, sur chaque rive. J'ai fait cette promesse, autorisé en cela par le ministre de la Marine et des Pêcheries du temps, et, suivant ma coutume ordinaire, le jour même où je promettais la construction de ces hangars à bateaux, j'écrivais au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il fallait exécuter ces travaux. A nouveau, j'ai appelé son attention sur cette question et il me fit connaître les raisons plus ou moins valables, je ne saurais dire valables, qui pouvaient excuser ce retard. On a cru, un certain temps, que le ministère avait donné les ordres nécessaires et qu'on était à construire ces hangars à bateaux.

Trois ans plus tard, malgré cette promesse, malgré la recommandation du comité du parlement qui en démontrait la nécessité, le gouvernement n'avait pas encore fait construire ces hangars à bateaux, il n'avait pas amélioré la navigation et l'état de choses qui avait existé, dans le passé, avant même que l'île fît partie de la Confédération, continuait à subsister. Ce n'est qu'en 1898, lorsqu'on construisit le Stanley, que le gouvernement fit une tentative réelle de remplir les stipulations de l'union, sous ce rapport ; l'Ile du Prince-Edouard avait donc, au point de vue de l'équité et de la justice, une réclamation considérable contre le gouvernement fédéral, qui avait tant retardé à remplir les conditions de ce contrat. Il est certain que la population de cette île a souffert considérablement de cette négligence coupable de la part du Dominion. On l'a démontré au cours de ce débat, le peuple de cette province se trouvait forcé d'expédier ses produits agricoles sur le marché provincial, chaque automne, alors que les prix étaient peu élevés. Durant l'hiver, il n'avait aucune communication avec la terre ferme. Nos marchands devaient acheter, cinq ou six mois d'avance, les marchandises qu'il leur fallait, et payer l'intérêt sur des importations aussi considérables. Si la Chambre veut se convaincre du préjudice causé à l'Ile du Prince-Edouard par cet état de choses, elle n'a qu'à consulter les tableaux du commerce, depuis que deux navires font le service entre l'île et la terre ferme. Ce commerce a pris des développements considérables, comme l'a démontré, tout à l'heure, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ; on peut en suivre les progrès d'année en année, depuis l'établissement de cette navigation d'hiver, depuis que le gouvernement s'efforce de remplir les stipulations de l'union.

On me permettra d'apporter une autre preuve à l'appui de mon affirmation. L'an dernier, les recettes totales du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, qui transporte surtout les marchandises importées dans l'île, des autres provinces du Donion, durant la saison d'hiver, ont atteint le chiffre de $7,000 ; ce montant est énorme, si on le compare aux recettes de la compagnie avant l'établissement de ce service d'hiver ; cette année, nous avons deux navires qui voyagent continuellement entre l'île et la côte du Canada, ce qui nous accorde des avantages plus nombreux; les recettes de ce chemin de fer dépasseront de $15,000 à $20,000, celles de l'an dernier. Les recettes nettes de cette voie ferrée, si le commerce se développe dans la proportion qui s'est maintenue ces deux dernières années, rapporteront au trésor du pays un montant égal à celui que nous accordons aujourd'hui à l'Ile du Prince-Edouard, d'où il faut conclure qu'au point de vue des affaires, le Canada ne perdra pas un sou de ce montant. On ne peut douter que ces recettes augmentent continuellement, et je prétends que, dans quelques années, elles s'élèveront à $30,000, montant de la subvention supplémentaire que nous accordons, aujourd'hui, à cette province. Cela démontre clairement que, lorsque le gouvernement fédéral travaille à développer le commerce entre les différentes provinces avec les autres pays du monde, il poursuit une politique avantageuse au Canada et qui lui rapporte un revenu considérable, suffisant, à tout événement, à compenser les dépenses qu'il fait momentanément pour le bien-être et la prospérité des différentes parties qui le composent.

Si les recettes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ont dépassé, l'an dernier, de $7,000 celles de l'année précédente, si, cette année, elles s'élèvent à un montant de $15,000 ou de $20,000 plus élevé que celui de ses revenus de l'an dernier, la Chambre pourra se faire une idée de la perte subie par la province au cours des seize et dix-huit années, durant lesquelles on a négligé de se conformer aux stipulations de l'acte d'union. Il me ferait peine de penser qu'il pût exister, chez certains députés des autres provinces, un sentiment d'animosité contre l'Ile du Prince-Edouard, sur cette question. J'espère, cependant, que l'honorable représentant de Lanark-sud (M. Haggart) n'est pas l'écho fidèle des opinions et des sentiments de la plupart des députés d'On-

tario qui siègent à la gauche. J'ai confiance que la Chambre adoptera cette résolution à une très grande majorité de ses membres. A mon sens, on doit féliciter le gouvernement du Canada d'avoir réglé aussi équitablement, dans un esprit de justice aussi large, cette importante question. Je crois que le parlement ratifiera cet arrangement et que les députés d'Ontario, comme ceux de l'ouest et des provinces maritimes, reconnaîtront que cette convention n'a pour but que l'intérêt bien entendu de tout le pays.

Certains députés pourront prétendre, peut-être, qu'il s'agit ici d'une question nouvelle, dont on n'a jamais parlé avant que le gouvernement actuel prît les rênes du pouvoir. Cette prétention ne saurait subsister un instant. Dès 1881, jusqu'à nos jours, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard a demandé chaque année, à maintes reprises, au gouvernement fédéral de remplir ses promesses. Désespérant presque d'obtenir justice, il a porté sa cause au pied du trône, et, comme on le disait, cet après-midi, il a tellement convaincu de la justice de sa réclamation le secrétaire d'Etat, lord Granville, que celui-ci, tout en reconnaissant que le gouvernement impérial n'avait pas le droit d'intervenir dans cette affaire, suggéra au gouvernement du Canada d'entreprendre la construction d'un tunnel sous le détroit de Northumberland, travail qui devait causer une dépense de $7,000,000 à $8,000,000, afin de surmonter la difficulté qu'éprouvait le gouvernement fédéral à établir un service de navires. Jamais, depuis l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération, le peuple, les différents gouvernements de cette province n'ont laissé cette question dans l'oubli, par contre, l'ancien gouvernement fédéral qui a été au pouvoir de 1878 à 1896, n'a jamais rien fait de pratique ; il s'est contenté d'accuser réception des différents mémoires et requêtes qu'on lui adressait. Cela n'a pas découragé la population de l'Ile du Prince-Edouard, elle espérait toujours qu'un autre gouvernement prendrait les rênes du pouvoir et lui rendrait justice, en écoutant ses appels.

La province a fait appel au gouvernement, et je suis heureux de le dire, cet appel a été entendu. Il est possible que la somme accordée n'atteigne pas un chiffre assez élevé, comme l'a fait observer mon honorable ami (M. Lefurgey) ; mais il n'est pas moins vrai que la décision du gouvernement est marquée au coin de l'équité et qu'il a tenu compte non seulement des intérêts de l'Ile du Prince-Edouard mais de ceux de tout le pays. Si je ne me trompe, le parlement ratifiera cette convention, et le pays tout entier approuvera son attitude. Quand il sera temps d'aller aux avis, la Chambre je l'espère, ratifiera, d'une voix unanime, cette proposition.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Je ne suis pas en mesure de formuler un avis sur le fond même de la question ; mais l'Ile du Prince-Edouard, je suppose, ne demanderait pas au parlement cette subvention supplémentaire, si elle était en mesure d'équilibrer son budget. La question des subventions provinciales est destinée à prendre une grande importance à l'avenir ; et elle s'imposera infailliblement aux préoccupations du gouvernement. Si une province, dont la population est de 100,000 âmes, a besoin d'une subvention supplémentaire annuelle de $30,000 et prouve qu'elle y a droit, alors, il ne faut pas être grand mathématicien pour constater le chiffre de la subvention supplémentaire qu'il faudrait accorder à une province dont la population est de 2,000,000, pourvu qu'elle prouve qu'elle a un titre légitime à la chose. Je le répète, la question est de grande importance et c'est là un problème dont la solution s'imposera soit au cabinet actuel soit à une autre administration.

Je tiens à corroborer ce qu'a dit le député de Toronto-ouest (M. Clarke), au sujet de l'attitude de la population de l'Ile du Prince-Edouard à l'égard des marchands des autres provinces. La lettre du président de l'association des commis-voyageurs, lettre dont il nous a donné lecture, établit que les autres provinces ont un grief sérieux à cet égard. Pour l'édification de la Chambre, je me permettrai de citer ici un article du Toronto Globe, de Toronto, journal qu'on ne saurait suspecter d'hostilité à l'endroit du gouvernement. Voici le passage qui a trait à cette question :

L'Ile du Prince-Edouard, la plus petite province du Canada, a formulé un très fort plaidoyer en faveur d'un supplément annuel de $30,000 à la subvention que lui paie le gouvernement fédéral. Décidément, les dépenses de la province tiennent à dépasser les recettes, situation qui est loin d'être insolite dans les affaires publiques. Au moment où l'on discute cette augmentation de subvention, avec la perspective d'un généreux traitement, la province ferait un acte gracieux et en même temps utile à ses intérêts en abandonnant ce système de protection déguisée qu'elle maintient à l'encontre des autres provinces. La législature locale perçoit une taxe annuelle de $15 de tous les commis-voyageurs faisant affaires dans la province ; et dès qu'un voyageur débarque à Charlottetown il devient le point de mire du percepteur. Les néo-écossais devraient donner aux commerçants du pays libre accès aux marchés de la province. Que l'Ile du Prince-Edouard fasse donc preuve d'un égoïsme plus sensé et que dans la perception de ses recettes, elle mette au rancart des méthodes qui éloignent le commerce, enlèvent plus d'argent au peuple qu'il n'en tombe dans la caisse publique et créent un sentiment d'antagonisme dans les autres provinces. Ces systèmes de protection locale dans les villes et villages sont aujourd'hui chose surannée, et nulle province ne devrait chercher à ostraciser le commerce du pays.

Depuis quelques années les voyageurs qui visitent l'Ile du Prince-Edouard sont un objet de suspicion. Ils sont traqués par les détectives et s'il y vont faire le commerce, à moins qu'ils n'acquittent la taxe de $15, on les traduit devant les tribunaux. L'affaire

en elle-même peut paraître de peu de conséquence ; mais il faut se rappeler que cette taxe est imposée dans les différentes villes et surtout à Charlottetown. C'est un mode de taxation que tous les autres pays du monde ont mis au rancart. Il y a quelques années, la ville de Québec a cherché à imposer pareille taxe, mais la législature refusa de sanctionner la chose. Les citoyens des autres provinces désirent commercer avec leurs concitoyens de l'Ile du Prince-Edouard, et il n'est pas juste de mettre obstacle à ce commerce par des restrictions aussi surannées. Le commerce entre cette île et les autres provinces devrait être aussi libre qu'il est entre Ontario et Québec ou entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Si le ministre de la Marine (sir Louis Davies) était ici ce soir, je lui demanderais d'user de son influence auprès de la population de l'Ile du Prince-Edouard, afin de faire disparaître cet impôt odieux dont le commerce des autres provinces se trouve frappé. En l'absence du ministre de la Marine, je fais appel au chef du gouvernement et aux représentants de l'Ile du Prince-Edouard, les priant de s'employer dans ce sens. Nul impôt semblable n'est en vigueur dans les autres parties du pays, et j'espère que nos amis de l'île l'aboliront bientôt et adopteront les méthodes modernes en vogue dans le monde des affaires.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : J'abonde entièrement dans le sens de l'honorable préopinant (M. Kemp). A mon avis on ne devrait pas apporter la moindre restriction au commerce entre les différentes parties du pays. Pour nous, qui nous vantons de nos tendances libre-échangistes, nous devrions mourir de honte, à la seule pensée qu'une province de la confédération canadienne impose une taxe aussi mesquine. Cela ne fait nullement honneur à l'Ile du Prince-Edouard, cette chère petite île dont nous avons tant à cœur la prospérité. En faisant l'appel voulu à la législature de l'île, je ne doute point qu'elle ne se mette en mesure d'abolir cette taxe, qui n'a pas de raison d'être, et plus tôt elle disparaîtra, le mieux ce sera.

M. MACLEAN : Le premier ministre pourrait-il nous dire si cette réclamation est basée sur le pacte intervenu entre l'île du Prince-Edouard et le Canada, à l'époque de l'Union ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. MACLEAN : Ainsi, le gouvernement est en train d'interpréter la constitution, au lieu de soumettre la question aux tribunaux. L'autre soir, quand nous avons demandé de faire interpréter par la Chambre l'article du contrat intervenu entre le gouvernement et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, relativement à l'exemption des taxes, le premier ministre nous a répondu que nous n'avions pas le droit d'interpréter les contrats et que c'est aux tribunaux qu'il appartient de le faire. Or, aujourd'hui, obéissant sans doute à quelques exigences politiques, le voilà qui interprète un contrat sans renvoyer la chose aux tribunaux.

Comment, je le demande, peut-il justifier pareille conduite ?

Le PREMIER MINISTRE : L'explication est fort simple. Il s'agit d'un contrat intervenu entre l'Ile du Prince-Edouard et le gouvernement fédéral, et il est hors de tout doute que nous avons le droit d'interpréter ce contrat et de faire une convention basée sur ce contrat. Il n'y a pas ici de tiers qui soit intéressé. S'il y avait une tierce personne dont les intérêts fussent affectés, nous n'aurions pas le pouvoir d'interpréter nous-mêmes le contrat et il faudrait renvoyer la question aux tribunaux.

M. MACLEAN : Cette réponse cadre parfaitement avec les exigences politiques du gouvernement, et n'est pas pertinente à la question. Je viens de la riche province d'Ontario—ou, au moins, elle passe pour riche—et l'on m'appellera peut-être un bigot d'Ontario, expression dont on s'est servi l'autre soir à mon endroit, parce que, à titre de fédéraliste, je m'oppose à ce que l'on ramène sur le bureau toute la question des subventions provinciales. Cette réclamation de l'Ile du Prince-Edouard n'est qu'un acheminement vers ce but. Je tiendrais à savoir du premier ministre s'il y a en ce moment quelques réclamations des autres provinces à l'étude ? On le sait, tout dernièrement, on a dégrevé la province de la Nouvelle-Ecosse de certaines subventions qu'elle avait jadis accordées à des chemins de fer que le gouvernement fédéral a pris à sa charge, comme faisant partie du réseau des voies ferrées de l'Etat.

M. FRASER : Il ne s'agit pas de dégrèvement.

M. MACLEAN : Eh bien ! c'est nous qui avons fait les frais et c'est un dégrèvement pour la Nouvelle-Ecosse.

M. FRASER : Il ne s'agit nullement de dégrèvement, mais d'un jugement de tribunal.

M. MACLEAN : Je le demande de nouveau, est-ce que le gouvernement n'est pas saisi de quelques réclamations des autres provinces ?

Le PREMIER MINISTRE : De quelle province ?

M. MACLEAN : Le Nouveau-Brunswick a probablement présenté une réclamation.

Le PREMIER MINISTRE : En effet, il existe une réclamation du Nouveau-Brunswick, et elle a été soumise à l'arbitrage.

M. MACLEAN : Pourquoi ne soumet-on pas également à l'arbitrage la réclamation de l'Ile du Prince-Edouard ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce qu'il n'y a pas matière à arbitrage.

M. MACLEAN : Oui, il y a lieu de soumettre la chose à l'arbitrage. On obéit sans doute à des exigences politiques en faisant pareilles conventions, et l'on ne s'inspire nullement des intérêts du pays en général, mais des intérêts provinciaux ; or, à titre de fédéraliste, et non pas comme représentant d'Ontario, je m'oppose à ce qu'on remette ces questions sur le bureau. Je n'ai pu réprimer un sourire cette après-midi, en entendant le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) nous dire tout ce que l'Ile du Prince-Edouard a éprouvé de pertes dans le passé par suite de l'incurie dont le gouvernement a fait preuve, dans l'entretien du service entre l'île et la terre ferme. Il prétend que ce que le gouvernement réussit à faire aujourd'hui, aurait pu s'accomplir tout aussi facilement par le passé. Ce n'est pas dans la construction de bateaux et l'établissement de lignes de communication qu'il faut chercher le critérium de ce qui aurait pu se faire par le passé, et à ce sujet je veux citer, pour l'édification de la Chambre, les paroles mêmes prononcées par le ministre de la Marine et des Pêcheries il y a quelques années, quand cette question est venue sur le tapis :

M. DAVIES : Si je prends la parole, c'est que je tiens à rectifier certaines assertions erronées de l'honorable député qui à deux ou trois reprises m'a attribué des paroles dont je récuse la paternité. Je n'ai pas affirmé que le Northern Light répond suffisamment au but de sa construction. Au contraire, j'ai déclaré qu'au printemps et à l'automne il fait bien son service, mais qu'au milieu de l'hiver, pendant une période d'un mois ou de six semaines il n'y a pas de vaisseau qui puisse accomplir la besogne.

C'est le même ministre qui vient d'affirmer, cette après-midi, que le gouvernement canadien, par le passé, a manqué à son devoir à cet égard. Aujourd'hui, toute son argumentation tend à prouver que le gouvernement conservateur n'a pas établi de service convenable ; tandis que jadis, lorsqu'il était dans l'opposition, voulant créer des ennuis aux conservateurs ou défendre l'ancien gouvernement Mackenzie, il affirmait l'impossibilité d'établir pareil service. Quant à cette mesure, le gouvernement en nous la présentant, a obéi sans doute à certaines exigences politiques, et c'est tout simplement un coup monté. Je le répète, je ne voudrais nullement consentir à ce qu'on commit la moindre injustice envers la plus petite province, et si je m'oppose aujourd'hui à la proposition du gouvernement, c'est qu'à mon avis, il n'a pas pris le bon moyen de régler la question. Nous allons nous susciter une foule d'ennuis, en encourageant ainsi chaque province à faire valoir sa réclamation; et il suffit d'exciter tant soit peu leur jalousie pour que bientôt il y ait une véritable course au clocher entre les provinces, de session en session, pour obtenir un remaniement de leur subvention. Pour emprunter l'expression dont M. Blake s'est servi, je voudrais voir cette question réglée d'une manière définitive et sans appel. Or, voilà qu'aujourd'hui tout est remis sur le bureau ; on a présenté des réclamations, et au lieu de les soumettre à l'arbitrage, le gouvernement entreprend de les régler en faisant des marchés.

Le gouvernement s'est imposé de grands sacrifices d'argent pour l'entretien de ce service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Il s'est engagé à le faire, sans doute ; mais l'entreprise est loin d'avoir été rémunératrice. Ce service a coûté au gouvernement $20,000 par année, sans compter les frais effectués pour la construction des vaisseaux actuels et les subventions accordées à d'autres vaisseaux, et tout cela pour l'entretien de ce service. Le gouvernement fédéral a fidèlement rempli ses obligations; il n'a rien négligé pour le faire, et la meilleure preuve, c'est le discours du ministre de la Marine et des Pêcheries, cette après-midi. Quant à nous, députés de la province d'Ontario, qu'on ne croie pas qu'en nous opposant à cette réclamation, nous obéissons à une pensée d'égoïsme. Non, tel n'est pas le mobile de notre attitude ; nous préférons, au contraire, envisager les choses à un point de vue plus élevé, en nous inspirant des intérêts de la Confédération dans son ensemble. Nous ne voulons pas voir surgir à tout instant l'embarrassante question du remaniement des subventions provinciales ; nous ne voulons pas pousser les provinces à se liguer pour obtenir de nouvelles concessions. Ce n'est pas ainsi que nous réussirons à consolider l'union fédérale. Ici, c'est toujours au point de vue des intérêts fédéraux qu'il faut se placer, tout en évitant de commettre des injustices envers les provinces. L'attitude actuelle du gouvernement tend au démembrement de la Confédération, plutôt qu'à la consolidation de notre édifice national. Espérons qu'il ne sera plus question de ces réclamations et de ces demandes de remaniement de subventions ; car, si nous ouvrons une fois la porte et si nous encourageons les provinces à venir formuler pareilles prétentions, nous ne réussirons qu'à provoquer leur rivalité, et cela au détriment des plus chers intérêts du pays.

M. D. C. FRASER (Guysborough) : J'hésiterais beaucoup à me prononcer aussi catégoriquement que vient de le faire l'honorable député qui m'a précédé. Tout tort veut être redressé et toute légitime réclamation mérite étude. Le temps n'est pas éloigné où tous ces différends entre les provinces et le gouvernement fédéral seront aplanis. En attendant, il faut bien étudier toutes les légitimes réclamations qui se présentent, et lorsque l'honorable député repousse avec dédain ces réclamations comme indignes de nos délibérations, il manque à son devoir.

L'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération a été subordonnée à une

certaine convention intervenue entre cette province et le gouvernement fédéral.

A-t-on tenu cet engagement? Voilà, à mon sens, toute la question. Abstraction faite de la question de prescription, est-ce qu'il y aurait lieu d'intenter une action devant un tribunal, relativement à l'exécution de pareille obligation? Pour dire franchement ma pensée, il est hors de doute que dans une cour d'équité, il y aurait lieu à poursuite. Or, le pays peut-il se montrer moins juste qu'une cour d'équité ? Faut-il donc que la Confédération signifie à toutes les provinces l'avis qu'il ne sera tenu compte d'aucune réclamation juste et équitable? Je crois donc que ce crédit est légitime. On peut parfaitement différer d'avis sur le chiffre plus ou moins élevé de ce crédit ; mais quant à la réclamation en elle-même, qu'il s'agisse, oui ou non, de remaniement de subventions provinciales, il ne saurait y avoir de doute sur la légitimité de la chose. L'honorable député a fait allusion à la Nouvelle-Ecosse. Tout ce que j'ai à dire au sujet de ces réclamations, c'est qu'aux yeux de tout tribunal civil, lorsqu'on prend la propriété d'autrui, il faut en payer le prix. C'est un article fondamental de la constitution des Etats-Unis que lorsque l'état s'empare de la propriété d'un particulier, il est tenu d'en payer la valeur. Or, le gouvernement fédéral s'est emparé de la propriété de la province de la Nouvelle-Ecosse et il est tenu de lui en verser le prix. Supposons que l'honorable député (M. Maclean) se soit emparé du lopin de terre de son voisin pour y construire une maison : il ne prétendra pas, à coup sûr, qu'il ait droit d'obtenir cette propriété à titre gracieux, par le seul fait qu'il y a fait une construction quelconque. Non, en équité, s'il veut avoir un titre valable, il lui faudra payer le prix de la terre en question. Ainsi en est-il de la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement fédéral s'est emparé de la propriété de cette province, sans lui en verser le prix, et la question ayant été soumise à l'arbitrage, un ex-juge de la province d'Ontario, province dont l'honorable député est l'un des représentants ici, a rendu à ce sujet un jugement, déclarant que la réclamation de la Nouvelle-Ecosse est bien fondée. A mon avis, c'est là un jugement sans appel.

Les orateurs qui m'ont précédé ont condamné la taxe qu'ont à acquitter les commis-voyageurs à l'Ile du Prince-Edouard, et je désapprouve la chose tout autant qu'eux. Je rougis à la seule pensée qu'une province voisine de la mienne ait pu établir une aussi mesquine législation. La seule excuse qu'elle puisse alléguer, c'est qu'elle y a été poussée par le besoin, dans l'impossibilité où elle se trouvait d'obtenir du parlement fédéral ce à quoi elle avait droit. Les autres provinces, je l'espère, ne suivront pas cet exemple, et d'ailleurs, le peu d'importance de la chose ne nous autorise pas à la placer sur le même pied que la grosse question que nous discutons. Ce débat, je l'espère, portera la législature de l'île à abroger la loi en question, chose que les représentants de cette province verront d'un bon œil, j'en suis convaincu, et entr'autres l'honorable député de la gauche qui doit prendre la parole dans un instant. J'espère qu'il usera de sa puissante influence auprès du parlement de l'île pour obtenir l'abrogation de cette législation établie au détriment des commis-voyageurs, braves gens, qui méritent un bien meilleur accueil que celui-là, quand ils vont étaler les produits supérieurs des autres provinces, aux yeux des habitants de l'île émerveillés de la beauté de ces articles. Que mon honorable ami se fasse donc ici l'éloquent interprète de la pensée de toute la Chambre, et je ne doute point que l'Ile du Prince-Edouard ne donne satisfaction à ses provinces sœurs ; de sorte que, désormais, le député de Toronto-ouest (M. Clarke) ne sera plus en lieu de montrer du doigt avec mépris cette belle province, coupable d'avoir établi pareille législation, indigne du rang qu'elle occupe dans le concert des provinces canadiennes.

M. E. HACKETT (Prince-ouest, I.P.-E.) : Je veux être bref ; mais avant d'aborder l'étude de la question qui fait le fond du débat, je tiens à dire tout le plaisir que m'ont causé les observations du député de Guysborough (M. Fraser) : et puisqu'il a invoqué mon témoignage, je puis bien déclarer que depuis douze ans je n'ai cessé d'élever la voix contre cette taxe. Mais j'ai élevé la voix en vain ; j'ai prêché dans le désert et pourquoi ? Parce que les libéraux, les amis de l'honorable député (M. Fraser) étaient au pouvoir dans cette province. Je ne serais que trop heureux de l'abolition de cet impôt, établi au détriment du commerce canadien. Ce n'est pas une taxe municipale, mais provinciale, établie par la législature de l'île à l'encontre du commerce des provinces sœurs. Si Charlottetown ou Summerside imposait une taxe municipale sur les commis-voyageurs, ce serait un moindre mal ; mais, de fait, ce sont les amis de l'honorable député (M. Fraser) qui frappent ainsi d'un impôt le commerce canadien. Le premier ministre, je l'espère, s'abouchera avec son collègue, le ministre de la Marine, dont je regrette l'absence ce soir, et le pressera de mettre en œuvre toute son influence auprès du gouvernement provincial afin de faire révoquer cette taxe, au cours de la session qui se tient actuellement dans l'île.

Les marchands de gros de grandes villes comme Toronto, Montréal, Halifax, Saint-Jean, Québec et d'autres parties du pays envoient leurs commis-voyageurs dans notre province. Ces voyageurs y dépensent leur argent de différentes façons ; ils acquittent le prix de leurs places sur les voies ferrées, ils paient leurs comptes aux hôtelleries, et s'ils veulent faire une excursion à la cam-

pagne, ils paient aux cultivateurs certaines sommes pour des chevaux de louage ; et puisque la province bénéficie de ces dépenses, il n'est pas juste de traiter de la sorte ces agents de commerce. Ce qu'il y a de fâcheux, ce n'est pas tant le chiffre même de l'impôt ainsi perçu que la gêne qu'en éprouve le commerce et les tracasseries qu'éprouvent les voyageurs, traquées qu'ils sont par des détectives, ainsi que l'a fait observer l'honorable député qui m'a précédé. Le député de Toronto (M. Brock) qui est marchand de gros, me dit qu'il envoie tous les ans à l'île quatre commis pour y vendre des marchandises, et il ajoute qu'il y va de l'intérêt même de cette province de ne pas restreindre la liberté du commerce et de faire disparaître cette flétrissure imprimée au bon nom et à l'honneur de l'île du Prince-Edouard. J'espère que la gouvernement fera comprendre à ses amis l'importance de la chose.

Je me serais abstenu de prendre la parole, si les observations du député de Lanark (l'honorable M. Haggart) et celles du député d'York-est (M. Maclean) ne m'avaient imposé le devoir de la réplique.

La résolution dont la Chambre est saisie ne tend pas à accorder une augmentation de subvention, mais tout simplement une compensation à l'Ile du Prince-Edouard, en raison de l'inexécution de la convention faite à l'époque de l'admission de cette province dans la Confédération. Le premier ministre est entré dans le vif de la question, quand il dit que les gouvernements, tout comme les particuliers, sont tenus de remplir leurs engagements. Il a été prouvé que le gouvernement canadien n'a pas rempli son devoir à cet égard et qu'après s'être engagé à entretenir des communications ininterrompues, hiver et été, au moyen des bateaux à vapeur, entre l'île et la terre ferme, il a négligé de le faire. Le député de Lanark (l'honorable M. Haggart) le sait, puisqu'il faisait partie du cabinet à cette époque ; en 1887, le gouvernement fit voter une loi accordant à perpétuité à l'Ile du Prince-Edouard une somme annuelle de $20,000, en raison du fait que cette province est obligée de fournir sa quote-part des subventions votées pour la construction de chemins de fer dans les autres parties du pays, chose dont elle ne retire aucun bénéfice. Voilà donc un précédent législatif créé par un cabinet conservateur, et qui vient à l'appui de la proposition en discussion. Convaincu que l'Ile du Prince-Edouard était victime d'une injustice, le gouvernement de cette époque plaça à perpétuité au crédit de cette province cette somme annuelle de $20,000.

Le gouvernement actuel ne fait donc que marcher sur les brisées de ses prédécesseurs. Après mûre délibération, il constate que l'Ile du Prince-Edouard a droit à cette compensation.

Inutile de m'étendre longuement sur la grandeur des pertes occasionnées à l'Ile du Prince-Edouard par le manque de communications dont elle a souffert pendant si longtemps ; car le député de Prince-Est (M. Lefurgey) et celui de King (M. Hughes) ont fait un complet exposé de la question. Il s'agit donc ici d'un simple acte de justice. D'ailleurs, l'Ile du Prince-Edouard n'est pas la seule intéressée. Comme le prouve la lettre du président de l'association des commis-voyageurs, lettre dont le député de Toronto-ouest (M. Clarke) nous a donné lecture, la population d'Ontario prend un très vif intérêt à cette question de communications au moyen de bateaux à vapeur.

Ainsi que nous l'a déclaré le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies), on avait réclamé la somme de $5,000,000 en faveur de l'Ile du Prince-Edouard, à titre d'indemnité pour les pertes qu'elle a subies par suite de l'absence de communications. D'autre part, le gouvernement consentait, paraît-il, à payer $1,000,000. Je constate avec bonheur que le gouvernement a reconnu, dans une certaine mesure, les droits de l'Ile du Prince-Edouard ; et le Canada, espérons-le, rendra volontiers justice pleine et entière aux habitants de cette province, qui sont obligés d'acquitter leur quotité de l'impôt, dans la proportion de la population de l'Ile, qui est un quarante-unième de la totalité de la population du pays. Nous acceptons donc cette somme à titre de moitié de notre créance, quitte à réclamer plus tard le plein montant. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit que, depuis que le Stanley a été placé sur cette route, en 1888, le service a été fort satisfaisant et qu'il ne s'est produit aucun mécontentement. Je tiens à dire au ministre qu'il règne encore un certain mécontentement, bien que le gouvernement y ait placé deux steamboats. Je ne prétends pas que depuis 1888 le gouvernement n'ait pas tenté d'efforts sérieux pour remplir les obligations découlant de la convention adoptée à l'époque de l'admission de l'île dans la confédération. Malgré cela, il règne encore un vif mécontentement dans la province.

J'ai déjà signalé à la Chambre le fait que l'hiver dernier, l'Ile du Prince-Edouard s'est trouvée privée, pendant dix jours, de communications avec le continent. Est-ce bien là un état de choses satisfaisant? Force nous sera donc de persister dans nos réclamations, tant qu'on n'aura pas placé ces bateaux à vapeur aux endroits voulus, afin d'assurer la communication ininterrompue avec le continent. Quels sont les endroits convenables? Je le répète, le gouvernement devrait faire desservir par le Minto la route entre Georgetown et Pictou, à l'extrémité est de la province ; tandis que le Stanley desservirait la route entre Summerside et le cap Tourmentine, à l'extrémité ouest de la province. Si on persiste à garder ces deux bateaux sur la même route, ils seront toujours exposés à être arrêtés, comme cela est arrivé l'hiver dernier. Je tiens à faire comprendre au premier ministre que, pour assurer cette communication, il faudrait que la

jetée au Cap-Tourmentine fût mise dans l'état voulu pour la manutention du fret, puis il faudrait voir à ce que les bateaux desservent les routes que j'ai indiquées. Quand le vent souffle de l'est et que la route de l'est est obstruée, la route de l'ouest sera dégagée ; et, s'il souffle de l'ouest et que la route de l'ouest soit menacée d'être obstruée —bien que la chose ne soit pas arrivée cet hiver—alors, le passage de l'est sera libre.

Je ne m'arrêterai point sur la convention intervenue entre le gouvernement fédéral et la province, à l'époque de l'union, vu que le sujet a déjà été épuisé par les orateurs précédents. Cette convention, par laquelle le gouvernement fédéral s'est engagé à entretenir les communications, hiver et été, entre l'île et le continent, est l'œuvre d'hommes de grande expérience, appartenant aux deux partis politiques. Par le passé, le gouvernement a failli à ses engagements à cet égard, et je l'appréhende fort, s'il ne tient pas compte de mon avis, il est possible qu'il échoue encore à l'avenir. En pareilles circonstances, il sera de notre devoir d'insister sur la reconnaissance de nos droits.

Le député de Toronto-est (M. Kemp) nous a dit qu'il s'agit ici d'une augmentation de la subvention provinciale ; et il nous a laissé entrevoir le jour où il faudrait mettre ordre aux affaires du ménage national, en faisant un remaniement général de ces subventions.

A l'époque où l'Ile du Prince-Edouard fut admise dans la Confédération, l'on pensa que la subvention accordée à la province, ainsi qu'une légère taxe supplémentaire imposée au peuple, suffiraient aux besoins de l'administration provinciale. L'expérience a prouvé que c'était là une erreur. Nos seules ressources naturelles, ce sont nos terres agricoles et les pêcheries ; nous n'avons ni mines ni forêts à notre disposition, et si nos recettes fléchissent, c'est à la taxe directe qu'il nous faudra demander de quoi rétablir l'équilibre dans nos finances. Le gouvernement fédéral, abstraction faite de sa couleur politique, a donc le devoir d'étudier sérieusement la situation et de rendre justice à notre province. J'ai lu dans un journal que la province d'Ontario est la grande vache à lait du Canada et que les provinces maritimes, à force de la traire, l'ont complètement épuisée. Voyons donc ce qui en est. J'avais l'honneur de siéger dans cette Chambre en 1880, époque où le parlement fut saisi de la question de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'appuyai cette propositon. L'Ile du Prince-Edouard avait alors à se plaindre de l'inaccomplissement des engagements pris par le gouvernement fédéral, à l'époque de l'admission de la province dans la Confédération, et la Colombie Anglaise nourrissait aussi des griefs de même nature. Les habitants de cette île, située à un millier de milles à l'est d'Ottawa, dûrent fournir leur juste quote-part pour la construction de cette voie ferrée. Il n'y a pas de province qui ait autant bénéficié qu'Ontario de la construction de ce chemin de fer. Du lac Nipissing à Port Arthur, sur une distance de 800 milles, à travers la province d'Ontario, ce chemin de fer dessert une contrée qui était alors inconnue, non seulement à la population de l'Ile du Prince-Edouard, mais encore aux habitants d'Ontario. L'établissement de cette voie ferrée a ouvert à la colonisation le pays connu sous le nom de nouvel Ontario, contrée remarquable, par ses richesses minérales et forestières. On jette les hauts cris, parce que le gouvernement nous accorde ces $30,000. Mais l'Ile du Prince-Edouard a aussi contribué à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'Ottawa à Vancouver, sans qu'elle en retire d'avantage direct. Soyons donc justes, dans la conduite des affaires publiques. Quel que soit le parti au pouvoir, ce que nous voulons, c'est qu'on nous rende justice.

Relativement à l'entretien des communications au moyen de steamships, on estime peut-être que consacrer $30,000 à pareil service, c'est faire une dépense exagérée. Le député de King (M. Hughes) nous a signalé l'augmentation des recettes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, dont le gouvernement est propriétaire, et cela parce que cette ligne de vapeurs se raccorde avec le chemin de fer Intercolonial. Comme l'a fait observer le ministre de la Marine et des Pêcheries, cette après-midi, dans quelques années les recettes du chemin de fer et des steamships se quadrupleront et la somme qu'on verse aujourd'hui à l'Ile du Prince-Edouard, et dont cette province est censée devoir seule bénéficier, retombera dans le trésor public sous forme de recettes du chemin de fer et des steamships. Espérons que désormais on ne fera plus appel à l'esprit de clocher et qu'on ne prétendra pas que l'Ile du Prince-Edouard reçoit au delà de son dû. J'ai confiance que cette résolution sera adoptée sans opposition. Il n'y a pas lieu d'aller aux avis en pareille matière. Je le répète, nous acceptons cette somme à titre de versement sur ce qui nous est dû, par suite de l'inexécution des stipulations du contrat intervenu entre le gouvernement et l'île à l'époque de l'union.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Je n'ai qu'une simple observation à faire au sujet de cette subvention contre laquelle, du reste, je n'ai aucune objection à formuler ; car personne n'est plus disposé que moi à appuyer toute mesure tendant à l'acquittement des dettes que le gouvernement fédéral peut avoir contractées en droit ou en équité, envers une province quelconque. En même temps il serait peut-être à propos de rappeler à la Chambre qu'à l'époque de l'union du Bas-Canada et du Haut-Canada, cette dernière province était grevée d'une forte dette. Or, aujourd'hui que les représentants d'Ontario nous parlent des fardeaux dont leur province est grevée par suite des dépenses toujours croissantes des autres provinces, il est peut-être utile de

leur rappeler qu'à l'époque de l'union, le Haut-Canada était grevé d'une dette de £1,220,959 sterling, entraînant une charge annuelle de £65,768 sterling à titre d'intérêt. Alors, la dette du Bas-Canada ne s'élevait qu'à £96,647 sterling, portant un intérêt annuel de £4,007 sterling. A l'époque de l'union, on greva donc le Bas-Canada du fardeau de la dette du Haut-Canada, sous prétexte que la population de la première province était plus élevée que celle de cette dernière. Le Bas-Canada avait un revenu de £150,000, tandis que celui du Haut-Canada n'atteignait que £122,000. Le budget des recettes et des dépenses du Bas-Canada était en équilibre, tandis que le Haut-Canada avait tout simplement en banqueroute.

Dans une dépêche qu'il adressait au gouvernement anglais, le procureur du Canada-Uni, monsieur Poulett Thompson, déclarait que si l'Angleterre ne voulait pas que le Canada se vît forcé de faire des emprunts à 8 et 9 pour 100, le gouvernement serait obligé de garantir un emprunt afin de répondre aux plus pressants besoins. Le Bas-Canada se trouvait alors dans une superbe situation, géographiquement et de toute autre façon. Bien que la province eût fait de grands frais pour le gouvernement civil ; bien qu'elle eut été taxée sans le consentement de ses représentants ; bien qu'elle eût à porter le poids d'une dette créée par des gouverneurs irresponsables, elle était en mesure de tenir son budget en équilibre et sa situation financière ne laissait rien à désirer. Or, le crédit du Bas-Canada servit à payer la dette du Haut-Canada.

Mais aujourd'hui que la question de la situation financière des provinces revient sur le tapis, si l'on tient à redresser toutes les injustices, j'espère que le gouvernement n'oubliera pas la situation faite à la province de Québec. On m'objectera peut-être que cette dette est bien antérieure à l'époque de l'établissement de la confédération ; mais à cela je réponds que, si l'on veut régler la question au point de vue du droit et de l'équité, il serait parfaitement légitime de revenir quelques années en arrière. Quand il s'agira du remaniement des subventions accordées aux différentes provinces, il ne faudra pas oublier que la province de Québec a perdu, à l'époque de l'union, l'équivalent de près d'un demi million de louis sterling, dont a bénéficié la province qui porte aujourd'hui le nom d'Ontario. En outre, on tiendra compte, je l'espère, de l'intérêt de la dette dont s'est trouvée ainsi chargée la province de Québec, au bénéfice d'Ontario. Le gouvernement fédéral pourrait remédier à cette injustice en défalquant de la subvention accordée à Ontario pour l'ajouter à celle de la province de Québec, l'équivalent de l'intérêt calculé d'après la totalité de la créance de Québec.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité afin de délibérer la résolution.

M. MACLEAN : Je désire donner lecture d'un entrefilet publié dans La Patrie de ce soir, sur la question qui nous occupe. Il porte en titre : " Opinion conservatrice ".

Réflexions de l'Evénement sur la question du subside fédéral :

La Patrie estime que la détermination que vient de prendre le gouvernement Laurier d'augmenter de $30,000 annuellement le subside fédéral à la province de l'Ile du Prince-Edouard, est peut-être le premier pas dans la voie du rajustement des subsides aux gouvernements provinciaux.

Ainsi voilà que l'organe d'un des ministres dit qu'à son avis, cette question ouvre la porte au remaniement des subventions accordées aux gouvernements provinciaux.

L'Evénement ajoute :

C'est au moins une excellente occasion pour le gouvernement de Québec de remettre cette question sur le tapis. Depuis une quinzaine d'années, elle a été inscrite sur le programme de tous les gouvernements qui seront succédés ici. Mais aucun d'eux n'a pu le résoudre, aucun d'eux n'a pu amener le gouvernement d'Ottawa à rajuster d'une façon plus équitable le subside qu'il paie annuellement à notre province. Le gouvernement Parent, qui est en parfaite communauté d'idée et de sentiment avec le gouvernement fédéral, devrait entreprendre le règlement de cette question. Il n'y a pas que l'Ile du Prince-Edouard qui a des griefs, et si Ottawa vient de se montrer généreux et juste envers la plus petite province de la Confédération, pourquoi n'en ferait-il pas autant envers la province de Québec, la deuxième de la Confédération.

Nous le répétons, l'occasion est des plus favorables au rajustement du subside fédéral, et le gouvernement de Québec devrait s'empresser d'en profiter.

Voilà qui confirme ce que je disais il y a un instant : loin de fermer la porte à ces réclamations, nous l'ouvrons toute grande. Le ministre de la Marine et des Pêcheries déclare qu'il s'agit ici d'un règlement de comptes absolument définitif et qu'il n'y aura plus lieu d'y revenir ; tandis que, de fait, nous ne faisons qu'ouvrir la porte et faire le premier pas dans cette voie : preuve, la déclaration faite ici même par les députés de l'Ile du Prince-Edouard ; preuve encore, l'avis exprimé par l'organe du ministre des Travaux publics, disant que le temps est arrivé de remanier les subventions accordées aux provinces. Voici le député de Labelle (M. Bourassa), qui commence à fourbir ses armes et fait valoir les titres de la province de Québec. Où tout cela aboutira-t-il ? Je le répète, nous ouvrons la porte aux réclamations des provinces, et le résultat sera que, d'ici à cinq ans, il nous faudra, à chaque session, consacrer un temps précieux à la discussion de ces demandes. Pour ma part, si j'élève la voix contre cette résolution, ce n'est pas que je sois d'avis qu'il faille refuser de rendre justice à l'Ile du Prince-Edouard, mais parce que je ne saurais approuver les moyens employés par le gouvernement pour régler cette question.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : M. le Président, les députés de l'Ile du Prince-Edouard se sont évertués à prouver que cette province n'a pas reçu sa juste quote-part des deniers publics distribués aux provinces. Il me semble, pourtant, que par le passé le gouvernement fédéral a toujours traité cette province avec justice. Depuis l'établissement du régime de la Confédération, la province d'Ontario, dont la population est de 2,000,000 d'âmes, n'a reçu que $80,000 de subvention annuelle, pour les besoins de l'administration, et cela sous l'empire d'une disposition de la loi de l'Amérique Britannique du Nord ; tandis que l'Ile du Prince-Edouard, qui ne compte que 109,000 âmes, a reçu $30,000 par année. Si le gouvernement avait accordé à Ontario, en proportion de sa population, ce que l'Ile du Prince-Edouard a reçu, elle aurait touché annuellement au moins $600,000. On le voit, depuis son entrée dans la Confédération, cette province a reçu $30,000 de plus qu'elle n'aurait eu droit de recevoir sur le pied de la subvention accordée à Québec et à Ontario ; de sorte que, si ce supplément de $30,000 est une légitime compensation des pertes qu'elle a subies pendant les quinze années, de 1873 à 1888, elle a déjà reçu ample compensation.

Ce crédit de $30,000 suffit donc amplement à indemniser la province des pertes subies par suite de l'inaccomplissement de la convention intervenue entre les deux gouvernements à l'époque de l'admission de l'Ile du Prince-Edouard dans la Confédération, relativement à l'entretien des communications entre l'île et le continent. Du reste, quand j'affirme qu'il y a ici ample compensation, je ne m'appuie nullement sur les données qui ont servi de base à l'estimation des pertes subies par la province, puisque les documents relatifs à cette affaire n'ont pas encore été déposés sur le bureau. S'il nous est possible d'en prendre connaissance, avant que le bill sur lequel est basé cette résolution subisse sa dernière épreuve, peut-être serons-nous en mesure d'en apprendre davantage sur les données qui ont servi de base à ce chiffre. Ce qui tend à nous faire croire que la province est satisfaite, c'est que le ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) qui vient lui-même de l'île, semble convaincu qu'il y a compensation suffisante. Du reste, en pareille matière, les exigences politiques jouent un rôle tout aussi important que la compensation elle-même accordée en équité à la province. Ce à quoi le gouvernement tient surtout, c'est de se concilier la faveur des habitants de la province, en leur accordant ample indemnité pour leurs pertes et jamais il n'aurait songé à faire une compensation incomplète ou qui eût été une cause de mécontentement. En leur accordant ainsi pleine et entière compensation et en faisant taire tout mécontentement le gouvernement peut compter plus sûrement sur l'appui des électeurs, pour les luttes de l'avenir.

Comme je viens de l'établir, l'île du Prince Edouard depuis l'époque de son admission dans la Confédration, a reçu $30,000 par année pour les besoins de l'administration, tandis qu'Ontario a reçu $80,000 et Québec, $70,000 ; de sorte que, virtuellement, le gouvernement lui a accordé près de $30,000 de plus que ce qu'elle aurait eu droit de recevoir, si on avait pris pour base de cette subvention la population des différentes provinces. Relativement à l'allocation de 80 cents par tête de la population, donnée à chaque province, je constate que la subvention payée à l'Ile du Prince-Edouard est basée sur la population à la fin de chaque période décennale. Ainsi, actuellement c'est le chiffre de la population de 1891 qui sert de base à la subvention de la province, tandis que pour les provinces d'Ontario et de Québec, c'est encore la population de 1861 qui sert de base. On le voit donc, l'Ile du Prince-Edouard jouit à cet égard d'un privilège refusé aux autres provinces. Bien que la population d'Ontario ait subi une forte augmentation depuis 1861, la subvention de la province est restée stationnaire. Ainsi en est-il de la province de Québec ; tandis que la province de l'Ile du Prince-Edouard voit sa subvention augmenter à chaque période décennale avec le chiffre de sa population. Ainsi donc, depuis son entrée dans la Confédération, la province a joui d'un privilège non seulement pour la subvention annuelle accordée pour les besoins de l'administration, mais en outre, relativement au paiement de la subvention, elle jouit d'une préférence sur Ontario et Québec. Elle a donc déjà reçu ample compensation pour les pertes qu'elle a subies depuis son admission dans la Confédération. Toutefois, il semble exister un grief : la province de l'Ile du Prince-Edouard prétend avoir droit à compensation, et le gouvernement, après mûre délibération sans doute, s'est convaincu qu'il importe de venir à composition.

Je ne suis pas prêt dans le moment à dire quel montant serait convenable, si c'est $30,000 par année ou $20,000 par année, mais je suis porté à croire, de prime abord, que le chiffre mentionné est amplement suffisant et j'en conclus que les exigences politiques de cette affaire ont pu induire le gouvernement à croire que le chiffre le plus élevé est le chiffre qu'il devrait proposer de payer à l'Ile du Prince-Edouard. Je suis heureux cependant, que le gouvernement ait décidé de payer cette somme quelle qu'elle puisse être, que ce soit $20,000 par année ou $30,000 par année, comme subvention annuelle, au lieu de donner à la province une somme ronde en argent. Je crois qu'il eût été malheureux que cette somme eût été capitalisée, et que la province de l'Ile du Prince-Edouard eût reçu $1,000,000 au lieu de $30,000 par année. Nous Ontariens, nous savons comment nos fonds en fidéicommis ont été gaspillés par suite du fait que la subvention accordée en 1884 a été traitée par le gouvernement

d'Ontario, non comme une subvention, mais comme intérêt sur le capital, puis en retirant du gouvernement fédéral un emprunt sur ce montant, hypothéquant la somme capitalisée de la subvention. Nous savons dans Ontario comment toutes nos ressources ont été gaspillées et dissipées. Bien que, lors de la Confédération, nous eussions des fonds placés en fidéicommis et entre les mains du gouvernement fédéral au montant de $3,500,000, et bien que nous ayons eu en 1884 une subvention supplémentaire de $142,000, nonobstant tout cela, je puis dire que nous sommes aujourd'hui sans un seul dollar de surplus, en dépit du fait que le trésorier de la province d'Ontario vient chaque année dire au peuple qu'il a un surplus, parfois de $2,500,000 et parfois plus, conclusion à laquelle il arrive tout simplement en capitalisant la subvention de 1884.

J'espère que le gouvernement ira un peu plus loin et qu'il accordera cette subvention à des conditions telles que la province de l'Ile du Prince-Edouard sera dans l'impossibilité de l'hypothéquer ou de la grever en aucune manière, afin que cela reste toujours une subvention, et qu'elle ne puisse jamais retirer du trésor fédéral la somme capitalisée, ni emprunter du gouvernement fédéral et engager la subvention comme garantie. Je crois que cette condition est essentielle si nous voulons empêcher la province de s'endetter. C'est une grave question aujourd'hui que celle de savoir ce que vont devenir les gouvernements provinciaux. Ils s'endettent rapidement et il faudra de toute nécessité que le gouvernement fédéral exerce sur eux une certaine surveillance paternelle, vu que, lorsqu'ils seront endettés au-delà de leurs ressources, vous pouvez être assurés qu'ils s'adresseront au gouvernement fédéral pour les tirer d'affaire. Si nous ouvrons de nouveau la question des subventions aux provinces, nous devrions l'entourer de toutes les sauvegardes qui empêcheront ces subventions d'être dissipées ou gaspillées. Nous devrions voir à ce que l'argent ne soit employé à rien autre chose qu'aux fins ordinaires du gouvernement d'année en année, afin de conserver ainsi pour les générations futures le revenu de la province, et afin que l'Ile du Prince-Edouard ne revienne pas nous demander encore un supplément. J'espère que le bill qui sera basé sur ces résolutions contiendra quelque sauvegarde qui empêchera autant que possible la dépense extravagante de cette subvention.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les deux côtés de la Chambre semblent admettre que le gouvernement fait ce qui est juste envers l'Ile du Prince-Edouard, mais quelques craintes ont été exprimées. L'honorable député d'York-est (M. Maclean) vient de dire que nous ouvrons la porte très large, et naturellement le ministre des Travaux publics en attrappe encore sa part. S'il en était autrement, ce serait vraiment étonnant. Mon honorable ami (M. Maclean) a cité un journal publié à Montréal. J'ai des fils et ils sont journalistes. Je n'ai nul désir de les voir mourir maintenant ; j'espère qu'ils vivront longtemps, et qu'ils deviendront de bons journalistes. Mais ils sont tout aussi indépendants de moi que je suis indépendant de l'opposition en cette Chambre. Je m'intéresse à eux, et j'espère que dans le journal qu'ils publient ils m'appuieront autant qu'ils le pourront.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tant que je ferai ce qui est juste.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je saisis cette occasion pour dire que non seulement je n'écris pas dans la Patrie—je n'en ai pas le temps—mais je suis parfois des semaines sans la lire. Je dois dire, cependant, qu'avant d'entrer à la Chambre ce soir j'ai lu l'article dont on a parlé. La Patrie a publié un article de l'Evénement de Québec, journal conservateur. C'est un procédé dangereux. Je dois dire immédiatement que je ne partage pas du tout les sentiments exprimés dans cet article. La province de Québec est très capable de se passer de l'aide du parlement fédéral. La province de Québec n'a pas de réclamation et n'a pas l'intention d'en avoir contre le Dominion. C'est une fausse impression que celle qui consiste à croire que la province de Québec est plus endettée que les autres provinces. Cela peut sembler ainsi pour ceux qui ne connaissent pas les faits. La dette de la province de Québec est assez considérable, mais notre dette municipale est peu élevée, tandis que la dette municipale de la province d'Ontario est très considérable. Je dis que la province de Québec n'a pas de réclamation contre le Dominion. Mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) dit que la province de Québec va livrer un assaut contre le trésor fédéral, et vous verrez cela demain matin dans le World de Toronto, avec des titres flamboyants. Je veux dire à la Chambre et au pays qu'il n'y a rien dans cette déclaration et que la province de Québec est très capable de se suffire à elle-même. Je prétends que nous n'ouvrons nullement la porte aux abus, mais que nous réglons tout simplement un compte qui aurait dû être réglé il y a longtemps. Les provinces ne devraient pas attendre de la part du Dominion plus qu'elles ne reçoivent maintenant. Naturellement, je parle pour moi seul, mais je crois que tous ceux qui ont un peu étudié les affaires fédérales sont tout disposés à dire que les provinces devraient apprendre à savoir qu'elles doivent se conduire conformément à leurs ressources. Si elles dépensent plus qu'elles ne devraient, qu'elles payent l'impôt. Le Dominion est une chose et les provinces en sont une autre.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : Je n'ai pas d'objection sérieuse au montant d'argent qui doit être donné à l'Ile du Prince-Edouard, mais s'il doit y avoir un remaniement, qu'il soit général. Le ministre des Travaux publics dit que cette réclamation est juste et qu'elle aurait dû être réglée il y a longtemps. Comment sait-il si cela n'a pas été réglé il y a longtemps ? Comment sait-il si, lors du réglement de 1884, on n'a pas réglé avec l'Ile du Prince-Edouard ? Le ministre des Finances et le ministre de la Marine et des Pêcheries disent que toutes ces réclamations étaient dues en 1887, mais est-ce que la somme accordée à l'Ile du Prince-Edouard en 1887 n'était pas un réglement final ? Je me rappelle que lorsque nous avons donné un supplément de $20,000 à l'Ile du Prince-Edouard, l'on supposait que cela devait régler toutes les réclamations qui n'avaient pas été reconnues en 1884. On prétend maintenant qu'en vertu des termes de l'union en 1873, nous étions obligés de donner à l'Ile du Prince-Edouard un service efficace et que nous n'avons pas rempli cette obligation. Il est vraiment curieux de constater que ce gouvernement libéral trouve à redire au service qui a existé entre 1874 et 1878. Les libéraux étaient alors au pouvoir, et c'est leur ministre de la Marine et des Pêcheries dans le gouvernement Mackenzie qui a construit le Northern Light.

Nous les avons entendus à maintes reprises défendre énergiquement ce navire, et déclarer en cette Chambre qu'il remplissait toutes les conditions requises aux termes de l'union. Sir Louis Davies lui-même, après son arrivée au pouvoir, a admis que le service du Northern Light était très efficace excepté durant quelques semaines de l'année, et que d'après une enquête faite par un comité de cette Chambre, et d'après sa propre connaissance de tous les faits connus de la science à cette date, il n'y avait aucun moyen par lequel durant quatre ou six semaines de l'hiver, il était possible de maintenir les communications. Tels sont les faits en cette affaire. Si vous voulez donner une subvention plus considérable à l'Ile du Prince-Edouard, si vous voulez réparer la maladministration de cette province depuis 1891 jusqu'à 1901, grâce à laquelle elle a perdu un montant s'élevant à $1,000,000 ou aux $30,000 par année que vous lui donnez, donnez l'argent en vertu de quelque principe qui soit juste et équitable envers les autres provinces, mais pas pour les raisons que le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries invoquent—qu'entre 1874 et 1878 les conditions de l'union n'ont pas été remplies. J'ai entendu à maintes reprises ces honorables ministres défendre l'action du gouvernement dans l'exécution de ce contrat. De 1878 à 1887, je les ai entendus justifier l'emploi de tous les navires qui ont été employés pour exécuter ce contrat. J'ai entendu le ministre de la Marine et des Pêcheries dire en cette Chambre que toutes les exigences du contrat avaient été mises à exécution par le Northern Light excepté durant quatre ou six semaines. Comment avons-nous exécuté les conditions ? D'abord, des années après l'entrée de la province dans l'union, il y avait pour la Confédération une perte sèche de $15,000 par année pour exécuter le contrat et durant les années suivantes jusqu'au moment actuel, nous avons eu une perte sèche de $20,000 par année et une dépense de plus de $400,000 pour les bateaux sans compter les subventions annuelles données à diverses compagnies de vapeurs à Charlottetown afin de venir en aide à ce service. Nous avons fait tout notre possible pour exécuter le contrat, et il est tout simplement ridicule de venir ici maintenant demander $30,000 par année comme compensation pour la prétendue non-exécution de ces conditions de la part de la Confédération. Je dis que la Confédération a rempli à la lettre chacune des promesses qu'elle a faites à l'Ile du Prince-Edouard ; et si l'île, comme je le crois, est entrée dans la Confédération sans avoir déterminé d'une façon convenable sa condition financière—car je ne crois pas qu'on lui ait rendu justice lors de son entrée dans la Confédération—et si elle a droit à une somme supplémentaire, que le règlement soit fait sur une base équitable en donnant les raisons de ce règlement ; mais que l'on ne vienne pas ici avec des excuses comme celles données par le ministre de la Marine et des Pêcheries pour demander une nouvelle subvention. Si une injustice a été commise lorsque cette petite île est entrée dans la confédération, il n'y a pas un homme dans tout le Dominion qui n'est pas fier de son acquisition et qui ne sera pas prêt à lui rendre justice pleine et entière ; mais si vous devez augmenter quelques-unes des subventions provinciales, le peuple, d'une extrémité à l'autre de la confédération, insistera pour que justice soit en même temps rendue à toutes les provinces ; et s'il doit y avoir augmentation de subvention au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse et à l'Ile du Prince-Edouard parce qu'ils ont de justes réclamations contre le Dominion, ma province a des réclamations dix fois plus justes qu'aucune des provinces maritimes.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Gaspé) : M. l'Orateur, je n'ai qu'un mot à ajouter à ce qui a été dit par l'honorable ministre des Travaux publics. Chaque fois qu'une province s'adresse au gouvernement pour lui demander, non pas un rajustement de subvention, mais le règlement de réclamations, certains journaux ont coutume de dire qu'il y aura un assaut contre le trésor fédéral de la part de la province de Québec. Eh bien ! M. l'Orateur, bien que je sois encore jeune, j'ai suivi la politique de ma propre province depuis dix ou quinze ans, et je dois dire que la province de Québec, telle qu'elle est aujourd'hui, est très capable de se suffire à elle-même. Sous l'administration de l'honorable M. Marchand, et sous le ministère ac-

tuel de l'honorable M. Parent, le gouvernement de la province de Québec a pu, durant les quatre ou cinq dernières années, montrer de très bons surplus existant en réalité ; et ces surplus démontrent que le gouvernement de Québec est sagement administré. Or, M. l'Orateur, je crois que la réclamation de l'Ile du Prince-Edouard a été bien présentée à la Chambre et l'argument qui a été soumis à lord Granville il y a dix ou douze ans, lorsque la réclamation de l'Ile du Prince-Edouard a été déposée au pied du Trône par les délégués de cette province, justifie la conduite adoptée par le gouvernement fédéral. En ce qui concerne la question de la révision des subventions provinciales, j'ajouterai que, bien que je ne sois pas prêt ce soir à préconiser une révision, je dois déclarer que ce n'est pas une question de parti, ni dans les diverses provinces ni au parlement fédéral. Cette question a été étudiée par les gouvernements des diverses provinces depuis la confédération. Pour parler de ma propre province, je dirai que, dès 1883, le parti conservateur de Québec, ayant pour chef l'honorable M. Wurtele, aujourd'hui le juge Wurtele, de la cour d'Appel, et alors trésorier du gouvernement provincial, faisait une réclamation contre le gouvernement fédéral, et dans son discours sur le budget, M. Wurtele donnait d'excellentes raisons à l'appui de cette réclamation. Plus tard, l'honorable M. Mousseau, qui, après avoir été secrétaire d'Etat dans le gouvernement fédéral, était devenu premier ministre de la province de Québec, avait aussi parmi les principaux articles de son programme, à la session de 1884, cette question de la révision des subventions provinciales. Plus tard, en 1887, la question fut abordée par des hommes publics, non seulement de la province de Québec, mais de toutes les provinces qui y étaient représentées.

M. CLANCY : L'honorable député me permettra-t-il de lui demander qui était l'esprit dirigeant de cette conférence ? N'était-ce pas M. Mercier ?

M. LEMIEUX : L'honorable M. Mercier, je le dis avec orgueil, en était l'esprit dirigeant, mais il était appuyé par des hommes éminents tels que sir Oliver Mowat, l'honorable M. Norquay, chef du gouvernement alors conservateur du Manitoba, l'honorable M. Fielding, aujourd'hui ministre des Finances, l'honorable M. Blair, premier ministre du Nouveau-Brunswick et, je crois, l'honorable M. Ross, alors trésorier de la province d'Ontario. Toutes les provinces étaient représentées à cette conférence. Les hommes publics les mieux pensants des diverses provinces y étaient et ont passé des résolutions qui ont été adoptées par chacune des législatures locales, et j'ai entre les mains la déclaration de l'Assemblée législative d'Ontario et les résolutions de la conférence interprovinciale de Québec ont été insérées dans les journaux de la Chambre. Elles ont été adoptées par cette législature et dans ces résolutions je trouve la déclaration suivante:

Que cette conférence est d'opinion qu'une base pour un règlement final et inaltérable des montants devant être payés annuellement par la Confédération aux diverses provinces pour leurs fins locales et le maintien de leurs gouvernements et de leurs législatures peut être trouvée dans la proposition suivante, savoir——

Suivent les divers griefs et la liste des paiements annuels qui devraient être ajoutés aux subventions provinciales. Ceci démontre tout simplement que cette réclamation pour le rajustement des subventions provinciales, ou ce que certains fédéralistes appellent des assauts sur le trésor fédéral, n'est pas venu de la province de Québec. De pareilles questions sont discutées dans la province de Québec tout comme dans les autres provinces ; et lorsque je constate que la province d'Ontario a adopté les résolutions de la conférence interprovinciale, je suis porté à dire que cette question doit être certainement très importante, et digne de la considération de cette Chambre et du pays. Pourquoi éviterions-nous une discussion de cette question intéressante ? C'est un fait bien connu aujourd'hui que les circonstances dans lesquelles les provinces sont entrées dans la Confédération ne sont plus les mêmes. Nous recevons comme l'honorable député d'Halton (M. Henderson) l'a dit il y a un instant, une subvention annuelle de 80 cents par tête, basée sur le recensement de 1861. Eh bien ! lorsque ce montant a été accordé aux provinces, on considérait que cela serait suffisant pour couvrir le coût de l'administration de la justice, l'entretien des prisons et autres services. Mais il est suffisamment démontré aujourd'hui que la population a augmenté considérablement, surtout dans les provinces d'Ontario et de Québec. Les circonstances ont changé complètement et comme le dit le vieux proverbe anglais " circumstances alter cases ". Je répète que cette question peut à bon droit être étudiée. Tout ami véritable de la Confédération et du parlement fédéral devrait sympathiser avec les idées et les aspirations provinciales. Les provinces sont constituées pour vivre et non pour mourir, et il est du devoir du gouvernement fédéral de les protéger. On a dit qu'elle s'était profondément enfoncées dans les dettes. Cela peut être vrai jusqu'à un certain point. Il est vrai que dans Québec nous avons une forte dette d'environ $25,000,000 ou $30,000,000 ; mais comme l'a dit l'honorable ministre des Travaux publics si nous avons une dette publique considérable, l'intérêt sur cette dette est régulièrement payé et c'est une dette que les financiers de Londres ont été bien aises d'augmenter lorsque nous nous sommes adressés à eux. Il ne faut pas oublier non plus que dans la province de Québec nous n'avons virtuellement pas de dette municipale, ce qui ne saurait être dit au sujet de quelques-unes des autres provinces. La province de Québec a entrepris certains travaux publics que les autres provinces

n'ont pas voulu entreprendre, mais qu'elles ont laissé entreprendre par les municipalités. Cela s'est fait en dehors de nos affaires ordinaires, au sujet desquelles nous sommes sur une pied d'égalité avec les autres provinces. Je n'avais pas l'intention de faire un discours ce soir sur le rajustement des subventions, mais je dis que nous ne devrions pas avoir peur d'envisager cette question dans une esprit d'équité. C'est une question ouverte, qu'il est à propos de discuter, car les provinces ont droit à quelque considération. Je répète que la réclamation de l'Ile du Prince-Edouard a été bien établie, et si les raisons données par les membres du gouvernement ne sont pas jugées suffisantes par quelques-uns des honorables membres de l'opposition, qu'il me soit permis de leur dire que, s'ils sont aussi loyaux qu'ils prétendent l'être, et je n'ai aucun doute qu'ils le sont, ils devraient suivre les conseils des autorités britanniques. Ils devraient suivre le conseil de lord Granville qui a suggéré à la délégation de l'Ile du Prince-Edouard que le gouvernement fédéral d'alors—il y a dix ou quinze ans—devrait donner à cette petite province un tunnel afin qu'elle pût avoir des communications directes avec la terre ferme.

M. CLANCY : C'est une recommandation extravagante.

M. LEMIEUX : Non ; je crois que la question était bien exposée, et s'il y eût eu arbitrage le résultat eût été en faveur de l'Ile du Prince-Edouard. Mais peut-être devrais-je dire que, tout en parlant pour mon propre comté, je n'aimerais pas à mêler une question aussi minime que sa réclamation dans un débat aussi important que celui-ci. Mais, bien que je n'aie pas l'intention d'insister auprès du gouvernement pour qu'il donne un tunnel aux Iles de la Madeleine, afin qu'elles soient en communication constante avec la terre ferme, je crois avoir le droit de demander au ministre de la Marine, qui est si bien disposé en faveur de l'Ile du Prince-Edouard, de donner aux Iles de la Madeleine, qui sont isolées durant six mois de l'année, un peu d'aide dans ce sens.

M. COCHRANE : Je suppose que vous avez eu cette promesse avant les élections?

M. LEMIEUX : Non. Je n'ai jamais fait pareille promesse. Les gens ont voté avec plaisir pour le gouvernement actuel et l'ont appuyé par une très forte majorité.

M. COCHRANE : Dans l'espoir d'avoir quelque chose.

M. LEMIEUX : Non. Je ne demanderais rien de déraisonnable. Je ne demanderais pas au ministre de la Marine et des Pêcheries de nous donner une communication hibernale continue, mais je lui ferai remarquer que si ce vieux vapeur, le Stanley, n'est plus propre à entretenir une communication continue entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse, les Iles de la Madeleine devraient avoir l'avantage de quelques voyages de ce vapeur durant les mois d'hiver.

M. MONK : Si le ministre des Travaux publics avait raison lorsqu'il a dit que nous verrions quelques journaux déclarer que la province de Québec a l'intention de faire l'assaut du trésor fédéral, je crains que nous puissions voir demain dans les journaux de la province de Québec, ou du moins dans quelques-uns d'entre eux, la déclaration que l'honorable député de Gaspé a défendu sa province très éloquemment contre des attaques dont elle a été l'objet de la part de l'opposition, et je ne crois pas que cela serait justifiable. J'ai entendu mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) avertir le gouvernement qu'il y avait danger à accorder cette réclamation—et je ne me prononce pas du tout pour le moment sur les mérites du projet que l'on discute—mais je ne l'ai pas entendu insinuer que nous avions quelque chose à craindre de la part de la province de Québec. J'ai entendu l'honorable député de Lanark (M. Haggart) dire que sa propre province avait des réclamations à faire valoir contre le gouvernement, mais je ne lui ai entendu dire rien qui puisse nous porter à croire que nous avons quelque chose à craindre de la part de la province de Québec. J'ai entendu l'honorable député d'Halton parler dans le même sens, et j'ignore où le ministre des Travaux publics ou l'honorable député de Gaspé ont pu prendre dans ses remarques une insinuation à l'effet que la province de Québec avait l'intention de monter à l'assaut du trésor fédéral.

M. LEMIEUX : Je n'ai entendu aucun honorable député parler d'un assaut de la province sur le trésor fédéral, mais je parlais tout simplement de ce que certains journaux diraient.

M. MONK : Lorsque les honorables membres de l'opposition ont parlé, ils n'ont rien dit de tel. Chacun d'eux parlait pour sa propre province. On a dit que la province de Québec est dans un état florissant. Je crois que nous sommes très capables de payer nos dettes et que, bien que notre passif puisse paraître considérable, pour les raisons qui ont été indiquées par le ministre des Travaux publics, il n'est pas plus considérable, en proportion, que celui des autres provinces. Mais, comme il a été dit, je crois que lorsqu'un cheval est donné, on ne regarde pas à la bride, et s'il doit y avoir distribution parmi les provinces, je ne connais personne dans Québec qui s'opposerait à ce que sa province en eût sa part. Mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (M. Tarte) n'était pas en cette Chambre lorsque l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a remonté à bon nombre d'années en arrière et a indiqué une réclamation que je crois être équitable contre le gouvernement fédé-

ral. Nous avons une réclamation relative à la subvention, et il y a longtemps que nous l'avons. C'est là une question qui devrait être examinée de nouveau. Je suis étonné d'entendre le très honorable premier ministre déclarer qu'il n'y a à présent aucune réclamation quelconque de la part de la province de Québec devant le gouvernement actuel.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle réclamation est-ce?

M. MONK : Je crois qu'il y a des réclamations devant le gouvernement——

Le PREMIER MINISTRE : Quelles réclamations?

M. MONK : Le très honorable premier ministre sait mieux que moi s'il y en a. S'il n'y en a pas, je crois qu'il est temps pour nous de formuler quelques réclamations. Je crois que, d'après cette décision qui a été rendue au sujet de la Nouvelle-Ecosse, nous avons une réclamation très légitime contre la Confédération, provenant de l'achat par le gouvernement du chemin de fer du Comté de Drummond, et des subventions payées à cette voie ferrée avant que ce marché eût été passé. Mais je me suis levé pour démontrer que je ne crois pas que la province de Québec ait été désignée en quelque manière que ce soit comme étant une province qui pourrait monter à l'assaut du trésor fédéral. Mais, s'il doit y avoir assaut, et s'il doit être basé sur certaine espèce de droits, j'aimerais à voir ma propre province recevoir sa part du gâteau.

M. CLANCY : Je ne crois pas que l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) ait été tout à fait désintéressé en appuyant la réclamation en faveur de l'Ile du Prince-Edouard. Je suis certain que la Chambre s'est bien amusée en l'entendant terminer son discours par une réclamation en faveur du comté de Gaspé. Je crois qu'il a raconté avec assez d'exactitude les phases de l'assaut proposé sur le trésor fédéral. Mais il se rappellera qu'en 1887, lorsque ce mouvement a été inauguré, c'était purement une affaire de parti—le parti libéral s'efforçant de monter à l'assaut du trésor fédéral, parce que ses amis n'étaient pas au pouvoir.

M. LEMIEUX : Mon honorable ami (M. Clancy) voudra-t-il me permettre? Il sait que le gouvernement du Manitoba était un gouvernement conservateur et qu'il était représenté par son premier ministre d'alors, feu M. Norquay.

M. CLANCY : L'honorable député (M. Lemieux) peut nommer un conservateur sur sept, et c'est tout. Il sait que la question a été soulevée dans la province d'Ontario et que la résolution en faveur de la conférence a été adoptée, mais le sentiment public y était tellement opposé que ni le gouvernement libéral d'alors, ni celui d'aujourd'hui n'ont osé faire un pas de plus dans cette voie. Quels sont les hommes qui ont inauguré ce mouvement? M. Mercier était le chef. Il a envoyé les invitations et a même demandé au gouvernement fédéral d'envoyer un représentant. Mais l'honorable député sait que le gouvernement fédéral a refusé de figurer à la conférence ou d'avoir rien à faire avec elle. C'était un mouvement inauguré par le parti libéral du jour, qui voulait améliorer le sort de ses propres provinces. Quelle était la prétention du trésorier d'Ontario ? Mais M. Ross déclarait que Québec faisait constamment des assauts contre le trésor fédéral, et que la Nouvelle-Ecosse se présentait aussi avec des réclamations sous tous les prétextes possibles. On a parlé du montant de l'impôt municipal. Il n'y a pas une province dans toute la Confédération qui paie l'impôt municipal payé par Ontario. Dans l'Ile du Prince-Edouard, on ne sait pas ce que c'est que les institutions municipales.

M. TALBOT : Oh ! oh!

M. CLANCY : Un honorable député rit, mais ce n'est pas le rire de l'intelligence. Si l'honorable député veut examiner la question, il s'apercevra que les services soutenus dans la province d'Ontario, et en grande partie dans sa propre province, par les municipalités, sont entièrement payés par le trésor provincial dans l'Ile du Prince-Edouard. Je ne crois pas que, dans l'Ile du Prince-Edouard, on ait des élections municipales comme celles qui se font dans Ontario. Une chose est bien certaine, c'est que, dans les autres provinces, le trésor provincial a contribué à l'éducation, aux chemins, aux ponts et autres services qui, dans Ontario sont en grande partie, ou entièrement, payés par les municipalités. Les gens de l'Ile du Prince-Edouard prétendent qu'ils ont l'impôt direct. Mais ils ne savent pas ce que c'est que l'impôt direct. Je crois que l'Ile du Prince-Edouard a une population d'environ 150,000 habitants. La somme totale perçue en 1897, au moyen de l'impôt foncier, et je crois que c'est le seul impôt direct, a été d'environ $30,000. Dans le seul comté judiciaire de Kent, dans Ontario, on perçoit plus que cela pour les fins de comté, pour ne rien dire des montants perçus par les municipalités qui composent le comté. J'ose dire que cinq comtés dans la province d'Ontario payent plus d'impôts directs que toute l'Ile du Prince-Edouard—oui, deux ou trois comtés payent plus. Je n'ai pas l'intention de discuter la question plus au long. J'en ai parlé parce que le député de Gaspé s'efforçait de prouver que la province d'Ontario avait pris part à un mouvement en faveur de l'augmentation des subventions. En tant qu'il s'agit du parti libéral, cela peut être vrai, mais jamais les deux partis n'y ont pris part. Si l'honorable député veut feuilleter le journal même dont il a lu un extrait, il verra qu'il y a eu un vote à la législature et que tous les députés conservateurs de la Chambre ont voté contre la proposition. Quant à ce crédit de $30,000, il n'y a aucun doute que c'est

une subvention. Le gouvernement du jour a pris sur lui la responsabilité de dire à l'Ile du Prince-Edouard : Nous vous devons virtuellement $1,000,000 ; car, $30,000 par année est l'intérêt à 3 pour 100 sur $1,000,000. Je ne discuterai pas le mérite de la réclamation, mais ce que je veux dire, c'est que, si ce n'est pas une subvention, les honorables ministres devraient avoir le courage et la franchise de déclarer à la face du peuple canadien qu'ils vont donner $1,000,000 à l'Ile du Prince-Edouard et payer cela à même les fonds dont l'administration leur a été confiée, plutôt que d'imposer au peuple le fardeau du paiement perpétuel de cette somme annuelle. Je dis que cela n'est pas juste. Si ce doit être une subvention, c'est la manière convenable de payer les subventions ; mais, si ce n'est pas une subvention, les honorables ministres et leurs partisans devraient prendre des mesures pour payer cela à l'Ile du Prince-Edouard maintenant.

C'est très commode pour les honorables ministres que de charger ainsi la postérité du fardeau dont ils se soulagent par ce moyen. Il ne faudra pas s'étonner si les provinces viennent plus tard demander un rajustement. Le ministre des Finances a assisté à cette conférence demandant une augmentation des subventions, mais l'honorable ministre s'est tenu sur ses gardes. Il n'était pas alors très certain de rester dans la Confédération. Il a introduit dans la résolution adoptée par la Nouvelle-Ecosse un dispositif à l'effet que cela ne devrait pas, du moins, constituer un obstacle à la dissolution de l'association, plus tard, si cette dissolution était jugée convenable. Cependant, le ministre des Travaux publics nous dit que la province de Québec ne veut plus rien, qu'elle est capable de se suffire à elle-même. J'aimerais à demander à l'honorable ministre, dans le cas où Ontario commencerait une agitation en faveur d'une augmentation, si toutes les autres provinces demanderaient une augmentation, comme l'ont fait la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard, et l'on me dit qu'une réclamation doit venir du Nouveau-Brunswick——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, une réclamation bien fondée.

M. CLANCY : Nul doute qu'elle sera bien fondée. Nul homme ne produira une réclamation qu'il ne déclarera pas bien fondée. Mais j'en appelle au ministre des Travaux publics et je lui demande si, au cas où la pression serait générale, il soutiendra toujours que la province de Québec ne veut plus rien et peut se suffire à elle-même. A moins que l'on adopte quelque moyen nationnel de régler les questions de ce genre, je me demande où cela va nous conduire. Je suis prêt à traiter avec équité les provinces les plus faibles. Les circonstances ont pu se modifier de telle façon que l'arrangement des subventions fait au début de la Confédération, ne convienne plus maintenant. S'il en est ainsi, je crois que le pays est assez grand pour traiter équitablement les petites provinces. Mais ne dissimulons pas ce que nous faisons sous toute espèce de prétextes. Abordons la question carrément et franchement. S'il doit y avoir rajustement des subventions, qu'on le dise. Mais lorsque les honorables ministres prétendent que ceci n'est pas une subvention, je dis qu'il n'y a pas de rajustement au sujet duquel les honorables ministres ne pourraient pas avec autant de raison dire que ce ne serait pas une subvention. Les honorables ministres devraient prendre la responsabilité de leurs propres actes. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans le mérite de cette question. Je me borne à protester et à dire que les honorables ministres n'ont pas le droit, en donnant à cet acte une appellation qui ne signifie rien, de payer cet argent en s'appuyant sur les raisons qui motivent le paiement des subventions. Si la réclamation est équitable, ce n'est pas une subvention ; si elle n'est pas équitable, on ne devrait pas la payer du tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement prend la responsabilité du programme qui est maintenant devant le comité. J'aimerais à savoir quel est le programme de mes honorables amis de la gauche.

M. COCHRANE : Nous vous ferons connaître notre programme lorsque nous arriverons au pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Et pas avant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela va prendre du temps, alors, avant que nous le connaissions. L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux qui, je regrette de le dire, n'est pas à son siège, a fait un discours dans lequel il a dit qu'Ontario demanderait peut-être des conditions plus avantageuses. J'aimerais beaucoup savoir quel est le programme des honorables membres de l'opposition à ce sujet. S'ils ont un programme qu'on nous le fasse savoir. S'ils sont prêts à demander au parlement fédéral de voter des montants supplémentaires aux provinces, il est temps qu'ils le disent. L'honorable préopinant (M. Clancy) semble être prêt à adopter un pareil programme.

M. CLANCY : Mon honorable ami se trompe. J'ai dit que si nous adoptons une pareille politique, nous devrions l'adopter les yeux ouverts et d'après un plan rationnel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux d'entendre l'honorable député déclarer qu'il n'est pas prêt à prendre la responsabilité d'un pareil programme ; et je crois que le chef de l'opposition et ceux qui l'entourent ne prendront pas cette attitude. Or, notre attitude est claire. Nous avons déclaré que nous n'accordons pas de subvention. Je n'hésite pas à dire que si j'eusse cru pour un instant qu'en donnant

$30,000 par année nous ouvrions la porte à un rajustement des subventions provinciales, je n'aurais jamais consenti à cette subvention.

M. CLANCY : L'honorable ministre s'est fait illusion avec beaucoup de facilité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas cette réputation. Nous n'avons pas ouvert la porte. Je regrette que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) ait parlé de façon à faire croire que la province de Québec serait prête à ouvrir cette porte. Il n'y a rien qui puisse justifier le langage dont il s'est servi. La position financière de la province de Québec est saine et solide, et je ne m'attends pas à ce qu'un changement se produise dans cette condition. On a fait allusion à la conférence interprovinciale qui a eu lieu à Québec en 1887. Il est vrai que j'étais alors dans l'autre camp. J'étais journaliste, et je me rappelle très bien avoir écrit et publié plusieurs articles au cours desquels je désapprouvais cette conférence du tout au tout. Mes opinions d'aujourd'hui sont les mêmes que celles d'alors. Si le Canada doit devenir une nation, ce ne sera qu'à la condition que le pouvoir fédéral reste suprême. Les provinces sont d'importantes organisations politiques, cela est vrai. Mais il ne faut pas oublier que toutes les provinces sont représentées au parlement fédéral. Le parlement fédéral, est le représentant de la nation. C'était là l'intention lorsque la Confédération a été effectuée. Tous ceux qui ont lu les débats sur la Confédération admettront que les deux partis politiques ont été responsables de la Confédération, et ils ont posé en principe, contrairement à celui qui prévaut dans l'Union Américaine, que le parlement fédéral serait le pouvoir suprême dans le pays. Je crois que la Confédération a bien fait son œuvre. Nous avons fait plus de progrès qu'aucune jeune nation au monde. Nous sommes heureux et satisfaits. Heureusement, nous n'avons pas eu la lutte dangereuse qu'ils ont eue de l'autre côté de la frontière. Je ne vois pas pourquoi nous ne perpétuerions pas un état de choses grâce auquel nous développons le pays. Les provinces peuvent faire leur besogne avec les moyens à leur disposition, et, parlant en mon propre nom, je proteste énergiquement contre toutes les paroles qui porteraient les gens des provinces à croire que ce parlement est prêt à faire pour elles plus qu'il n'a fait dans le passé. Nous avons donné ces $30,000 par année à la petite province de l'Ile du Prince-Edouard parce que le gouvernement a cru que sa réclamation était légitime. Nous n'avons pas l'intention de faire autre chose. J'ai cru devoir faire ces remarques afin de rendre ma position aussi claire que possible.

M. BOURASSA : J'aimerais à savoir si, conformément au programme que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) vient d'énoncer comme étant celui du gouvernement, il considère la réclamation de la province de Québec, ou la question dont j'ai parlé, comme étant une juste réclamation.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que lorsque mon honorable ami (M. Bourassa) y aura réfléchi, il sera obligé d'admettre qu'il faut passer l'éponge sur le passé. Les dettes, politiques et autres, de l'union sont réglées. Ne remontons pas à ces anciennes difficultés. Je crois que, sans distinction de croyances et de races, le peuple du Canada admet aujourd'hui que l'Acte d'Union a été injuste envers la province de Québec. Mais nous avons assez des difficultés actuelles sans en créer d'autres. En tant que cela me concerne, je dis que cette page de l'histoire est close au point de vue politique, financier ou autre.

M. BORDEN (Halifax) : Je remarque dans les documents produits qu'il est fait allusion à un rapport préalable d'un sous-comité qui n'a pas été produit. Le rapport dont je parle a été fait il y a quelques années et il serait peut-être à désirer qu'il fût déposé sur le bureau de la Chambre vu que je m'imagine qu'un grand nombre d'honorables députés ne sont pas au courant de ce rapport.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami (M. Borden, Halifax) le trouvera dans les livres bleus. Cependant, je serai heureux d'en produire une copie et de la déposer sur le bureau. Il n'est pas nouveau ; il est dans les dossiers du parlement depuis des années. Je crois qu'il est déjà publié, mais si mon honorable ami le désire, je le produirai.

M. BORDEN (Halifax) : Pour des raisons de commodité, il sera peut-être bon de l'ajouter à ce dossier.

La résolution est rapportée.

PENSIONS AUX OFFICIERS DE L'EFFECTIF PERMANENT.

Bill (n° 133) concernant les pensions aux officiers de l'état-major permanent et aux officiers et soldats de la milice permanente et à d'autres fins.—(L'honorable M. Borden, King) est lu pour la seconde fois et la Chambre se forme en comité au sujet de ce bill.

Sur l'article 31, paragraphe 2.

L'honorable M. PRIOR : Quelle est la signification de ceci ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cela signifie qu'un officier se retirant avant d'avoir servi son terme ne retirera pas une pension aussi élevée qu'un officier ayant servi tout son terme. C'est pour dissuader les bons officiers de quitter le service avant d'avoir servi leur terme.

Sur le paragraphe 3.

M. BORDEN (Halifax) : L'intention est de ne pas accorder de pension à un officier qui quitte volontairement l'effectif avant d'avoir accompli ses vingt-cinq ans de service ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

L'honorable M. PRIOR : Il n'y aura pas de pension du tout si un officier se retire volontairement ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non ; s'il est en parfaite santé et s'il se retire avant vingt-cinq ans de service, il n'aura pas de pension.

L'honorable M. PRIOR : Perdra-t-il les sommes qu'il aura versées à ce fonds ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est ce principe qui sert de base principale à la loi relative aux pensions.

Article 4.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Cet article est reproduit de la loi anglaise ; la loi concernant les pensions du service civil contient une disposition semblable.

L'honorable M. PRIOR : Mais si le ministre est prévenu contre quelque officier, cet article lui confère des pouvoirs redoutables.

M. BORDEN (Halifax) : A qui confère-t-on le pouvoir correspondant en Angleterre ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le ministre de la Guerre.

Article 5.

L'honorable M. PRIOR : Je proteste de nouveau contre cet article sans espérance cependant que le gouvernement va le modifier pour cela. Du moment qu'il s'agit d'une somme aussi peu importante, il me semble un peu mesquin que le Canada ne puisse l'accorder sans la déduire de la solde des officiers. Dans tous les autres pays on accorde des pensions sans opérer de déduction semblable.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est possible, mais nous accordons plus de la moitié parce que nous continuons virtuellement d'accorder les gratifications auxquelles les officiers ne contribuent pas, et de plus, nous donnons des pensions aux femmes et aux enfants. Pour le moment, du moins, il est fort raisonnable d'exiger que les officiers versent cette contribution.

M. BORDEN (King).

Paragraphe 2 de l'article 5.

L'honorable M. PRIOR : Ce paragraphe n'est-il pas trop compliqué ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je le trouve fort clair. Lorsque le bill sera devenu loi tout officier qui sera contraint de prendre sa retraite touchera une pension ; on fera l'addition des sommes qu'il aura versées, on divisera ce montant par le nombre de ses années de service, et on déduira cinq pour cent du chiffre de sa pension jusqu'à ce qu'il ait ainsi payé sa proportion de cinq pour cent pour chacune de ses années de service.

L'honorable M. PRIOR : Supposons qu'un officier qui a fait vingt années de service meurt une couple d'années après avoir pris sa retraite, ce paragraphe affecterait-il la pension accordée à sa femme et à ses enfants ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je ne crois pas.

L'honorable M. PRIOR : Dans ce cas, la veuve et les enfants de l'officier décédé recevraient leur pension intacte ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Leur pension est beaucoup moins élevée.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'on pourrait rendre plus clairs les termes des lignes 21 et 22 de cet article.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est mon sous-ministre, qui est avocat, qui a préparé ce bill qu'on a ensuite soumis au ministère de la Justice, et le sous-ministre de la Justice, M. Newcombe, m'a écrit qu'il l'a étudié avec le plus grand soin. N'étant pas avocat moi-même, je désire vivement que l'on fasse subir au bill toute modification qui tendrait à lui donner plus de clarté. La solde d'un officier peut fort bien avoir été de $1,000 à un moment donné et de $2,000 à un autre; c'est pour cela que nous nous en rapportons à une moyenne.

M. BORDEN (Halifax) : C'est-à-dire que vous établirez la moyenne de la solde d'après la méthode indiquée dans la première partie de l'article, que vous déduirez cinq pour cent de cette moyenne sur la pension annuelle de l'officier, et que l'on continuera d'effectuer cette déduction jusqu'à l'expiration d'un certain nombre d'années, et ainsi de suite ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : C'est ce qu'on se proposait.

M. BORDEN (Halifax) : Le paragraphe le laisse bien entendre, mais il me semble qu'on pourrait en améliorer la phraséologie. Toutefois, comme les légistes du ministère l'ont approuvé, il vaut peut-être aussi bien le laisser tel qu'il est.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE DEFENSE : Que proposeriez-vous ?

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble qu'il vaudrait mieux faire la modification suivante, ligne 21 :

—et une déduction s'élevant à cinq pour cent de la moyenne sera faite chaque année sur la pension de cet officier, et cette déduction se fera chaque année jusqu'à l'expiration du nombre d'années en dernier lieu mentionné.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je vais faire mettre cette proposition à l'étude, et nous pourrons la prendre en considération lors de la troisième lecture du bill.

Article 6.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette gratification sera d'un douzième de la solde dans le premier cas, et d'un huitième dans le second.

L'honorable M. PRIOR : Le ministre n'est-il pas d'avis que c'est récompenser bien maigrement un officier contraint de quitter le service sans qu'il y ait de sa faute, que de ne lui allouer qu'un seul mois de solde pour chaque année de service ? Cette disposition s'appliquera-t-elle au cas d'un officier qui aura été blessé en service actif ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non ; c'est un cas tout différent prévu par l'acte de la milice.

Article 8.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En ce qui concerne les articles 8 à 16, inclusivement, je dois dire que nous avons adapté à la milice les dispositions de la loi relative aux pensions de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

Article 10.

L'honorable M. PRIOR : Croyez-vous qu'il soit juste, lorsque vient le moment de déterminer le chiffre de la pension d'un soldat, de ne pas considérer ses allocations comme faisant partie de sa solde ? Elles font virtuellement partie de sa solde et représentent un assez joli denier.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Elles ne représentent pas grand'chose. Au surplus, les soldats ne versent aucune des contributions que nous exigeons des officiers.

Article 24.

L'honorable M. PRIOR : On n'accorde de pensions de secours ni aux veuves ni aux enfants des soldats ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, en Angleterre non plus.

Article 25.

M. BORDEN (Halifax) : Je remarque que l'article 86 de l'acte de la milice stipule ce qui suit :

Lorsqu'un officier ou un soldat sera tué pendant l'activité ou mourra de blessures reçues ou d'une maladie contractée au service actif, il sera pourvu au soulagement de sa veuve et de sa famille, à même le trésor public.

Et l'article 87 :

Le conseil médical doit faire rapport de tous les cas d'incapacité permanente résultant de blessures reçues ou de maladies contractées au service actif, et les victimes en seront indemnisées en conséquence, conformément aux règlement faits, de temps à autre, par le Gouverneur en conseil ; et tout médecin praticien qui signe un faux certificat en pareil cas, est passible d'une amende de quatre cents dollars.

Je présume que c'est aux règlements établis en vertu de ces dispositions que l'honorable ministre fait allusion ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'on me permette de faire observer que l'article 6 ne me semble pas conforme aux dispositions de l'article 87 que je viens de lire. Si l'honorable ministre veut bien jeter un coup d'œil sur la dernière partie de cet article, il y verra ce qui suit :

—et si cet officier est ainsi contraint de quitter le service avant cette époque à cause de quelque blessure grave reçue sans qu'il y ait eu de sa faute, dans l'exercice de ses fonctions publiques, le ministre pourra, sur la recommandation du dit conseil, lui accorder une gratification n'excédant pas trois mois de solde pour chaque année de service..

Or, je prétends que l'article du présent bill ne détruit pas l'effet de l'article 87 de l'acte de la milice.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : C'est possible, mais on aurait peut-être pu le rédiger d'une façon plus claire. La dernière partie de l'article 6 ne prévoit pas le cas d'un officier qui aurait contracté une maladie dans l'exercice de ses fonctions publiques. C'est fort à propos, je crois, que l'article 87 de l'acte de la milice place ces deux cas sur le même pied. Pourquoi les dispositions de l'article 6 n'auraient-elles pas le même effet ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois pouvoir dire que cet article n'est pas destiné à prévoir le cas de celui qui, par exemple, ayant été blessé—

M. BORDEN (Halifax) : Je le sais ; mais je ferai remarquer que, contrairement aux dispositions de l'article 87 de l'acte de la milice, cet article du présent bill ne prévoit pas de même façon le cas d'un officier contraint de quitter pour toujours le service pour cause de maladie, et celui de l'officier qui quitte le service à cause de quelque blessure grave.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Mais le premier article de l'acte prévoit le cas de tout officier qui est contraint de quitter le service par suite de quelque infirmité physique ou mentale.

M. BORDEN (Halifax) : Cette disposition s'applique aux infirmités physiques ou mentales en général, mais il s'agit, dans l'autre cas, de l'incapacité résultant de maladies contractées au service actif, et c'est ce cas que la dernière partie de l'article 6 ne prévoit pas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois que ce point est d'une grande importance. Je pourrais peut-être jeter un peu de lumière sur le sujet en disant que cet article a été copié mot à mot de la loi relative aux pensions du service civil, qui est actuellement en vigueur.

L'honorable M. PRIOR : Quel mal y aurait-il à faire cette modification ? Il me semble que mon honorable ami (M. Borden, Halifax) a soulevé un point qui intéresse grandement nos troupes. L'honorable ministre n'ignore pas qu'il arrive assez souvent que des officiers soient contraints de quitter le service à cause d'un mauvais état de santé dont ils ne sont pas responsables.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Je crois qu'il serait à propos d'opérer cette modification. La première partie de l'article prévoit la maladie et les blessures, tandis que la seconde partie semble établir une distinction entre les deux cas ; l'article semble allouer une gratification n'excédant pas un mois de solde pour chaque année de son service à l'officier qui se retire par suite de quelque infirmité physique ou mentale, et une gratification plus considérable à celui qui a reçu des blessures graves. Mon honorable ami (M. Borden, Halifax) désire-t-il que l'on ajoute les mots " ou de quelque maladie " ?

M. BORDEN (Halifax) : Il conviendrait peut-être de réfléchir avant d'adopter la phraséologie définitive. La milice régulière n'est-elle pas constamment en activité de service ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, elle est toujours en activité de service.

M. BORDEN (Halifax) : S'il en est ainsi, j'ignore jusqu'à quel point l'article 87 de l'acte de la milice pourrait s'opposer à celui-ci ; autant vaudrait peut-être, avant la troisième lecture du présent bill, étudier attentivement quels sont les rapports qui existent entre l'article 6 de ce projet de loi et l'article 87 de l'acte de la milice.

Le bill est rapporté.

EMPAQUETAGE ET VENTE DE CERTAINES DENREES.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 117) concernant l'empaquetage ou la vente de certaines denrées.—(L'honorable M. E. Bernier.)

M. BORDEN (King).

Article 1.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Comme je l'ai déjà dit lorsque j'ai présenté le bill, la loi actuelle n'est pas modifiée ; la présente mesure est destinée à détacher de l'acte des poids et mesures certaines dispositions qui n'y sont pas à leur place, pour les réunir dans un bill particulier ; ces dispositions ont trait à l'empaquetage et à la vente de certaines denrées.

Article 3.

M. HENDERSON : Il me semble que d'après l'ancienne loi on avait droit, par rapport au poids du sel, à une certaine marge ; ainsi, par exemple, il n'y avait pas contravention lorsqu'un baril n'accusait par un déficit de plus de cinq pour cent dans le poids.

M. ROSS (Ontario) : Ce bill contient une disposition semblable.

Paragraphe 3.

M. BLAIN : Je demanderai à l'honorable ministre si le bill contient quelque disposition relativement à la marque que devra porter le sel vendu en sacs.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

Article 4, paragraphe 2.

L'honorable M. ROSS : Que mettra-t-on dans ces barils ?

Le PRESIDENT (M. Macdonald) : Des pommes.

M. SMITH (Wentworth) : Je désire ajouter de nouvelles dispositions à cet article. La Chambre n'a pas oublié que lorsqu'est venu le moment de discuter le bill n° 10, le premier ministre nous a conseillé d'attendre, pour étudier cette mesure, que le ministre du Revenu de l'Intérieur eût présenté son propre projet de loi, afin que les deux bills fussent délibérés en même temps. Comme l'article que vient de lire le président se rapporte à l'empaquetage des fruits, des pommes en particulier, et que le bill n° 10 concerne l'empaquetage des autres fruits et les dimensions des boîtes et paniers, il me semble que le moment est venu de présenter mon amendement. Je propose donc que les paragraphes suivants soient insérés dans le présent bill, immédiatement après le paragraphe 2 de l'article 4 :

3. Chaque boîte de menus fruits offerte en vente au Canada devra porter, clairement marqué sur l'un des côtés, en lettres noires d'au moins un demi-pouce carré, le mot Short ou " Faible," à moins qu'elle ne contienne, lorsqu'elle est rasée, aussi exactement que possible—

(a) au moins les quatre cinquièmes d'une pinte, ou

(b) les deux cinquièmes d'une pinte.

4. Chaque panier de fruits offert en vente au Canada, à moins que le mot Quart ou " Pinte " n'y soit étampé sur l'un des côtés ou sur le cou-

vercle, en lettres noires distinctes d'un pouce de hauteur et de largeur, précédé du nombre minimum de pintes, en omettant les fractions, que peut contenir le panier lorsqu'il est rasé, contiendra, lorsqu'il sera plein à ras bord, l'une des quantités suivantes :—

(a) quinze pintes ou plus ;

(b) onze pintes, et qu'il ait cinq pouces trois quarts de profondeur, perpendiculairement, à l'intérieur, aussi exactement que possible ;

(c) six pintes et deux tiers, et qu'il ait quatre pouces et cinq huitièmes de profondeur, perpendiculairement, à l'intérieur, aussi exactement que possible, ou

(d) deux pintes et deux cinquièmes, aussi exactement que possible.

Il est inutile d'exposer les raisons qui militent en faveur de l'adoption d'un étalon de mesure pour les fruits. Si les honorables députés veulent bien jeter un coup d'œil sur ce bill, ils constateront que nous avons des étalons de poids et de mesures pour presque tout ce qui se vend, pour tous les grains, légumes, pommes, pour les barils de sel, les pommes de terre et le foin en bottes ; mais il n'y a pas d'étalon de dimension pour les paniers à fruits. Autrefois, le panier à fruits était censé pouvoir contenir 12 pintes ; les producteurs avaient pensé que ce panier était de dimension convenable, attendu que c'était le plus grand dans lequel on pouvait avantageusement expédier les fruits sur le marché. C'est cette dimension-là qu'ils ont adoptée, mais comme elle n'était pas imposée par la loi, on n'a pas tardé à se servir de paniers plus petits parce qu'il s'est trouvé des gens malhonnêtes pour profiter du fait que le consommateur peut difficilement observer la différence qu'il y a entre le panier de 11 pintes et celui de 12. La dimension des paniers a diminué graduellement, et on voit aujourd'hui moins de paniers de douze que de dix pintes et quart, ce qui n'est pas sans causer un tort considérable au commerçant honnête qui tient à expédier ses fruits en panier étalon. Le même état de choses règne par rapport aux boîtes à menus fruits. Je ne crois pas, comme je l'ai dit lors de la deuxième lecture de ce bill, que l'expédition des menus fruits donne lieu, à l'heure actuelle, à beaucoup d'actions malhonnêtes, mais les négociants des grandes villes causent de grands dommages aux producteurs en vendant dans des boîtes plus petites, au consommateur, qui n'y voit goutte les fruits qu'ils ont achetés dans des boîtes de l'étalon ordinaire. Je crois même que certains producteurs expédient leurs fruits dans ces petites boîtes qui ressemblent si bien aux boîtes étalons que le consommateur n'est pas capable de saisir la différence. Si ce système n'est encore pratiqué que par un nombre relativement restreint de producteurs, les autres auront bientôt appris la leçon qui leur est ainsi donnée.

Je ne saurais m'attribuer tout le mérite de la proposition que je viens de soumettre ; l'Association des producteurs de fruits d'Ontario en avait déjà adopté le principe à une assemblée tenue à Brantford, l'hiver dernier. Un comité nombreux de cette association s'est rencontré avec d'autres comités des autres associations de la province, et, après mûre délibération, s'est prononcé en faveur des dimensions mentionnées à l'amendement. J'aurais pu faire signer une requête par tous les producteurs de fruits de Wentworth et de Lincoln, mais je n'ai pas cru devoir le faire, parce que toutes les assemblées tenues dans ces deux comtés se sont unanimement prononcées en faveur d'une législation de cette nature ; en effet, et personne ne peut le nier, cette législation est tout à l'avantage du consommateur, qui aime bien savoir si le panier de fruits qu'il achète est conforme à l'étalon, et qui n'entend pas se laisser duper. Les négociants eux-mêmes favorisent ma proposition ; j'ai en mains une requête où presque tous les marchands de fruits d'Ottawa réclament l'adoption de cette législation. J'ajouterai que je me suis rendu dans un comté voisin où il ne s'était pas tenu d'assemblée publique et où un ou deux personnages intéressés faisaient la guerre à ce projet de loi, et qu'après y avoir soumis la mesure, la population entière, à part les quelques individus qu'on avait réussi à tromper, en approuva le principe. J'espère que la Chambre traitera les producteurs de fruits comme elle traite les autres classes de la population de ce pays, et qu'elle lui accordera un étalon de mesure pour les fruits.

M. LaRIVIERE : Bien que j'approuve ce que vient de dire mon honorable ami, je ne saurais consentir à ce que l'importation des fruits, du moins en ce qui nous concerne, nous, gens de l'ouest, soit sujette à une règle aussi inflexible. Je n'objecte pas à ce que les producteurs ou les exportateurs canadiens soient soumis à des règlements tels que ceux que mon honorable ami (M. Smith, Wentworth) a proposés, mais je désire faire observer que les gens de l'ouest importent leurs fruits des Etats du sud environ deux mois plus tôt qu'ils ne pourraient se les procurer dans Ontario. Si l'on adoptait l'amendement qui nous est soumis, ce serait nous priver de ce privilège, parce que les Américains ne font pas chez nous un commerce assez considérable pour qu'ils fassent tous les frais nécessaires pour faire marquer et étamper leurs fruits conformément aux dispositions de cet amendement. On ne devrait pas nous ravir le privilège d'importer nos primeurs de la Californie et des autres Etats.

M. SMITH (Wentworth) : Mon honorable ami (M. LaRivière) fait erreur. La boîte à fruits américaine ne contient ni plus ni moins qu'une pinte. J'ai ici les actes des législatures de Now-York et du Massachusetts qui en déterminent l'étalon, et je crois que la loi des autres Etats est semblable à celles-là. Ces boîtes sont toutes plus grandes que celles dont il est question dans cet amendement, et par conséquent, il ne

saurait nuire à l'importation des fruits américains. Les autres fruits qui nous viennent des Etats-Unis, c'est surtout la Californie qui nous les envoie et ils nous arrivent dans des caisses et des boîtes de quatre pintes, semblables aux boîtes à fraises. C'est à dessein que j'ai rédigé cet amendement tel qu'il est ; je ne voulais pas qu'il y fût question des fruits qui nous viennent de la Californie et des autres Etats.

M. McCREARY : A cette heure avancée, je ne pensais pas qu'on traiterait cette question; c'est ce qui explique que je n'ai pas sur moi certaines lettres que j'ai reçues du " Board of Trade " de Winnipeg et d'autres gens que cette question intéresse. On se plaint de ce que l'un des bills soumis à la considération de la Chambre demande qu'on enlève les fruits des caisses et des paniers et qu'on étampe les paniers avant de les mettre en vente. Les commerçants de Winnipeg s'en plaignent surtout, parce qu'ils ne peuvent obéir aux exigences de la loi et mettre les fruits en vente le soir même de leur arrivée. Les fruits de la Californie et de l'Orégon arrivent à Winnipeg par l'express du Grand Nord et du Pacifique du Nord vers trois heures de l'après-midi ; ils doivent être livrés aux commerçants vers cinq heures, si on ne veut pas qu'ils se gâtent.

M. SMITH (Wentworth) : Les commerçants de Winnipeg parlent du bill présenté par le ministre de l'Agriculture, au sujet de l'inspection des pommes ; il n'y est pas question d'enlever les fruits des paniers ; il n'a trait qu'aux fruits qui sont dans les paniers.

M. ROSS (Ontario) : Je suis porté à appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Wentworth (M. Smith) ; au cours de mes affaires, j'ai à m'occuper d'une grande quantité de ces menus fruits, et je dois avouer que depuis trois ou quatre ans, l'empaquetage des framboises, des fraises, des groseilles, des pêches, des prunes, des cerises et autres menus fruits qui se vendent en paniers, s'est grandement amélioré. Je crois, cependant, qu'il est encore susceptible d'amélioration, et la loi devrait y pourvoir. Les pommes de terre se vendent en sacs et la loi dit combien le sac doit contenir. Toutes les céréales se vendent au boisseau, et la loi a déterminé le poids du boisseau. Ceux qui vendent du sel, de la paille ou du foin sont tenus de respecter certaines mesures établies ; pourquoi ne pas contraindre les marchands de fruits à faire de même ? Cet amendement tend à mettre sur un pied d'égalité tous ceux qui font le commerce, et aussi à protéger le consommateur. Il faut se hâter de vendre ces fruits, et, par conséquent, il est absolument nécessaire qu'ils soient en bonne condition lorsqu'ils nous arrivent. Il est tout à fait important de déterminer la capacité des paniers et le mode de les remplir. Il est d'intérêt général que nous adoptions l'amendement proposé par l'honorable député de Wentworth.

M. SMITH (Wentworth).

M. McCREARY : L'article 5 du bill n° 10 signifie qu'il faudra enlever les fruits des boîtes, et, si ces dernières ne contiennent pas les deux tiers ou les quatre cinquièmes d'une pinte, il faudra les marquer du mot " Faible." Cet examen exigerait beaucoup de temps et de travail ; le fruit pourrait se gâter avant de parvenir au consommateur.

M. SMITH (Wentworth) : La marque " Faible " n'est requise que lorsque les boîtes contiennent moins des quatre cinquièmes d'une pinte, et, comme toutes les boîtes américaines contiennent plus que cela, il ne sera pas nécessaire de les marquer.

M. McCREARY : Si vous pouviez voir les boîtes de fraises qu'on reçoit à Winnipeg, surtout au commencement de la saison, force vous serait de reconnaître qu'elles sont de capacité bien inférieure.

M. LaRIVIERE : Ceci m'a l'air d'une boîte à surprise. Je n'objecte pas à ce que l'amendement proposé par l'honorable député reste en suspens pour que nous ayons le temps de l'étudier. J'ai reçu, moi-même, à ce sujet, des lettres du " Board of Trade " et de l'Association des producteurs de fruits de Winnipeg, et j'aimerais beaucoup mettre la main sur ces papiers afin d'être mieux en mesure de traiter la question qui nous occupe. Je ne connais que le goût de ces fruits ; j'ignore comment ils sont empaquetés.

M. HENDERSON : Je serais fort heureux que le ministre nous dît si les dimensions des boîtes devant servir à l'empaquetage des baies et des groseilles, telles que proposées dans cet amendement, sont bien les mêmes que celles des boîtes dont on se sert depuis trente ou quarante ans dans la province d'Ontario. Il est assez difficile de s'assurer si les boîtes sont toutes de même capacité. Je tiens à la main la boîte à menus fruits ordinaire ; elle a la forme d'un cône ou d'une pyramide carrée ; j'ai cherché, au moyen d'un calcul, à établir la capacité exacte. C'est de cette boîte-ci que nos producteurs de fruits se servent depuis nombre d'années ; et, à l'exception de la boîte de moindre dimension dont on se sert à Montréal, boîte à laquelle le député de Wentworth a fait allusion, et dont le fond est plus étroit d'un demi-pouce, ce qui permet aux commerçants de Montréal de remplir cinq de ces boîtes avec le contenu de trois autres—à cette seule exception près, les boîtes sont toutes de même capacité. Je demanderai au ministre de nous dire, avant de laisser adopter cet amendement, si la boîte qui contient les quatre-cinquièmes d'une pinte est bien de la même dimension que celle-ci ; car les caisses et les voitures des producteurs de fruits de mon comté ont été construites pour transporter des boîtes de cette capacité-là, et toute modification sous ce rapport leur imposerait des frais considérables. Je n'entends pas m'opposer sans raison à l'adoption de cet amendement ; je désire qu'on établisse un étalon

qui, à mon avis, devra tout autant favoriser le producteur que le consommateur. On se livre beaucoup à la culture des menus fruits dans mon comté, et on les vend dans ces boîtes.

Les gens d'Oakville m'apprennent qu'ils ne se soucient d'aucune législation, attendu que le passé ne leur a rien laissé à désirer ; ceux de Burlington demandent à réfléchir encore une année. Je n'ai pas d'autre ambition, en cette affaire, que de me rendre aux désirs de mes électeurs ; tant qu'ils seront satisfaits, je le serai, mais avant que l'étalon soit établi, j'aimerais savoir s'il sera conforme à l'usage depuis longtemps établi, et si l'amende prévue par cet amendement sera imposée aux fabricants de boîtes ou aux marchands de fruits. Bien que je ne sois pas très versé dans les mathématiques, je me suis livré à un calcul qui m'a fait découvrir qu'il s'en faut des trois quarts d'un pouce cube que cette boîte puisse contenir les quatre cinquièmes d'une pinte ; mais avant d'adopter l'amendement de l'honorable député de Wentworth, je demanderai au ministre de faire refaire ce calcul par ses fonctionnaires. Le ministre connaît mieux que moi les exigences du commerce ; mais je ne veux pas d'un nouvel étalon qui exposerait à l'amende les gens qui se servent de cette boîte à menus fruits depuis un grand nombre d'années. Si l'on peut m'assurer que la dimension des boîtes restera la même, je ne verrai plus d'objection sérieuse à l'adoption de l'amendement.

M. ROSS (Ontario) : Cette question est tellement importante, que nous devrions la laisser en suspens jusqu'à ce que le bill subisse sa troisième lecture. Plus j'étudie ce projet de loi, plus il me semble qu'il pourrait entraver le commerce ; il établit une amende, bien que l'amendement n'en fasse pas mention, et il est stipulé de plus que l'amende ira au dénonciateur. On accorde ainsi une prime à des individus qui tracasseront les commerçants dans la saison des affaires, alors qu'il peut leur arriver de commettre une erreur ; il ne faut pas mettre d'entraves au commerce, il faut lui donner toute la liberté possible. Et puis, il ne faut pas empêcher l'importation des primeurs américains qui ne font pas concurrence à nos propres fruits ; or, la mesure actuelle pourrait avoir cet effet si les Américains l'ignorent et n'en observent pas les dispositions.

M. BORDEN (Halifax) : En ce qui concerne les fruits qui nous viennent des Etats-Unis, l'honorable député de Wentworth pourrait peut-être modifier son amendement. Si ce qu'il a dit est bien exact, pas n'est besoin de disposition semblable. De cette manière on donnerait également satisfaction à l'honorable représentant de Provencher.

M. SMITH (Wentworth) : Tel n'est pas le désir des producteurs de fruits. Ils entendent que nous adoptions des lois destinées à favoriser notre propre population et que les étrangers, s'ils désirent nous envoyer leurs fruits, se conforment aux dispositions de nos lois. Dans les Etats du Massachusetts et de New-York la dimension des boîtes à menus fruits a été fixée par des lois particulières, et ces boîtes sont beaucoup plus grandes que les nôtres. Pour exporter nos fruits dans ces deux Etats il faut que nous nous conformions à leurs lois et que nous nous servions de boîtes plus grandes que celles dont il est question dans ce bill. Ainsi, l'importation des menus fruits n'aura pas à souffrir des dispositions de ce bill, et quiconque se servira de boîtes plus grandes que celles dont il est ici question ne sera passible d'aucune amende.

M. ROSS (Ontario) : Je veux que l'honorable député comprenne bien que je n'entends pas prendre la défense du commerce américain ; mais chacun sait que nous importons de grandes quantités de fruits américains avant que les nôtres puissent être récoltés. Les menus fruits des Etats-Unis nous arrivent plusieurs mois avant que les nôtres soient mûrs, et lorsque se fait la récolte des fruits canadiens, ceux des Etats-Unis sont disparus de notre marché.

L'article reste en suspens.

Article 5.

M. ROSS (Ontario) : Cet article signifie, je suppose, que lorsque nous vendrons nos œufs à la douzaine étalon, la douzaine devra peser une livre et demie ; il ne nous oblige pas à vendre les œufs à la livre.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Le commerce connaît-il bien cette expression " Douzaine étalon " ? S'il ne la connaît pas, on devrait en donner la définition.

M. HENDERSON : Lorsque M. McMillan, ancien représentant de Huron-sud, a présenté cet amendement l'année dernière ou l'année précédente, on ne devait l'appliquer qu'aux exportations et non pas au commerce de détail.

Article 6.

M. McCREARY : Cet article s'appliquera au fil d'engerbage que nous importons des Etats-Unis ; si ce fil ne porte pas l'estampille, nous ne pourrons pas nous en servir, et le Nord-Ouest achète beaucoup de fil d'engerbage aux Américains.

M. HOLMES : Cette disposition a été présentée l'année dernière sur la demande expresse de M. Frost.

M. McCREARY : Sans doute, mais nos commerçants de l'ouest qui manipulent de grandes quantités de fil américain se paaignent qu'ils ne peuvent pas se conformer à cet article.

M. HENDERSON : Quiconque achètera du fil d'engerbage aux Etats-Unis devra voir à

ce qu'on y attache l'estampille dont il est ici question. L'importateur devra instruire le fabricant américain des dispositions de notre loi. Cet article me paraît d'une application impossible. Si vous déroulez toute une pelotte de fil pour savoir si elle contient la longueur voulue, vous la rendez absolument inutile ; et personne ne serait assez sot pour aller détruire une pelote de fil d'engerbage valant cinquante ou soixante cents, dans le but unique de percevoir une amende de vingt-cinq cents de quiconque pourrait être victime d'une erreur.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose que le paragraphe 2 soit remplacé par le suivant :

Tout fabricant ou importateur qui négligera de se conformer aux dispositions du présent article sera passible, sur conviction sommaire, d'une amende de pas moins de vingt-cinq cents par pelotte. Et tout fabricant ou importateur de fil d'engerbage, qui ne sera pas de la longueur ou du poids indiqués par l'estampille attachée à la pelotte, sera passible, sur conviction sommaire, d'une amende de pas moins de $25. Et tout le fil qui n'aura pas la longueur voulue sera confisqué au profit de la Couronne ; mais une erreur dans le nombre de pieds contenu dans une pelote ne sera pas considérée comme étant une contravention à cet article, à moins que cette erreur n'excède cinq pour cent de la longueur indiquée sur l'estampille.

Je crois que cette disposition nouvelle parera aux inconvénients que mon honorable ami a signalés. L'intérêt du consommateur n'exige pas que l'on détruise une pelote de fil d'engerbage qui vaut plus de vingt-cinq cents, pour rechercher si elle contient le nombre de pieds voulu ; mais en imposant une amende au fabricant ou à l'importateur, ceux-ci savent par avance qu'ils sont tenus de fournir la quantité aussi exactement que possible.

M. McCREARY : Lorsque les commerçants de l'ouest achètent leur fil d'engerbage, la saison est toujours quelque peu avancée ; et ils sont obligés d'en agir ainsi à cause des gelées et autres accidents qui peuvent endommager les récoltes. Dans ce cas, le consommateur n'aurait ni le temps de commander tant de tonnes de fil, ni de le faire fabriquer, ni d'y faire attacher les estampilles ; il lui faudrait accepter le fil tel qu'il serait ou s'en passer. Le fabricant lui-même, dans le cas où le fil serait déjà prêt n'aurait pas le temps d'y attacher l'estampille requise. Quant à la disposition qui concerne la classification du fil d'engerbage qui n'a pas la longueur réglementaire, je ne pense pas qu'il soit possible de l'appliquer. Il me semble qu'on devrait laisser cet article en suspens en compagnie de l'amendement relatif à l'empaquetage des fruits. Je crois pouvoir, d'ici à la troisième lecture, communiquer à la Chambre des lettres écrites par des commerçants de Winnipeg.

M. HENDERSON : L'article impose une amende de $25 pour chaque contravention.

S'agit-il de chaque pelote, de chaque paquet ou de chaque tonne ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il y a deux amendes : l'une, de 25 cents, lorsque la pelote ne porte pas d'estampille, et l'autre, de $25, lorsque le fabricant ou l'importateur attache une fausse estampille au fil d'engerbage.

M. HENDERSON : Mais y aura-t-il contravention chaque fois qu'une pelote portera une fausse étiquette ? Dans l'affirmative, l'amende s'élèverait à près de $20,000 par charge de wagon, et il ne serait pas possible de la percevoir.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cet article restera en suspens.

Le PRESIDENT (M. Macdonald) : Dois-je rendre compte de nos délibérations et demander de siéger de nouveau ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Avant que vous quittiez le fauteuil, je désire proposer que l'article 8 qui suit soit ajouté au bill :

L'exécutif pourra enlever au ministère du Revenu de l'Intérieur le soin de mettre en vigueur les dispositions du présent acte pour le confier à tel ministère ou à tels ministères qu'il lui plaira de désigner, et faire les règlements qu'il jugera nécessaire pour en assurer la bonne application.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois rien dans le bill qui indique que le ministère du Revenu de l'Intérieur soit spécialement chargé d'en appliquer les dispositions.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Elles sont toutes extraites de l'acte des poids et mesures.

M. BORDEN (Halifax) : C'est fort possible, mais je ne vois rien qui indique que le ministère du Revenu de l'Intérieur sera chargé d'appliquer les dispositions de cette loi ; il me semble, par conséquent, que cette modification n'a aucune raison d'être ; elle est peut-être excellente en soi, mais il n'est pas nécessaire de la rédiger de cette façon.

Le MINISTRE DES FINANCES: En effet, mieux vaudrait dire tout simplement que l'exécutif pourra assigner à tel ministère la mise en vigueur de cette loi.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose, dans ce cas, que l'article soit modifié comme suit :

L'exécutif pourra assigner la mise en vigueur des dispositions du présent acte à tel ministère ou tels ministères qu'il lui plaira de désigner, et faire les règlements qu'il jugera nécessaires pour en assurer la bonne application.

M. LaRIVIERE : Mais si l'exécutif ne le faisait pas, le bill resterait-il sans effet ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est interdit de supposer rien de tel.

Le comité fait rapport de ses délibérations.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle sera la besogne de demain ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Chambre se formera en comité des subsides pour étudier les estimations du ministère du Commerce.

La motion est adoptée et la séance est levée à 1.10 heures du matin, jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 9 mai 1901.

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

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE PONTIAC.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je propose que les frais et honoraires payés au sujet du bill (n° 62) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Pontiac, soient remboursés conformément à la recommandation du comité spécial et permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Adopté.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 136) modifiant la loi relative aux chemins de fer.—(M. Fitzpatrick.)

INTERPELLATONS.—VENTE DES TERRES DES CHEMINS DE FER.

L'honorable M. PRIOR :

Quel montant le trésor fédéral a-t-il perçu chaque année de la vente de terres ou d'autres sources, s'il en est, dans la zone du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la Colombie Anglaise ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Le revenu en argent et en inscriptions provenant de la vente des terres, des permis de coupe, etc., dans les limites de la zone du Pacifique Canadien, dans la Colombie Anglaise, s'établit comme suit :

Exercice financier.

1885-86	$ 5,368.05
1886-87	18,667.38
1887-88	36,154.20
1888-89	37,423.96
1889-90	77,287.97
1890-91	75,784.70
1891-92	82,062.41
1892-93	89,167.28
1893-94	55,985.05
1894-95	39,977.79
1895-96	41,800.14
1896-97	26,806.50
1897-98	33,767.54
1898-99	57,019.35
1899-1900	40,840.45
Du 1er juillet 1900 au 31 mars 1901	19,820.72
Total	$737,933.49

AGENTS COMMERCIAUX.

M. KEMP (par M. Brock) :

1. Combien le gouvernement a-t-il d'agents commerciaux à l'étranger ?
2. Combien sont à l'emploi exclusif du gouvernement, et combien ne sont employés que partiellement ?
3. Quel est le nom de chacun, son domicile et quelle rémunération reçoit-il ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (sir Richard Cartwright) :

1. A proprement parler, nous n'avons à l'étranger que sept agents commerciaux.
2. Un seul est à l'emploi exclusif du gouvernement, les autres sont partiellement employés.
3. J. S. Larke, Sydney, Nouvelle-Galles du Sud, agent en Australasie, $3,000 et frais de déplacement ; G. Eustace Burke, Kingston, Jamaïque, agent à la Jamaïque, $250 ; Robert Bryson, Saint-Jean, Antigoa, agent pour Monserrat et la Dominique, $250 ; S. L. Horsford, Saint-Kitts, agent pour Saint-Kitts, Nevis et les Iles Vierges, $250 ; Edgar Trip, Port-d'Espagne, Ile de la Trinité, agent pour l'Ile de la Trinité et Tobago, $500 ; C. E. Sontum, Christiana, Norvège, agent pour la Norvège, la Suède et le Danemark, $250 ; A. D. Campbell, Buenos-Ayres, République Argentine, agent pour la Confédération Argentine et la république de l'Uruguay, $500.

Outre les agents de commerce régulièrement nommés, il y a d'autres agents du gouvernement canadien qui travaillent au développement du commerce de ce pays et jouent virtuellement le rôle d'agents de commerce ; ce sont messieurs J. G. Colmer, 17, rue Victoria, à Londres, Sud-ouest, Angleterre ; Harrison Watson, préposé à la surveillance du département canadien, à l'institut impérial de Londres, Angleterre ; G. H. Mitchell, 15, rue Water, à Liverpool, Angleterre ; H. M. Murray, 52, Square Saint-Enoch, à Glasgow, Ecosse ; W. L. Griffith, édifices Western-Mail, à Cardiff, Pays de Galles ; C. R. Devlin, 14, rue Westmoreland, à Dublin, Irlande ; Thomas Moffat, 24, rue Wale, Cape-Town, Afrique du sud ; D. Tréau de Cœli, 75, marché Saint-Jacques, à Anvers, Belgique.

REUNION DU COMITE D'AGRICULTURE

M. WILSON : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je voudrais savoir du gouvernement à quelle date il y aura réunion du comité d'agriculture et de colonisation. M. Pedley n'a pas encore fini de rendre témoignage ; je crois qu'il devrait y avoir

réunion demain, car lorsque la Chambre commencera à siéger l'avant-midi, il sera très difficile aux députés d'assister aux réunions de ce comité-là.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne vois pas le président du comité à son siège dans le moment, mais je l'entretiendrai de cette question dès qu'il sera de retour.

SUBSIDES.—LA MONNAIE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

L'honorable E. G. PRIOR : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je veux signaler au ministre des Finances certain passage d'un article du Mail and Empire, du 6 mai. Le voici :

Nous apprenons de source autorisée que l'hôtel de la monnaie sera érigé à Ottawa et placé sous la direction du ministère des Finances. Le parlement aurait voté à cette fin $75,000 par année.

Je voudrais savoir de l'honorable ministre si cet article est bien inspiré, car j'ai déclaré l'autre jour à la Chambre qu'à la Colombie Anglaise, la majorité de la population était d'opinion que pas un endroit ne se prête mieux que Victoria à l'établissement d'un hôtel de la Monnaie. Le gouvernement doit avoir étudié ce point avec soin, et si l'article que je viens de citer est vrai, j'ai lieu de supposer que c'est à Ottawa que va s'ériger l'hôtel de la Monnaie. Dans ce cas, je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention d'établir un bureau d'essai à Victoria et un autre à Vancouver, attendu que l'établissement d'un hôtel de la Monnaie à Ottawa ou à n'importe quel autre endroit de l'est ne sera d'aucun avantage pour le commerce tel qu'il se fait aujourd'hui à la Colombie Anglaise. Je l'ai dit l'autre jour à la Chambre, les mineurs transportent actuellement l'or canadien du Yukon à Seattle et l'y vendent le plein prix au bureau d'essai du gouvernement, le gouvernement des Etats-Unis payant l'assurance et les frais d'express sur l'expédition de l'or à l'hôtel de la Monnaie de Washington.

Donc, si le gouvernement canadien n'établit pas de bureau d'essai à Victoria, les mineurs ne pourront vendre leur or dans la Colombie Anglaise, et par conséquent, ils continueront à l'envoyer à Seattle. Quelle que soit l'intention du gouvernement à l'heure qu'il est, j'espère que, après mûre réflexion, il décidera d'établir un bureau d'essai à Victoria. Je sais bien que les banques de Dawson, désireuses d'expédier elles-mêmes l'or du Yukon à Ottawa, s'il y est établi un hôtel de la Monnaie, peuvent exercer sur le gouvernement une certaine pression à cette fin, mais, à mon sens, il ne faudrait tenir aucun compte de leur désir. Les mineurs n'aborderont à la Colombie Anglaise que s'ils sont certains d'y vendre leur or le plein prix, et ils le vendront soit dans la Colombie Anglaise, soit aux Etats-Unis. D'après moi, s'ils peuvent le vendre dans les villes de la Colombie Anglaise à aussi bonnes conditions qu'ils le vendent aujourd'hui à Seattle, ils ne manqueront pas d'entrer dans la Colombie, et les marchands de cette province leur fourniront des marchandises en échange des traites qu'ils auront reçues en paiement de leur or, et on aura ainsi contribué au développement du commerce qui est déjà très prospère depuis la côte jusqu'au Yukon. Il est absolument urgent que le gouvernement s'occupe de cette question, chaque jour est excessivement précieux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il vaut peut-être mieux ne rien dire à ce sujet avant que vienne le moment de le discuter. Nous n'avons autorisé en aucune façon la rédaction de l'article que vient de lire mon honorable ami (M. Prior). Dans peu de jours nous serons appelés à nous occuper de cette question, et tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est que le gouvernement a déjà eu à considérer le point qu'il vient de soulever et qu'il ne sera pas oublié lorsqu'il s'agira de traiter la question à laquelle il se rapporte, et j'espère que la décision que nous aurons prise sera de nature à satisfaire l'honorable député.

CONVENTION ENTRE L'ANGLETERRE ET LES ETATS-UNIS, RELATIVE A LA SUCCESSION DES AUBAINS.

M. LOUIS PHILIPPE DEMERS (Saint-Jean et Iberville) : M. l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire attirer l'attention du gouvernement sur une convention intervenue entre le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, signée le 2 mars 1899, et ratifiée le 28 juillet 1900. Aux termes de cette convention, les Etats-Unis sont prêts à renoncer en faveur du Royaume-Uni et de ses colonies, qui en bénéficieront, au droit d'aubaine et au droit de détraction.

Comme on le sait, au moyen-âge, les Etats s'étaient attribués ces deux droits. Le droit d'aubaine, c'est-à-dire le droit de prendre les biens d'un étranger à son décès. Les aubains pouvaient alors, et ils peuvent encore aujourd'hui, d'après le droit commun d'Angleterre, posséder des biens immeubles mais ils ne peuvent en disposer par testament.

Cet état de choses existe même encore dans quelques-uns des Etats-Unis ; mais dans la plupart des Etats de la confédération américaine, les aubains ont la libre disposition de leurs biens.

Comme je viens de le dire, au moyen-âge, les aubains ne pouvaient pas disposer librement de leurs biens. Ils pouvaient bien posséder et acquérir, mais ils ne pouvaient disposer de leurs biens qui, par le droit d'aubaine, étaient après leur mort dévolus au fisc.

En France, quand une personne décédait, laissant pour héritiers des étrangers, le fisc s'attribuait une grande partie de ses biens en vertu d'un droit qu'on appelait le droit de détraction. Ce droit existe encore dans certains Etats. Des impôts excessifs sont prélevés sur ce capital, lorsqu'il tombe dans les mains des étrangers.

Les Etats-Unis sont prêts à renoncer à ces droits qui paraissent d'ailleurs abandonnés par toutes les nations, depuis surtout que la révolution française, en 1790, a aboli les droits d'aubaine et de détraction sans exiger aucune réciprocité. Le système de réciprocité fut de nouveau repris et adopté par le code Napoléon ; mais il fut définitivement aboli par la loi du 14 juillet 1819, qui met les étrangers, en France, sur un pied d'égalité, c'est-à-dire qu'il a aboli le droit d'aubaine absolument sans aucune réciprocité.

Il n'y a aucune objection qui se présente pour que le Canada ne bénéficie de cette convention intervenue entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis, parce que dans toutes les provinces de la Confédération, nous avons adopté cette manière de voir ; nous avons renoncé à ce droit exorbitant qui faisait partie de la loi commune d'Angleterre et de tous les pays d'Europe, au moyen-âge. Dès 1849, le Canada-Uni y renonçait en adoptant une loi pour les provinces de Québec et d'Ontario, permettant aux étrangers d'acquérir et de transmettre leurs biens comme tous les sujets de l'Etat. Il en est de même dans toutes les autres provinces de la Confédération. Ainsi, dans la Nouvelle-Ecosse, en 1854, on a permis aux aubains de posséder des biens et d'en disposer librement. Cette disposition se trouve dans les Statuts revisés de la Nouvelle-Ecosse, de 1900, au chapitre 136.

L'Ile du Prince-Edouard suivit cet exemple en 1859. Il est vrai que dans cette île, un aubain ne peut posséder que deux cents acres de terre, mais nul doute que cette disposition a été prise à raison du peu d'étendue du territoire. Cette disposition fut décrétée par la loi 22 Victoria, chapitre 4.

La province du Manitoba suivit en 1891, par l'adoption de la loi contenue au chapitre 3 de ses statuts revisés. Cette disposition a même force de loi depuis le 28 février 1874.

La Colombie britannique vota une loi semblable en 1888, reproduite au chapitre 6 des Statuts revisés de 1897.

Le Nouveau-Brunswick adopta, lui aussi, une législation semblable en 1891 ; c'est la loi 54 Victoria, chapitre 13.

Il existe donc de pareilles dispositions dans toutes les provinces du Canada. Cette législation supprime toute distinction entre les étrangers et les citoyens de ces provinces quant au droit d'acquérir et de disposer librement des biens situés dans ces provinces.

Comme je le disais au début de ces quelques observations, les Etats-Unis offrent à l'Angleterre et à ses colonies de donner, moyennant réciprocité, le droit à leurs citoyens de posséder des biens dans la république voisine et d'en disposer librement comme les citoyens de ce pays. L'article 4 de ce traité décrète que le bénéfice de cette convention ne s'étendra à aucune colonie de l'Angleterre, jusqu'à ce que avis ait été donné au nom de telle colonie par le représentant britannique à Washington, au secrétaire d'Etat, dans le cours de l'année qui suivra la date de la ratification de cette convention.

Si je soulève maintenant cette question, c'est afin de demander au gouvernement de bien vouloir prendre des mesures en vue de se prévaloir en temps de cette convention, car il faut que dans le cours de l'année, c'est-à-dire, d'ici au 28 juillet 1901, le représentant de sa Majesté britannique donne au secrétaire d'Etat des Etats-Unis avis que le Canada désire participer aux avantages de ce traité.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le Gouverneur général a reçu en septembre 1900, une lettre circulaire au sujet de l'entente intervenue entre le Royaume-uni et les Etats-Unis relativement à la question des biens mobiliers et immobiliers ; on y demandait à Son Excellence de soumettre la question à ses conseillers afin de rechercher si le Canada ne pourrait pas participer à cette convention. Cette lettre fut immédiatement transmise aux gouvernements des diverses provinces qui tous, à l'exception de celui du Nouveau-Brunswick, se déclarèrent prêts à souscrire à cette entente. La province du Nouveau-Brunswick a adopté une loi qui frappe les successions des étrangers d'un droit deux fois plus élevé que celui qui pèse sur les autres successions, et c'est cette loi qui sert de base à son objection. Nous nous sommes mis en correspondance avec cette province dans le but de l'engager à se rendre au désir apparemment unanime du Canada relativement à cette question, mais il n'y a encore rien de terminé. Je puis dire, cependant, que le gouvernement fédéral est libre, en vertu de l'article 132 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de se joindre à cette convention dans le cas même où le Nouveau-Brunswick n'accorderait pas son assentiment. On désire généralement que cette province se joigne aux autres pour bénéficier des avantages de cette convention. Il est possible que nous nous prévalions des dispositions de l'article que je viens de mentionner pour faire participer le Canada aux avantages de ce traité, mais j'ai lieu d'espérer que le Nouveau-Brunswick ne maintiendra pas son objection. Mon honorable ami (M. Demers) désire ardemment que le gouvernement devienne partie à cette entente, et c'est surtout grâce à ses efforts constants que l'on doit les progrès des négociations.

LOCATION D'EDIFICES PRIVES PAR LE GOUVERNEMENT.

M. GEO. TAYLOR (Leeds-sud) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, j'aurais quelques mots à dire au sujet de

l'extravangance dont fait preuve le gouvernement actuel dans l'administration des affaires publiques. Tous les membres de cette Chambre se rappellent, et la population entière du Canada se rappelle tout comme moi que le premier ministre, avant 1896, a parcouru tout le pays, de l'Atlantique au Pacifique, promettant partout que s'il arrivait au pouvoir il saurait se composer un cabinet d'hommes d'affaires et administrer les affaires du pays d'après des principes d'affaires ; que les frais de l'administration seraient réduits de trois ou quatre millions de dollars ; et de son côté, l'honorable David Mills donnait sa parole d'honneur que les libéraux dépenseraient $5,000,000 de moins que les conservateurs qui, à cette époque-là, dépensaient $38,000,000 par année. Le premier ministre promettait alors de pratiquer l'économie sous toutes ses formes ; or, je viens aujourd'hui le demander à cette Chambre, a-t-on tenu ces belles promesses ? Le premier ministre s'est-il composé un cabinet d'hommes d'affaires ? Où sont les hommes d'affaires qui font partie du cabinet ? Qu'ils se lèvent et répondent à l'appel !

M. BENNETT : Mettez-les dans un wagon particulier.

M. TAYLOR: Le cabinet n'est composé que d'avocats. Je n'objecte pas à ce qu'il y ait des avocats dans le cabinet ; de fait, on doit toujours faire entrer dans la composition du cabinet deux ou trois avocats, mais des meilleurs. A tout événement, lorsqu'il s'agit de composer un cabinet, il conviendrait d'avoir quelque souci des fonctions que les ministres sont appelés à exercer. Pourquoi a-t-on fait ministre des Chemins de fer un avocat qui ignore ce que c'est que l'administration d'un chemin de fer? Pourquoi mettre un journaliste au ministère des Travaux publics? Le premier ministre est avocat, est-il nécessaire que le premier ministre soit avocat?

Quelques VOIX : Non.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le PREMIER MINISTRE : Je crains fort que ce trait ne soit à l'intention de mon honorable ami, le chef de l'opposition.

M. TAYLOR : Je veux bien que le premier ministre soit un avocat, mais voyons quels sont les autres membres qui composent le cabinet ; voyez à la droite du premier ministre le ministre de la Marine et des Pêcheries, son lieutenant.

M. BENNETT : Est-il avocat?

M. TAYLOR : Sans doute. Comment peut-il se connaître à la construction des vaisseaux et des phares? Celui qu'on appelle à ce ministère devrait être versé dans les matières qui se rattachent à la marine et aux pêcheries. Le directeur général des Postes (M. Mulock) est également avocat ; je voudrais bien savoir quelles sont les connaissances légales qu'il faut absolument posséder pour pouvoir administrer le ministère des Postes. Voyez le ministre de l'Intérieur (M. Sifton), c'est encore un avocat. Le chef du ministère de l'Intérieur devrait connaître à fond la valeur des terres et tout ce qui se rattache aux mines et aux minéraux. Regardez à gauche du premier ministre : On y voit le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) qui, lorsqu'il était dans l'opposition, criait bien haut que le ministère dont il est aujourd'hui le chef était inutile et qu'il fallait l'abolir ; il comptait sur le portefeuille des Finances, mais on l'a relégué dans ce ministère qu'il disait inutile, et le gouvernement, pour reconnaître tout son savoir légal, lui a assigné d'autres fonctions dont il s'est acquitté à merveille : on l'a chargé de s'enquérir des titres des aspirants au Sénat. Telle est aujourd'hui sa principale occupation. Le personnage suivant (l'honorable M. Bernier) qui siège à gauche du premier ministre, est un notaire de la province de Québec, et bien qu'il ne soit que depuis peu de temps à la tête du ministère du Revenu de l'intérieur, il semble avoir assez bien rempli son devoir. Vient ensuite le ministre de la Justice (l'honorable M. Mills). Le ministre de la Justice devrait être un avocat habile, mais quelle sorte de ministre de la Justice avons-nous aujourd'hui? Nous avons un savant Solliciteur général dans le cabinet—non, il ne fait pas partie du cabinet.

M. COCHRANE : Il frappe à la porte.

M. TAYLOR : Il joue simplement le rôle du tuileur qui se tient à la porte de nos loges orangistes d'Ontario. Quiconque veut se rendre compte des mérites du ministre actuel de la Justice et de l'espèce d'homme qu'il est, n'a qu'à parcourir le livre qu'il a écrit l'année dernière lorsqu'il a cherché à sortir le gouvernement de l'impasse où l'avait placé la question du fil d'engerbage.

Le secrétaire d'Etat (l'honorable M. Scott) est encore un avocat, et on dit qu'il est aussi "garde-barrière," qu'il charge son fils de percevoir cinq pour cent des sommes que le gouvernement verse à ses fournisseurs. Voyez le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) ; le premier ministre dit aux cultivateurs du pays qu'il a pris un des leurs, un travailleur aux mains rudes, pour la placer à la tête du ministère de l'Agriculture——

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. TAYLOR : Le ministre de l'Agriculture est bachelier ès arts, et si je ne fais pas erreur, il a dû pratiquer le droit à Montréal durant un certain nombre d'années ; mais c'est par faveur qu'il fait partie du cabinet. Si les cultivateurs étaient aussi ignorants des choses agricoles que l'est le ministre de l'Agriculture, le pays serait fort à plaindre. Pourquoi le premier ministre n'a-t-il pas fait un choix plus sage en plaçant à la direction de ce ministère un homme comme mon honorable ami de Wentworth (M. Smith), qui siège à mes côtés et s'y connaît en culture.

J'ai dit un mot du Solliciteur général : c'est un avocat habile, mais on devrait lui donner un portefeuille et non pas le tenir à la porte comme un tuileur ; à lui tout seul, il possède plus d'intelligence et d'habileté qu'une demi-douzaine des autres ministres réunis ensemble.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. TAYLOR : Notre ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) ignore absolument tout ce qui se rattache à la construction ; mais c'est un ancien journaliste et il est notaire. Le chef du ministère des Travaux publics devrait posséder tout le savoir d'un constructeur ou d'un entrepreneur et être très versé dans tout ce qui concerne la construction. Que dirait-on si l'on allait confier à un journaliste le portefeuille des Finances au lieu de l'assigner à un homme qui a consacré toute sa vie à l'étude des affaires de banque?

Le ministre de la Milice (l'honorable M. Borden) est médecin ; je n'objecte pas à ce que le ministre de la Milice soit médecin, mais ce devrait être un vétéran qui a vu le feu comme mon ami le colonel qui siège ici (M. Hughes).

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qu'il passe de notre côté.

M. TAYLOR : Passons maintenant au dernier homme d'affaires du cabinet, à l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) qui, lui, est un fabricant ; celui-là entendait assez les affaires pour ne pas toucher aux droits imposés sur les biscuits et les produits de la confiserie lorsqu'il a apporté des modifications au tarif. Il reste encore deux hommes d'affaires, deux ministres qui n'ont pas de ministère à diriger ; l'un de ces messieurs, l'honorable député de Québec-ouest (l'honorable M. Dobell), entend les affaires, mais au lieu de lui permettre de mettre ses connnaissances au service du pays, ce gouvernement s'est complu à le laisser errer sur les mers, à la recherche de vaisseaux en forme de goulot de bouteille. Enfin, l'autre ministre sans portefeuille, mon honorable ami d'Oxford-nord (M. Sutherland), entend mieux les affaires à lui seul que tous les autres membres du cabinet réunis ; malheureusement, on ne lui a pas confié de moindre ministère. Nous avons donc un cabinet dont les seize membres sont presque tous des avocats, bien que le premier ministre eût promis au peuple de s'entourer d'hommes d'affaires capables qui géreraient les affaires du pays d'une manière pratique.

Qu'on veuille bien maintenant me permettre une observation. Lorsqu'il est arrivé au pouvoir en 1896, le gouvernement savait parfaitement que le recensement devrait se faire en 1901. S'est-il donné la peine de chercher, comme l'auraient fait des hommes d'affaires, un endroit où loger le personnel du recensement? Y a-t-il une seule maison d'affaires qui, ayant besoin d'agrandir son établissement afin de pouvoir augmenter son personnel, irait louer un immeuble sur la rue principale de la ville quand elle en pourrait trouver un autre à cinq ou six fois meilleur marché ailleurs et qui ferait aussi bien son affaire ? Ne se construirait-elle pas plutôt un nouvel édifice? Lors du recensement de 1891, ce fut le statisticien, M. Johnson, qui dirigea tout le travail, et je puis affirmer que le recensement fût fait aussi bien qu'on fera celui de cette année ; on trouva, cependant, le moyen d'installer son personnel dans l'édifice Langevin. Lorsque les honorables députés de la droite étaient dans l'opposition, ils ne se gênaient pas pour déclarer que les édifices publics étaient encombrés d'employés qui se nuisaient les uns aux autres, et que, lorsqu'ils arriveraient au pouvoir, ils en renverraient quelques-uns. Qu'ont-ils fait ? Ils ont nommé M. Blue commissaire du recensement et lui ont accordé $4,000 d'appointements ; M. Côté reçoit $3,000 à titre d'assistant-commissaire, et l'on accorde à M. St-Denis une augmentation de $600, ce qui porte à près de $8,000 le chiffre de la dépense nouvelle occasionnée par la surveillance des travaux du recensement, surveillance dont M. Johnson s'était chargé et dont il aurait encore pu se charger sans qu'il fût besoin d'augmenter le personnel, économisant ainsi au pays ces $8,000. En 1891, il n'y avait qu'un seul commissaire pour chaque comté ; mais aujourd'hui on nomme deux commissaires dans presque tous les comtés, et plus particulièrement dans ceux où il se trouve quelques citoyens d'origine française. La loi dit qu'il n'en sera nommé qu'un seul pour chaque division électorale ; mais, dans presque chaque division de Québec et d'Ontario où la population se compose de Français et d'Anglais, on a nommé deux commissaires. Le gouvernement savait en 1896 qu'il faudrait faire le dénombrement de la population en 1900 ; or, quelles mesures a-t-il prises pour se trouver l'espace nécessaire au cas où nos propres édifices seraient insuffisants? Il a attendu jusqu'à la veille de l'élection de 1900, et c'est alors qu'on a pu voir, avant qu'on eût annoncé qu'on cherchait à louer un édifice, avant même qu'on eût pris la moindre mesure, c'est alors, dis-je qu'on a pu voir un monsieur qui possède, rue Sparks, un édifice virtuellement vacant depuis deux ou trois ans, aller trouver le ministre des Travaux publics et avoir avec lui un entretien particulier. Plus tard, le ministre des Travaux publics étant absent, ce monsieur adressa au ministre intérimaire des Travaux publics (l'honorable M. Mulock) une lettre dans laquelle il lui disait qu'il avait eu avec le ministre des Travaux publics un entretien au sujet de sa propriété, et demandait si le gouvernement en aurait besoin. Le directeur général des Postes lui répondit que le gouvernement n'entendait pas acheter cette propriété. Puis, le 22 septembre,—les élections approchaient—un fonctionnaire du ministère des Travaux publics

écrivit à M. Seybold une deuxième lettre, où il était dit :

Il a été question de la location de votre immeuble sis à l'angle des rues Sparks et O'Connor, et je suis chargé de vous demander à quelles conditions vous consentiriez à le louer.

Le ministre des Travtux publics, sans doute, avait écrit à l'architecte en chef pour lui demander d'adresser cette lettre. Le 25 octobre, M. Seybold écrivait la lettre suivante au ministre des Travaux publics :

Cher monsieur,—En réponse aux lettres à moi adressées par l'architecte en chef, le 22 septembre et le 4 du courant, et où l'on me demande à quelles conditions je consentirais à louer au gouvernement l'immeuble que je possède à l'angle des rues Sparks et O'Connor, j'ai l'honneur de vous informer que je suis prêt à louer le dit immeuble pour une période de cinq années à raison de $7,000 par année, payables par quartiers.

Toutes les réparations qu'il faudra faire seront à la charge du gouvernement. Je paierai toutes les taxes, celle de l'eau exceptée.

L'édifice, comme vous le savez, comprend le sous-sol, et quatre étages. Ce loyer de $7,000 est basé sur celui de chacun de quatre étages, et c'est le loyer qui se paie ordinairement à Ottawa :

	Par année.
Loyer du sous-sol	$ 500
" " première étage	$ 500
" " deuxième étage	2,000
" " troisième étage	1,500
" " quatrième étage	500

Je vous prie de me répondre aussitôt que possible, vu que, si le gouvernement ne loue pas, je devrai m'entendre avec d'autres personnes.

La réponse ne se fit pas attendre ; au verso de la lettre, le ministre écrivit ce qui suit :

Dites à M. J. A. Seybold que le ministère est prêt à louer l'édifice qu'il possède à l'angle des rues Sparks et O'Connor, à raison de $6,500 par année, à dater du 1er septembre prochain.—J.I.T.

C'était le 23 novembre ; le ministre disait qu'il louerait l'édifice à raison de $6,500 par année, mais sans spécifier pour combien d'années. Or, en face de l'édifice en question, du côté sud de la rue, où la propriété se loue 25 pour 100 plus cher que du côté nord, pour des fins de commerce, se trouve un autre édifice où M. Poulin occupe un magasin moyennant $1,000 de loyer par année, et ce loyer comprend celui du magasin voisin, où l'on fait le commerce de poterie.

Cet édifice compte trois étages à part le sous-sol et couvre une plus grande étendue de terrain que celui de M. Seybold. D'ailleurs, ce dernier ne se prête ni au commerce de détail ni à l'installation de bureaux. Y a-t-il grapillage ? Je l'ignore ; mais, assurément, personne n'ira prétendre que cette propriété vaut $6,500 de loyer par année en sus de $10,000 que le gouvernement y consacre à des améliorations permanentes, ce qui fait $29,500 que cette propriété va coûter au gouvernement pour trois ans. Il n'était pas nécessaire d'aller louer des bureaux sur une des meilleures rues commerçantes de la ville, on eût fait tout aussi bien d'en louer dans le voisinage. Si, comme des hommes d'affaires, ils étaient venus, l'an dernier, dire au parlement : Nous devrons faire le recensement l'an prochain, et, à cette fin, il nous faut des bureaux où loger nos employés et, par conséquent, nous avons besoin de $29,000 ou $30,000 pour la construction d'un édifice où nous installerons ces employés-là ainsi que l'imprimerie de l'Etat, le parlement aurait voté cette somme et serait devenu propriétaire d'un nouvel édifice ; mais au moment même des élections, le ministre des Travaux publics a jugé bon d'écrire au verso de la lettre où on lui demandait $7,000, les mots suivants : Louez à raison de $6,500. A quelles autres personnes a-t-on demandé à quelles conditions elles loueraient les bureaux nécessaires ? A qui a-t-on demandé des soumissions ? A personne. Le ministre des Travaux publics s'est empressé de conclure avec M. Seybold un arrangement d'après lequel le gouvernement a consenti à payer $6,500 de loyer par année, à dater du 1er septembre ; or, voilà déjà six mois d'écoulés et le gouvernement n'occupe que depuis quelques jours l'édifice qu'il a loué. On s'est occupé d'y faire des améliorations qui coûteront de $10,000 à $12,000, et à l'expiration de trois années, il faudra rendre à M. Seybold sa propriété et toutes les améliorations qu'on y aura faites, de sorte qu'il aura reçu de nous non seulement $19,500 en argent, à titre de loyer, mais $12,000 valant d'améliorations. Si le gouvernement avait entendu les affaires comme il le prétend, au lieu d'agir comme il l'a fait, il aurait plutôt donné une preuve du bon sens qui caractérise d'ordinaire les hommes d'affaires. Le ministre des Travaux publics va sans doute prétendre que la propriété avait beaucoup renchéri et que, par conséquent, il fallait payer un loyer plus élevé. Il faut, en effet, que la valeur de cette propriété ait beaucoup augmenté en très peu d'années, car il est constaté au bureau d'enregistrement que, le 6 février 1891, M. J. W. Russell l'a cédée et transportée à M. J. A. Seybold pour le prix de $6,800.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député veut-il dire que cette propriété s'est vendue $6,000 ?

M. TAYLOR : Je dis que c'est ce montant qui apparaît dans les registres du bureau d'enregistrement. Le 10 février 1891, M. Seybold céda cette propriété à M. Booth au prix de $8,000, ainsi qu'on le constate au bureau d'enregistrement. Il n'y a que quelques années, on l'offrit en vente à deux honorables membres de cette Chambre au prix de $17,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand ?

M. TAYLOR : On l'offrit aux honorables représentants de Toronto (M. Brock) et de Lunenburg (M. Kaulbach), et ces honorables

députés peuvent parler en leur propre nom. L'honorable ministre a produit le certificat de l'estimateur qui a attribué une valeur exorbitante à la propriété. Le terrain n'a que 44 pieds de largeur, et il y en a vingt de perdus ; l'édifice mesure 40 pieds par 80, et a quatre étages de hauteur. Allez rues Bank, Wellington et Sussex, vous y trouverez à louer, pour les trois années à venir, un édifice plus spacieux à moins de $2,000 par an. Si mon honorable ami veut connaître le valeur de cette propriété, il n'a qu'à consulter le rôle d'évaluation de la ville, il y verra à quel montant elle est estimée cette année.

M. Seybold a bien dit qu'il paierait toutes les taxes moins celle de l'eau, mais l'édifice étant loué au gouvernement il n'est plus sujet aux impôts, de sorte que ce monsieur perçoit un revenu net de $6,500 par an, à part les $10,000 d'améliorations permanentes. L'édifice a bonne apparence, mais il est tout simplement lambrissé—c'est une construction unie qui ne coûte pas cher, ne se prête pas à l'installation de bureaux, et qu'on avait aménagée de façon à en faire un magasin de nouveautés. Je suis persuadé qu'on aurait pu louer l'immeuble pour le tiers du prix que l'on paie.

Je laisse aux honorables députés des deux côtés de la Chambre, qui ont dû examiner la propriété depuis qu'il en a été question ici ; je laisse aux honorables représentants de Montréal et de Toronto le soin de décider si ce loyer de $6,500 par année pour trois ans, à part les $10,000 d'améliorations permanentes, n'est pas un prix absurdement exagéré.

Je propose donc :

Que tous les mots après "que" dans la motion soient retranchés et remplacés par les suivants :

Cette Chambre est d'avis que le bail passé par le ministre des Travaux publics relativement à la location de la propriété Seybold, pour une période de trois ans, au prix de $6,500 par année, avec stipulation que le gouvernement se charge de faire des améliorations permanentes au montant de $10,000, dénote avec quelle insouciance et quelle extravagance on dépense les deniers publics, et que le gouvernement n'aurait pas dû consentir le dit bail avant de consulter d'abord le parlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire un bien long discours pour répondre à mon honorable ami, car, à mon humble avis, certaines de ses assertions suffisent à réfuter toute son argumentation. Il a cherché à faire croire au parlement qu'en 1891 la propriété dont il s'agit s'est vendue $8,000 ; or, pour quiconque connaît un peu Ottawa, c'est là une impossibilité. M. Seybold est le gendre de M. J. R. Booth. Je crois qu'en 1891 M. Booth fit à son gendre un prêt qui fut garanti par une hypothèque de $8,000 sur cette propriété. Il n'y a pas un seul homme intelligent—et mon honorable ami ne manque pas d'intelligence—qui oserait soutenir une telle prétention ; elle est erronée, et il suffit de l'émettre pour que la fausseté en apparaisse.

Cette propriété s'est vendue $29,000, il y a trente ans. Mon honorable ami m'a toujours traité bien sévèrement depuis que j'ai le plaisir de le connaître, et la députation en général sait fort bien qu'il ne faut pas prendre au pied de la lettre tout ce qu'il dit, et bien loin de là. Le 23 octobre 1900, avant que nous eussions loué cette propriété, un expert a jugé qu'elle valait $110,000 ; il s'ensuit qu'en l'estimant à $8,000 l'honorable député fait, jusqu'à un certain point, erreur.

M. TAYLOR : Je sais que l'honorable ministre ne cherche pas à donner à mes paroles une fausse interprétation. Je n'ai fait aucune estimation, je me suis borné à faire voir, en me basant sur l'extrait d'un titre produit au bureau d'enregistrement, qu'on l'avait cédée pour ce prix-là.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami n'a fait que ce qu'il a l'habitude de faire ; c'est sans doute de bonne foi qu'il a faussement représenté les faits. Il s'est évertué à faire accroire à la Chambre que la propriété s'était vendue $8,000 en 1891. S'il n'avait pas cette intention-là, pourquoi a-t-il pris la peine de citer ce chiffre ?

M. TAYLOR : C'est ce qui apparaissait au bureau d'enregistrement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député cherche à éluder la question ; il sait fort bien qu'il ne peut pas prouver ce qu'il vient d'affirmer, et il veut se tirer de ce mauvais pas le plus avantageusement possible. Je l'ai dit, le 23 octobre, cette propriété fut évaluée à $110,000 ; or, mon honorable ami et certains autres députés semblent croire que c'est là une estimation exagérée. Eh bien! quiconque connaît la ville d'Ottawa, connaît certainement cette partie de la ville qui se trouve à l'angle nord-est des rues Metcalfe et Sparks ; ce terrain a absolument la même superficie que celui où se trouve située la propriété Seybold. Mais il est pour ainsi dire vacant, il n'y a là qu'un petit édifice, n'importe quel député peut s'en rendre compte, cet endroit étant tout près d'ici. Or, à l'époque où j'ai loué la propriété Seybold, le sénateur Cox, qui ne passe pas pour fou ni pour payer des propriétés plus cher que de raison, offrait $110,000 pour cette propriété-là ; elle n'est située qu'à la distance d'un pâté ou deux de maisons de l'édifice Seybold, elle se trouve sur la même rue et a la même superficie : 66 x 99 pieds. Mais sur la propriété Seybold il y a un magnifique édifice de 40 x 90 pieds, comme on peut le voir en passant à l'angle de ces rues-là. Cet édifice a été évalué à $40,000 et il vaut, pour le moins, cette somme.

Voici une lettre qui contient la preuve de ce que je viens de dire :

Ottawa, 1er mai 1901.

Monsieur A. Gobeil,
Sous-ministre des Travaux publics,
En ville.

Mon cher M. Gobeil,—Relativement au récent entretien que nous avons eu au sujet de la valeur de terrains de cette ville, je dois vous dire que je n'ai pas d'objection à mettre par écrit ce que je vous ai déclaré de vive voix, c'est-à-dire que depuis deux mois, je suis autorisé à offrir la somme de cent mille dollars pour le lot situé à l'angle nord-est des rues Sparks et Metcalfe. Cette offre n'a pas été acceptée.

Bien à vous,
WARREN Y. SOPER.

M. TAYLOR : Oui, pour une banque.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qu'est-ce que cela peut faire qu'il s'agisse d'une banque ou d'autre chose ? Le lot est là, et si on veut l'acheter, il faut en payer ce prix-là. Plus tard, M. Thompson, un ami politique de l'honorable député, refusa de vendre cette propriété au prix de $110,000 qu'on lui offrait ; et il est impossible que l'honorable député l'achète à meilleur marché que cela. Il est facile d'aller examiner cette propriété-là ainsi que celle que nous avons louée ; après les avoir visitées, la députation pourra se former une opinion. C'est tout ce que j'ai à dire de la valeur de la propriété.

A mon retour d'Europe, les ministères de l'Intérieur et de l'Agriculture, m'ont accablé de demandes d'espace—le ministère de l'Intérieur pour l'excellente raison que la banque d'Ottawa lui avait donné avis qu'elle entendait résilier le bail d'une propriété louée au gouvernement ; et le ministère de l'Agriculture, lui, parce que le recensement devait se commencer le 1er avril, et qu'il fallait s'y préparer. Mon honorable ami nous a reproché de n'avoir pas pris nos mesures plus tôt ; j'ai déjà avoué qu'il y a longtemps qu'on aurait dû demander au parlement de donner plus d'espace. Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, le gouvernement avait déjà loué, pour les fins du service public, un certain nombre d'édifices d'Ottawa, et depuis lors nous avons été obligés d'en louer d'autres. C'est un état de choses qu'il faudrait faire cesser. Mais il ne faut pas perdre de vue que pour construire un grand édifice public, un édifice qui réponde aux exigences du service public, il faudrait demander au parlement de voter des sommes très considérables. Mes prédécesseurs au ministère des Travaux publics et moi-même nous sommes toujours heurtés aux exigences du budget ; on nous a toujours dit que nos demandes étaient exagérées, que le budget était déjà assez chargé. Par conséquent, mes prédécesseurs n'on pas pu accommoder le service public, et j'ai suivi leur exemple.

Mais il fallait pourvoir au recensement ; il n'était plus temps de se demander si l'on allait ou si l'on n'allait pas construire un édifice public ; on était au mois de novembre et il fallait prendre des mesures sans retard. Je me suis efforcé de trouver un édifice convenable. L'honorable député (M. Taylor) a voulu rire, sans doute, lorsqu'il nous a parlé d'annonces ; Ottawa est une petite ville et l'on sait parfaitement quelles propriétés y sont disponibles. Je mets l'honorable député au défi de m'indiquer un autre édifice que nous aurions pu louer. Est-ce assez clair ? Les ministères des Travaux publics et de l'Agriculture ont travaillé de concert ; nous avons jugé que l'édifice Seybold répondait à nos besoins, et nous avons débattu les conditions. Tout d'abord, M. Seybold nous demandait $7,000 de loyer par année ; il nous avait antérieurement demandé si nous achèterions sa propriété au prix de $100,000. Mes fonctionnaires ont cru qu'il ne convenait pas de l'acheter ; de plus, nous n'étions pas disposés à payer le loyer qu'il demandait. Comme je l'ai dit, il nous demandait $7,000 par année et voulait nous faire consentir un bail pour cinq années. Mon honorable ami prétend que nous avons fait des améliorations permanentes ; nous avons fait l'aménagement que requiert l'expédition de la besogne du recensement, rien de plus. Nous nous sommes réservés le droit d'acquérir la propriété par voie d'arbitrage à l'expiration du bail. Je crois que l'arrangement est avantageux, je suis persuadé qu'il était impossible de faire mieux ; l'édifice est convenable et le loyer n'en est pas trop élevé. Comme certains députés auront à faire des observations sur ce sujet, je vais dire un mot des loyers qui se paient sur la même rue. La députation connaît bien l'édifice situé à l'angle des rues Elgin et Sparks, dans lequel sont installés les bureaux du Pacifique Canadien. Or, M. l'Orateur, en consultant le rapport de l'Ottawa Trust and Deposit Company, on découvre que la location de cette propriété produit un revenu de $12,481, abstraction faite des bureaux occupés par la compagnie ; et cet immeuble, je crois est moins important que la propriété Seybold. M. Thompson, qui doit faire ériger un édifice sur le terrain dont j'ai parlé il y a un instant, est déjà assuré paraît-il, de percevoir $20,000 de loyer par année.

Depuis l'ouverture de la présente session, l'honorable député a fait beaucoup de déclarations risquées, mais sa dernière sortie n'est pas de nature à nous faire ajouter beaucoup de foi à ce qu'il nous dira à l'avenir. Dans certains cas, je le sais, il se laisse emporter par son zèle politique, mais si louable que soit ce zèle, il n'est pas bon de le pousser trop loin. Après tout, pas un membre du gouvernement n'a trouvé grâce aux yeux de mon honorable ami ; le gouvernement ne vaut rien, nous ne sommes pas à la place que nous devrions occuper. Le premier ministre, eh bien ! le premier ministre, lui, trouvera peut-être grâce parce qu'il est

avocat. L'honorable député, dont le chef est un membre éminent du barreau, est assez bon de reconnaître aux avocats, dans certaines circonstances, le droit de devenir premiers ministres. Comme de raison, on a vu des premiers ministres qui n'étaient pas avocats et qui n'en étaient pas moins des hommes de quelque valeur ; Palmerston n'était pas avocat, William Pitt n'était pas avocat, Gladstone n'était pas avocat, Salisbury non plus, et cependant ces hommes ont tous été premiers ministres de l'Angleterre et ont occupé cette situation avec quelque honneur, je crois.

Le PREMIER MINISTRE : Tant mieux pour ceux qui ne sont pas avocats.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il vaudrait peut-être mieux que nous fussions avocats ; malheureusement, nous ne le sommes pas. Le ministre du Commerce n'a aucune valeur, le ministre de la Justice non plus ; le Solliciteur général est à sa place, le ministre de l'Agriculture ne l'est pas, parce qu'il est gradué d'un collège; s'il savait tout juste lire et écrire, il aurait peut-être plus de mérite, mais, malheureusement, il est gradué. Il est bon que le pays sache à l'avenir qu'il ne faut pas instruire nos cultivateurs et qu'il ne convient pas qu'un gradué d'une université devienne ministre de l'Agriculture ; telle est la doctrine que le chef de l'opposition est invité à appliquer à l'avenir !

D'après l'honorable député (M. Taylor), mon honorable ami qui siège à la droite, le ministre de la Marine et des Pêcheries, est également sans aucun mérite. Si mes collègues n'ont pas plus de valeur que cela, quelle est donc la mienne ? L'honorable député nous a dit que je suis un pauvre diable de journaliste——

M. TAYLOR : Et un notaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, un notaire, mais je n'ai pas exercé longtemps ma profession ; j'y ai renoncé pour choisir un état plus calme. Je suis journaliste, bien que je ne le sois pas comme je désirerais l'être, comme je l'étais dans mes beaux jours. J'ai connu des journalistes qui se sont quelque peu illustrés,—pas autant que mon honorable ami, peut-être,—mais qui sont parvenus à une situation assez honorable. Je n'insisterai pas sur mes propres mérites, mais s'il n'y a que cela pour prouver que je suis indigne du portefeuille des Travaux publics, je suis prêt à me soumettre au jugement des mes concitoyens.

Au cours de la session actuelle, l'honorable député a fait des déclarations sans nombre, il a pris la parole à tout propos, jamais il ne nous a donné raison. Ainsi, parlant du prix de l'huile, il a dit que le ministère des Travaux publics la payait 87 cents le gallon alors qu'elle se vendait 45 cents ; c'est ce qu'il a déclaré en Chambre, il y a quelques jours. Eh ! bien, cette déclaration vaut celle qu'il a faite aujourd'hui lorsqu'il est venu nous dire que la propriété Seybold s'était vendue $8,000. L'assertion de l'honorable député était mensongère et il le savait.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. TAYLOR : J'ai produit une lettre d'envoi de dix barils d'huile qu'on avait achetée à raison de 49½ cents le gallon l'année même où le gouvernement la payait 87 cents. J'ai donné le nom de la maison de Montréal qui a fait l'envoi, et l'honorable ministre n'a nullement le droit de dire que mon assertion était mensongère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'envoi dont parle l'honorable député a la même valeur que la déclaration qu'il a faite aujourd'hui dans le but de faire croire que la propriété Seybold s'est vendue $8,000, et j'affirme que cette facture est aussi mensongère, aussi trompeuse que l'assertion qu'il a faite. Et pourquoi ? Parce que l'envoi doit il a parlé a trait à de l'huile de qualité absolument différente ; il devait savoir, en homme intelligent qu'il est, qu'il y était question d'huile "nouvellement bouillie", tandis que nous achetions de l'huile bouillie deux fois, ce qui n'est pas du tout la même chose. L'honorable député ne pouvait pas ignorer cela, il devait également savoir que ce qu'il a dit aujourd'hui par rapport à la propriété Seybold était inexact. Ceci étant dit,—et je crois voir trop parlé, il était inutile de rien dire,—je vais terminer mes observations en demandant au parlement de se montrer sévère à l'égard des députés qui, à l'instar du représentant de Leeds et de Grenville (M. Taylor), se permettent de faire des déclarations et de proférer des accusations semblables. L'honorable député d'Elgin (M. Robinson) a dit l'autre jour qu'il faudrait reléguer dans la tour du parlement les députés qui manquent à leur devoir ; eh bien ! je suis prêt à aménager la tour pour qu'on y mette le député de Leeds et de Grenville. Je verrai à ce qu'il y soit à l'aise. Mais comme il est encore en liberté, qu'il me permette de lui conseiller de ne pas répéter les déclarations téméraires qu'il s'est complu à faire aujourd'hui. Il a parlé de grappillage ; je le défie de prendre la responsabilité de dire que, depuis que je dirige le ministère, je me suis rendu coupable d'une action semblable. S'il se trouve parmi mes fonctionnaires quelqu'un qui ait osé faire du grappillage, que l'honorable député le dise tout haut. N'est-ce pas là du franc-parler ? Un conseil maintenant : Mon honorable ami ne devrait pas, lui qui est depuis longtemps membre du parlement, laisser trotter trop librement la folle du logis.

L'amendement de M. Taylor est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Alcorn,
Ball,
Bell (Addington),
Bell (Pictou),
Bennett,
Birkett,
Blain,
Borden (Halifax),
Boyd,
Cargill,
Carscallen,
Clare,
Clarke,
Cochrane,
Culbert,
Fowler,
Ganong,
Haggart,
Halliday,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Kaulbach,
Kidd,
Lancaster,
LaRivière,
Lavell,
Lefurgey,
Lennox,
MacLaren (Perth),
McGowan,
McIntosh,
Morin,
Northrup,
Pringle,
Prior,
Robinson (Elgin),
Roche (Marquette),
Rosamond,
Sherritt,
Smith (Wentworth),
Sproule,
Taylor,
Tolton,
Vrooman,
Wallace,
Wilmot, et
Wilson.—48.

CONTRE :

Messieurs

Bazinet,
Belcourt,
Blair,
Borden (King, N.-E.),
Bourassa,
Bourbonnais,
Brown,
Bruneau,
Bureau,
Calvert,
Champagne,
Christie,
Copp,
Cowan,
Davies (sir Louis),
Davis,
Dèchene,
Delisle,
Demers (Saint-Jean),
Douglas,
Edwards,
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Fisher,
Flint,
Fortier,
Fortin,
Fraser,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gibson,
Gould,
Guthrie,
Heyd,
Borden (King, N.-E.),
Hyman,
Johnston (Cap-Breton),
Kendall,
Lang,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne,
LeBlanc,
Lewis,
Logan,
Lovell,
Loy,
Macdonald,
Mackie,
Maclaren (Huntingdon),
McCreary,
McEwen,
McGugan,
McLennan,
Madore,
Malouin,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Martineau,
Matheson,
Meigs,
Mignault,
Morrison,
Murray,
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Préfontaine,
Proulx,
Puttee,
Reid (Ristigouche),
Roche (Halifax),
Ross (Ontario),
Ross (Rimouski),
Ross (Victoria),
Rousseau,
Russell,
Schell,
Scott,
Sifton,
Smith (Vancouver),
Stephens,
Sutherland (Essex),
Sutherland (Oxford),
Talbot,
Tarte,
Thompson,
Tobin,
Tucker,
Turcot, et
Turgeon.—93.

M. TARTE.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Ministériels.	Opposition.
Britton,	Bruce
Dobell,	Brock,
Mulock,	Osler,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper (sir Charles Hibbert),
Dyment,	McCormick,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Fitzpatrick,	Casgrain,
Wade,	Gourley,
Erb.	Kemp,
Bickerdike,	Roddick,
Maxwell,	Earle,
Charlton,	Tisdale,
Lemieux,	Monk,
McColl,	Ward,
Holmes,	Maclean,
Horsey,	Reid (Grenville),
Bernier,	Clancy,
Angers,	Pope,
German,	Kendry,
Archambault,	Robinson (Northumberland, N.B.),
McIsaac,	Hale,
McKinnon,	Calvin,
McCarthy,	Barker,
Gallery,	Gilmour,
Dugas,	Broder,
Wright,	Seagram,
Costigan,	Richardson (Grey),
Tolmie,	Hackett,
Girard,	Johnston (Cardwell),

L'amendement est rejeté, la motion principale de l'honorable M. Fielding, adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

Service de la malle entre la Grande-Bretagne et le Canada, $150,000.

M. WALLACE : Nous aimerions que le ministre du Commerce nous expliquât ce crédit.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Jusqu'à la date de l'ouverture de la navigation sur le Saint-Laurent, la députation le sait, MM. Elder, Dempster et Cie étaient chargés de ce service. La Chambre se rappelle que la manière dont ces messieurs ont effectué le service a suscité de nombreux débats au cours de la dernière session ; et j'ai déclaré dans le temps que, tout en étant disposé à faire la part des circonstances particulières dans lesquelles la compagnie se trouvait alors—la guerre exigeait les services d'un grand nombre de vaisseaux—je résilierais le contrat s'il ne se produisait pas d'amélioration sensible. Malheureusement, bien que MM. Elder, Dempster et Cie aient rendu de très réels services au commerce, ils n'ont pas pu améliorer leur service, et j'ai dû leur donner avis de la résiliation du contrat.

Comme le contrat prenait fin à l'ouverture de la navigation, un autre contrat pour un an fut conclu avec les MM. Allan, à condition qu'ils emploieraient une classe de navires supérieurs à ceux que la ligne Elder, Dempster et Cie était capable de fournir.

M. WALLACE : Quand ce contrat commençait-il?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il commence avec l'ouverture de la navigation, et n'est que pour un an seulement. J'ai ce contrat ici, et je puis le communiquer à mon honorable ami.

M. WALLACE : On peut passer à la discussion d'un autre item pendant que nous allons examiner ce contrat.

Service à la vapeur tous les quinze jours entre Saint-Jean et Liverpool, Grande-Bretagne, pendant l'hiver 1901-2, pas moins de dix voyages aller et retour, $20,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce crédit est simplement destiné à compléter le crédit précédent en cas de besoin.

M. WALLACE : A-t-il été dépensé?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il le sera, probablement, l'année prochaine, mais il ne l'a pas été cette année.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement a-t-il conclu un contrat avec une compagnie quelconque à qui cette subvention doit être accordée?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Ce crédit sera accordé aux mêmes entrepreneurs, afin de leur permettre de donner le service d'hiver.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui. Nous avons modifié la rédaction originale de ce contrat. Nous accordons une subvention plus considérable au meilleur navire. Si la compagnie fournit un meilleur steamer, elle a droit à un montant plus considérable, et c'est pour cela que le chiffre requis pourrait bien s'élever à $150,000. Personne ne peut dire avant la fin de l'année quel sera le montant nécessaire, mais j'espère que ces deux crédits seront suffisants pour nous permettre de payer le tout.

M. WALLACE : Cette somme de $20,000 est destiné à payer les frais du service d'hiver seulement?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est bien cela. Il y a déjà longtemps que les propriétaires de ces steamers demandent un montant additionnel par suite des retards et des frais additionnels d'assurance qu'ils sont obligés de payer en touchant aux deux ports d'Halifax et Saint-Jean, au lieu d'arrêter seulement à un endroit.

M. BORDEN (Halifax) : Ainsi, le crédit de $150,000 est censé devoir suffire pour payer les frais du service durant l'année, seulement ces $20,000——

Le MINISTRE DU COMMERCE : ——sont une réserve en cas de besoin. L'an dernier cette somme n'a pas été dépensée.

Service à la vapeur entre Halifax, Saint-Jean de Terreneuve et Liverpool, du 1er juillet 1901 au 30 juin 1902, $20,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le contrat a été conclu avec la "Furness Withy & Co." Elle a abandonné le service durant un certain temps, mais l'a recommencé. Les steamers partent d'Halifax, touchent à Saint-Jean de Terreneuve, et de ce dernier endroit se rendent à Liverpool. Ils reviennent par le même chemin.

M. WALLACE : Cette subvention est-elle accordée parce que ces navires sont utiles au commerce entre Halifax et Terreneuve?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Elle est en partie votée pour cette fin, mais je crois qu'une certaine quantité de marchandises sont expédiées par cette voie à Liverpool.

M. WALLACE : Ces steamers transportent-ils les malles?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils transportent les malles destinées à Terreneuve, mais cette voie ne serait pas assez rapide pour le service de la malle anglaise.

Service à la vapeur entre Saint-Jean et Glasgow, pendant l'hiver 1901-2, $7,500.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est là le crédit ordinairement voté pour la ligne Donaldson, connue sous le nom de ligne Reford. Cette compagnie a donné un très bon service l'année dernière.

Service à la vapeur entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, pendant l'hiver de 1901-2, $7,500.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cette subvention est destinée à la "Ulster Steam Co." connue sous le nom de la ligne "Head."

M. WALLACE : L'honorable ministre voudrait-il nous fournir des renseignements complets sur le genre de service fait par cette compagnie?

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député doit savoir que nous nous sommes efforcés d'établir des services directs avec un aussi grand nombre que possible de centres anglais. Nous insistons pour que ces steamers ne transportent qu'une certaine quantité de bois de service ; leurs cargaisons se composent ordinairement de marchandises de différents genres destinées aux ports de Dublin et Belfast. Ces deux dernières villes et particulièrement Belfast sont entourées de centres industriels très populeux. Nos agents nous disent que nos produits commencent à trouver un débouché considérable sur ces marchés. L'augmentation, sans être très rapide n'en fait pas moins des progrès marquants et cela plus particulièrement dans le nord de l'Irlande.

M. WALLACE : L'honorable ministre veut parler des denrées alimentaires?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Surtout de celles-là.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis quelque peu au courant de certains détails concernant cette compagnie. Ces grands steamers qui voyagent entre les ports canadiens et Dublin et Belfast transportent des quantités considérables de denrées alimentaires cana-

diennes. Rendus à Belfast ils transportent une grande partie de ces produits canadiens, tel que le blé, la farine et la farine d'avoine, sur leurs steamers en destination de la Baltique et de la mer du Nord, et ils leurs trouvent d'excellents marchés dans les ports de la Norvège et de la Russie. A-t-on fait des démarches pour expédier à Belfast et dans les autres ports d'Irlande du bétail qui pourrait y être abattu comme cela se pratique à Liverpool?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je sais que le ministre de l'Agriculture a essayé de faire quelque chose dans ce sens, mais j'ignore s'il a réussi pour le port de Belfast. Le gouvernement anglais, probablement à la demande de agriculteurs de la Grande-Bretagne, a toujours soulevé une foule d'objections lorsqu'il s'est agi de nous accorder le privilège de débarquer et d'abattre le bétail sur son territoire. Il serait certainement très important que ce privilège s'étendît à un port irlandais. Sans être cultivateur, je crois que les pâturages de l'Irlande conviendraient admirablement à notre bétail si l'on nous accordait la permission de l'y débarquer, et l'on pourrait ainsi établir un commerce important avec ce dernier pays. Tous ceux qui possèdent une certaine connaissance de l'Irlande savent que ses pâturages sont excellents.

M. HUGHES (Victoria) : Ces remarques de l'honorable ministre me font grandement plaisir. La principale objection que l'on soulève, c'est que le bétail canadien en étant débarqué dans un port de l'Irlande pourrait causer un préjudice considérable au commerce de bétail irlandais. Mais, je crois qu'il suffirait, pour faire disparaître cette objection, de faire voir au peuple les avantages qu'il retirerait de cette faveur. Nos animaux ne peuvent être expédiés vivants dans ces derniers ports, mais la chose est permise à Liverpool, où ils sont abattus en arrivant et des centaines de tonnes de viande sont expédiées à Belfast et autres villes irlandaises ; je ne comprends pas comment il se fait que le même privilège ne nous soit pas accordé pour le port de Belfast. Comme le ministre de l'Agriculture est en ce moment à son siège, je me permettrai de lui demander quelles sont les démarches qui ont été faites afin d'obtenir pour les expéditeurs canadiens la permission de débarquer notre bétail dans le port de Belfast et de l'abattre à cet endroit?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député doit sans doute savoir que l'année dernière j'ai fait des représentations à cet effet au Haut-commissaire, lequel les a transmises et appuyées personnellement auprès du ministère de l'Agriculture en Angleterre ; malheureusement, on a refusé formellement de se rendre à notre demande. On s'oppose fortement dans certains quartiers, en Angleterre, à ce que le moindre relâchement soit apporté aux règlements concernant l'importation du bétail dans la Grande-Bretagne, et ces influences semblent être assez puissantes pour empêcher toutes démarches dans ce sens d'avoir un résultat favorable.

L'embargo sur le bétail canadien a été établi en 1892, je crois, et l'amendement apporté par la loi de 1893 décida que le bétail canadien ne pourrait être débarqué qu'à certains ports déterminés, Belfast ne se trouvant pas compris dans la liste de ces ports.

M. HUGHES (Victoria) : Quels sont ces ports ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Voici ceux que je puis citer de mémoire, ce sont les ports de Liverpool, Glasgow, Manchester, Cardiff, Bristol, Londres, Newcastle et Dundee. Les Canadiens ont protesté plus d'une fois contre cette mesure vexatoire. Lors de mon dernier voyage en Angleterre j'ai eu une entrevue avec le ministre de l'Agriculture de ce pays, et j'ai insisté fortement pour faire disparaître cette mesure arbitraire, mais sans succès. Je dois ajouter qu'au cours du prochain voyage que je crois faire en Angleterre d'ici à quelques semaines, j'appuierai fortement le mémoire que le gouvernement canadien a adressé dernièrement au gouvernement anglais sur cette question, car cet embargo est non seulement une injustice à notre égard, en ce sens qu'il affecte énormément notre commerce avec la Grande-Bretagne, mais c'est également ce que je pourrais appeler une accusation gratuite et une manière de laisser supposer que notre bétail n'est pas en bonne santé.

Nous prétendons, et je crois être en mesure de prouver, qu'il n'a jamais existé au Canada un cas de pleuro-pneumonie contagieuse. On a essayé de justifier l'embargo placé sur notre bétail en 1892, en disant que cette année-là on a découvert trois cas de ce que les médecins vétérinaires anglais appelaient la pleuro-pneumonie ; mais les médecins vétérinaires canadiens ont eu occasion d'examiner les poumons de ces animaux et ils étaient fortement d'opinion qu'il s'agissait simplement là de cas de pleuro-pneumonie passagère, une maladie qui n'est pas contagieuse. Des cas de même nature s'étaient présentés auparavant et le bétail qui en était atteint avait été accepté, les autorités impériales reconnaissant qu'il ne s'agissait pas là de la pleuro-pneumonie véritable, mais uniquement d'une maladie passagère ; or, en 1892, la maladie offrait exactement les mêmes symptômes.

Je suis si bien convaincu qu'il ne s'agissait pas là de cas de pleuro-pneumonie que je n'hésiterai pas à soutenir cette prétention. La pleuro-pneumonie est une maladie excessivement contagieuse. Les animaux qui en sont atteints doivent subir une quarantaine sévère, car la maladie peut se répandre avec rapidité et virulence. Les districts d'où provenaient ces animaux en 1892, furent soigneusement visités ; mais il fut impossible de découvrir un seul cas de pleuro-

pneumonie. A la suite de cet incident, ces districts furent étroitement surveillés ; et depuis cette époque on n'a plus entendu parler de cette maladie dans le pays. On ne peut raisonnablement supposer que la pleuro-pneumonie contagieuse aurait pu exister dans ce district sans que la maladie se répandît et que d'autres cas fussent découverts ; mais, jusqu'à présent il ne s'en est pas présenté un seul cas dans tout le Canada, et depuis cette date nous avons expédié en Angleterre près de 800,000 têtes de bétail, qui toutes ont été examinées par les autorités en Angleterre, au port de déchargement.

Pas un seul cas de pleuro-pneumonie n'a été découvert parmi les 800,500 têtes de bétail canadien abattues dans la Grande-Bretagne. Si cette maladie eût existé dans ce pays, il n'est guère possible de supposer qu'elle n'aurait pas été découverte soit par nos propres médecins vétérinaires, qui s'en occupent tout particulièrement, ou parmi ces 800,000 animaux expédiés en Angleterre et abattus dans ce dernier pays durant les huit dernières années, sous la surveillance du ministère de l'Agriculture en Angleterre.

Il est donc évident que dans le cas actuel les autorités impériales n'ont pas une seule bonne raison à invoquer. Elles peuvent continuer de maintenir l'embargo sur notre bétail, mais j'ai déjà protesté contre cette conduite par dépêche, et j'ai l'intention d'aller défendre moi-même la cause des cultivateurs canadiens et des expéditeurs de bétail dont on cherche à discréditer les animaux—car cette conduite est de nature à nous causer un tort considérable tant sur le marché anglais que sur les marchés étrangers, et cela équivaut à annoncer à l'univers entier que les autorités impériales considèrent qu'il n'est pas prudent d'importer du bétail venant du Canada. Cette attitude est aussi inconvenante qu'injuste de la part du gouvernement de l'empire. Je me propose de faire valoir ces arguments auprès des autorités anglaises avec toute la vigueur dont je suis capable, et j'espère réussir, car le gouvernement impérial, tout en étant disposé à protéger autant que possible les intérêts des habitants des îles britanniques, n'en est pas moins animé d'un certain esprit de justice, et du désir de protéger ses colonies, or, ce désir pourrait bien produire son effet dans le cas actuel.

M. HUGHES (Victoria) : Je constate avec plaisir que l'honorable ministre de l'Agriculture n'a pas renoncé à faire triompher nos droits, au sujet de cette question sur laquelle j'ai le premier attiré son attention il y a quelques années. Actuellement, le bétail canadien, admis sur les marchés anglais, se trouve placé dans une position d'infériorité comparé aux animaux d'autres pays qui peuvent être considérés comme étant des ennemis de l'Angleterre—tel que l'Allemagne et la Russie. Le bétail venant de ce dernier pays, par suite de la faible distance qu'il doit parcourir pour atteindre le marché anglais et des taux de transports réduits, est admis dans la Grande-Bretagne à de meilleures conditions que le bétail canadien. En d'autres termes, le Canada, un allié de l'Angleterre, un pays dont la défense et la protection ne lui coûte pas un dollar, se trouve placé dans une position d'infériorité sur les marchés de la mère patrie comparé à la Russie.

Si notre bétail est admis dans le pays de Galles, en Angleterre et en Ecosse, pourquoi lui refuserait-on l'entrée de l'Irlande ? Nous possédons une ligne de steamers qui fait le service, en hiver, entre les ports des provinces maritimes et en été, entre les ports de Québec et de Montréal et la Grande-Bretagne, et de là entre les ports de la Baltique et de la Norvège, transportant les produits canadiens sur des marchés d'Europe. Si cette compagnie pouvait transporter du bétail comme chargement de pont sur ses navires, les taux de transports se trouveraient considérablement réduits, car, cela ouvrirait un débouché important pour notre commerce de bétail. Actuellement, ces steamers ne prennent pour ainsi dire que des cargaisons incomplètes, et les taux de transports se trouvent nécessairement plus élevés qu'ils le seraient si ces navires pouvaient prendre des bestiaux comme chargement de pont.

Maintenant que le public anglais semble disposé à sortir de son apathie sous ce rapport, j'espère que l'honorable ministre va s'efforcer de soumettre aux autorités anglaises nos griefs à ce sujet. Je ne vois aucune raison pouvant nous empêcher d'expédier notre bétail directement aux ports de Belfast et de Dublin et de l'abattre à ces derniers endroits, pour de là en distribuer la chair sur les divers marchés, comme nous avons actuellement le droit de le faire dans les ports de Liverpool ou autres ports anglais. Il n'existera pas plus de causes de danger en Irlande qu'il en existe en Angleterre. Le bétail est expédié des deux pays régulièrement, et je ne vois pas comment on peut raisonnablement refuser à ces navires le privilège de transporter du bétail canadien comme chargement de fret. Je suis certain que si cet avantage leur avait été accordé, les taux de transport des marchandises auraient été considérablement réduits, et les cultivateurs canadiens en auraient profité.

M. HENDERSON : J'ai écouté avec un vif plaisir les remarques faites par l'honorable ministre de l'Agriculture, et je suis heureux d'apprendre qu'il se propose d'essayer de faire comprendre aux autorités impériales qu'elles doivent admettre le bétail canadien sur leurs marchés sans la moindre restriction. J'ai toujours cru que le gouvernement avait perdu la meilleure occasion d'obtenir ce privilège important en 1897, lorsqu'il accorda un traitement différentiel à l'Angleterre sur nos marchés. Il aurait dû insister dans cette circonstance pour obtenir en retour certains privilèges pour quelques-uns

de nos produits sur les marchés de la Grande-Bretagne. Mais il a négligé de profiter de la chance qui lui était offerte, probablement à cause de ses principes extrêmes en matière de libre-échange. Nos ministres ont déclaré au peuple anglais que nous lui faisions là un don purement gratuit, pour lequel nous ne voulions rien recevoir en retour, de sorte qu'il n'est pas surprenant qu'il ait toujours refusé depuis d'admettre librement notre bétail sur ses marchés.

J'espère que si l'occasion se présente de nouveau, l'honorable ministre de l'Agriculture défendra courageusement les intérêts des cultivateurs et réussira à leur obtenir une entrée libre pour leur bétail sur les marchés anglais, ce qui sera pour eux d'une valeur inestimable. Le ministre de l'Agriculture nous a dit que depuis huit ans nous avions exporté en Angleterre 800,000 têtes de bétail. En supposant que nous en avons expédié 400,000 depuis le jour où nous avons accordé cette préférence à l'Angleterre sans recevoir en retour, comme nous y avions droit, un certain privilège pour notre bétail sur ce marché, en estimant la perte ainsi subie à $15 par tête—ce qui est, je crois, une estimation bien raisonnable des dommages que nous a causés cet embargo—la perte ainsi subie par nos cultivateurs s'élèverait à un total de $6,000,000 pour ces quatre années. Ce n'est pas là la seule perte que nous sommes obligés de subir pour ce tarif différentiel, mais elle est suffisante, aux yeux du peuple de ce pays, pour assurer la condamnation du gouvernement qui permet la perpétration d'une semblable fraude au détriment du peuple canadien.

M. ROBINSON (Elgin) : Si l'embargo a été mis sur notre bétail, je ne crois pas que le gouvernement actuel puisse en être tenu responsable. Le gouvernement anglais a fait la chose de son chef, sous prétexte que notre bétail était atteint de la tuberculose ou autres maladies. Mais du moment que ces maladies n'existent plus, le devoir du gouvernement est de s'efforcer de faire lever cet embargo, afin que notre bétail puisse être admis librement dans n'importe quel port de la Grande-Bretagne. Il est admis que le bétail perd une partie de son poids durant la traversée de l'océan ; or, s'il faut l'abattre au port d'arrivée, l'expéditeur se trouve placé dans une position désavantageuse. Si les éleveurs pouvaient acheter ce bétail et l'engraisser sur leurs fermes, il rapporterait un prix aussi élevé que le bétail gras.

Le gouvernement canadien ne peut être blâmé pour ce qu'a fait le gouvernement anglais, mais il méritera des reproches s'il ne s'efforce pas de faire lever cet embargo. Il manquera aussi à son devoir s'il n'établit pas dans ce pays des abattoirs comme il en existe à Chicago, où les animaux pourront être abattus et la viande expédiée sur le marché anglais. Je considère qu'il serait facile de trouver l'argent nécessaire pour établir cette industrie, qui, une fois établie, donnerait naissance à plusieurs autres industries secondaires comme la fabrication du cuir, l'utilisation des viandes de rebut, etc. On éviterait aussi la perte subie par l'expédition des animaux vivants. J'ai eu occasion d'expédier du bétail à bord des steamers, et je sais à quoi m'en tenir sur les difficultés que l'on éprouve pour débarquer ce bétail à Liverpool, Londres ou Glasgow, en aussi bonne condition que lorsqu'il a quitté le Canada. Je suis donc d'opinion que le devoir du gouvernement est d'essayer d'encourager les capitalistes à placer leur argent dans cette industrie.

Je n'aime guère à entendre dire que le tarif différentiel a été un obstacle au développement de notre commerce d'exportation de bétail en Angleterre. Au contraire, je considère que les droits devraient être plus réduits qu'ils le sont actuellement. Les portes du marché anglais nous sont ouvertes toutes grandes pour tous les produits que nous désirons y expédier, à part le tabac et le whisky—et le bétail lorsqu'il est atteint de tuberculose. En retour de ces avantages nous lui accordons un tarif privilégié de 33⅓ pour 100.

Envisageons la position honnêtement. Au lieu de prétendre que l'Angleterre s'efforce de nous exploiter, nous devrions admettre que c'est nous qui essayons de profiter de la position à son détriment. Comme nous formons uen partie intégrante de ce vaste empire, je crois que notre devoir est de nous montrer généreux à l'égard de la Grande-Bretagne. J'ai donc l'espoir que le ministre de l'Agriculture va faire son devoir et obtenir pour les cultivateurs de ce pays le droit d'expédier leur bétail à n'importe quel port anglais, du moment que ce bétail ne sera pas atteint de maladie.

M. WALLACE : Je n'entreprendrai pas de répondre aux remarques de notre honorable ami d'Elgin-ouest (M. Robinson). Et je me garderai bien de critiquer les paroles du ministre de l'Agriculture, de crainte qu'il ne prononce un de ces longs et fastidieux discours avec lequel il pourrait prendre le temps de la Chambre toute une longue journée. Cependant, il y a deux ou trois points, dans le discours de l'honorable député, que je ne puis passer sous silence. En premier lieu, il nous a dit qu'il irait cette année en Angleterre. Et pourquoi faire ? Pour essayer de faire lever l'embargo qui pèse sur le bétail canadien. Est-ce bien là ce qu'a dit l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est là une des questions dont je dois m'occuper.

M. WALLACE : C'est la principale.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas dit que c'était la principale—c'en est une.

M. WALLACE : Je prétends que c'est la plus importante.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est très bien.

M. WALLACE : Il y a maintenant cinq ans que l'honorable ministre est à la tête du ministère de l'Agriculture, et il se propose aujourd'hui de tenter une démarche qu'il aurait dû faire il y a déjà plusieurs années, car les libéraux avaient promis de s'occuper de cette question en arrivant au pouvoir. Mais tous leurs efforts sont restés sans succès tant qu'ils ont permis le libre-échange du bétail entre le Canada et les Etats-Unis. L'honorable ministre prétend qu'en 1892, lorsque cet embargo a été placé sur le bétail canadien, la tuberculose contagieuse n'existait pas——

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : La pleuro-pneumonie contagieuse.

M. WALLACE : Dans ce cas, cet embargo était une injustice commise au détriment des commerçants de bétail canadien. Il est bien connu que la chose a été faite plutôt pour plaire au sentiment populaire en Angleterre, que parce que la maladie existait véritablement. Au bout de cinq ans, l'honorable ministre prend la peine d'avertir la Chambre qu'il va se rendre lui-même auprès des autorités impériales et user de toute l'éloquence et de toute la force de persuasion qu'on lui connaît pour faire rendre justice aux Canadiens sur cette question ainsi que sur d'autres.

Le député de Victoria-nord (M. Hughes) a soulevé un point important de la question, quand il a essayé de savoir somment il se faisait que certaines parties de l'Irlande ne se trouvaient pas comprises dans la liste des ports où le débarquement du bétail canadien est permis. Le ministre nous a donné les noms de dix ou douze de ces ports—deux ou trois se trouvent en Ecosse et les autres en Angleterre ou dans le pays de Galles, mais pas un seul en Irlande. Cependant, la population de l'Irlande est près de deux fois plus considérable que celle de l'Ecosse, et il me semble que c'est surtout dans les ports de ce dernier pays que l'on aurait dû nous permettre de débarquer notre bétail.

J'ai dit, il y a un instant, que l'admission du bétail américain au Canada, sans qu'il fût obligé de subir aucune quarantaine, avait été la principale cause du maintien de cet embargo en Angleterre. C'est là la plus sérieuse objection que l'honorable ministre devra rencontrer dans son voyage en Angleterre, car les Anglais savent parfaitement que le bétail du Texas, comme celui de différents états de l'Union américaine, est atteint de tuberculose et de pneumonie sous leurs formes les plus contagieuses.

L'honorable député de Halton (M. Henderson) a eu raison de dire que le gouvernement, lorsqu'il a accordé un tarif privilégié à la Grande-Bretagne, a négligé d'obtenir pour notre pays la moindre compensation. Si je comprends bien, l'honorable ministre ne prétend pas aller en Angleterre pour demander des faveurs, mais bien dans le but d'obtenir justice pour le Canada. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas tenté cette démarche lors du jubilé, alors que l'Angleterre était prête à tout accorder au Canada, et que nous avions toutes les chances possibles d'obtenir justice ? Pourquoi a-t-il laissé s'écouler quatre longues années, sans songer à agir ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis allé en Angleterre il y a trois ans.

M. WALLACE : Et qu'avez-vous fait?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pu réussir.

M. WALLACE : L'honorable ministre nous dit encore que, l'an dernier, il a chargé le Haut-commissaire d'aller plaider notre cause, mais que ce dernier a essuyé un refus formel. Qu'a-t-on refusé au Haut-commissaire ? Lui a-t-on refusé d'admettre le bétail vivant, ou bien l'entrée de tout port de l'Irlande pour le débarquement du bétail vivant ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est la réponse qu'il nous a donnée.

M. WALLACE : Cette réponse n'est guère raisonnable, car, s'il existe une raison pour permettre l'entrée d'un port de la Grande-Bretagne au bétail canadien, il me semble que cette même raison devrait s'appliquer à un port de l'Irlande. Nous allons suivre avec beaucoup d'intérêt les démarches que le ministre de l'Agriculture va faire auprès du gouvernement impérial, afin d'obtenir de ce dernier la permission de débarquer le bétail canadien en Irlande et faire lever l'embargo qui pèse sur notre bétail sous prétexte de maladies qui, d'après l'honorable ministre, n'ont jamais existé.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Bien que cette question soit aussi importante qu'intéressante, et qu'il m'en coûte d'interrompre l'honorable député, je me crois obligé de faire remarquer que nous nous sommes laissés entraîner bien loin de la discussion de l'item soumis à la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que l'on est en frais de mettre l'honorable ministre du Commerce de côté.

M. WALLACE : L'honorable ministre a provoqué cette discussion en faisant demander le ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne recommencerai plus.

Une ou des lignes de steamers faisant le service entre Saint-Jean, Halifax et Londres durant les mois d'été, et durant les mois d'hiver entre Saint-Jean et Londres directement, ainsi qu'Halifax et Londres directement, $40,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce crédit est accordé depuis un grand nombre d'années. Le service est fait par la Compagnie Furness, Withy. Toutefois, je dois die que,

l'an dernier, le service n'a pas été fait régulièrement, et une somme de $15,000 a été retenue. Cette année j'espère que tout va bien aller durant toute la saison déterminée par ce crédit.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce au sujet de ce service qu'il s'est produit certaines difficultés cette année relativement aux conditions de l'entreprise ? La chambre de commerce d'Halifax m'a écrit à ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que l'honorable député veut parler de la ligne de Manchester et non de celle-ci. Si quelqu'un avait à se plaindre, dans le cas actuel, ce serait la chambre de commerce de Saint-Jean et non celle d'Halifax.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a raison.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La chambre de commerce d'Halifax a beaucoup discuté le service de Manchester.

M. KAULBACH : Est-ce que les steamers qui font ce service durant les mois d'été ne pourraient pas passer par la pointe sud des grands bancs de Terre-Neuve, au lieu de les traverser en plein milieu ? Ces parages sont fréquentés durant l'été par toute une flotille de bateaux pêcheurs, et depuis de longues années le port de Lunenburg a eu à subir des pertes considérables, tant de vies que de propriétés, à cause de cela. Le gouvernement ferait bien de se mettre en rapport avec les compagnies qui transportent les produits du Canada en Angleterre et dans les autres ports européens, afin d'essayer de leur faire comprendre qu'elles devraient faire passer leurs navires plus au sud. Je crois que ces compagnies se rendraient facilement à cette demande, dès qu'elles auraient compris tous les sacrifices de vies et de propriétés qui pourraient être ainsi évités.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce n'est pas la première fois qu'on appelle mon attention sur cette question, et l'on a souvent suggéré de tracer des routes spéciales pour les steamers, afin d'éviter de couler à fond les malheureuses barques des pêcheurs qui peuvent se trouver sur leur route, comme cela arrive chaque année. Mais, pour rendre la chose efficace, il faudrait qu'au moins la Grande-Bretagne et les Etats-Unis s'entendissent pour établir une route plus au sud et pour la suivre. J'ai pris note des remarques de l'honorable député, et je vais essayer, par l'entremise du haut-commissaire, de communiquer avec qui de droit à ce sujet. J'ai eu moi-même occasion de constater combien sont ainsi augmentés les dangers auxquels sont exposés ces pêcheurs, par suite de la grande vitesse avec laquelle les steamers océaniques traversent quelquefois ces bancs de pêche. Mais pour que l'établissement d'une route comme celle-là puisse être vraiement utile et efficace, il faudrait que l'Angleterre, les Etats-Unis et probablement la France en vinssent à une entente à ce sujet. Ce changement de route n'aurait pas pour effet d'augmenter la distance, au moins de New-York. Cette proposition mérite d'être étudiée.

M. SMITH (Wentworth) : Je voudrais savoir de l'honorable ministre si en accordant ces subventions aux compagnies de steamers, des mesures sont prises pour assurer la conservation des marchandises périssables durant la traversée. Il se produit des pertes énormes dans le transport des pommes et autres produits de même nature, et il me semble que l'on devrait obliger ces compagnies à prendre les précautions nécessaires pour protéger les produits périssables durant la traversée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Des arrangements de cette nature ont été conclus, dans un bon nombre de cas, par le ministre de l'Agriculture, mais il n'en a pas été question pour ces steamers. Cela coûterait passablement cher. Cependant, je vais étudier la question. Ce service existe depuis un grand nombre d'années, mais il n'a jamais été question de conclure avec la compagnie des arrangements dans le genre de ceux proposés par l'honorable député.

Une ou des lignes de steamers faisant le service entre Saint-Jean et Halifax, ou l'une ou l'autre de ces villes, et les Antilles et l'Amérique du Sud, $80,700.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Dans ce cas-ci le gouvernement anglais fournit une subvention égale à celle que nous payons pour ce service. Nous payons $80,700 et le gouvernement anglais $60,000.

M. KAULBACH : Je regrette, M. l'Orateur, de ne pouvoir approuver ce crédit, et cela pour les raisons que j'ai déjà fait connaître au cours des sessions précédentes. J'ai alors déclaré que ce service causait un tort considérable à l'exportation des produits de la Nouvelle-Ecosse, et principalement aux produits des marchands engagés dans le commerce du poisson. La raison de cela est bien simple. Quand un steamer quitte le port de Halifax avec une certaine cargaison, son connaissement est expédié directement aux Antilles et les marchands de ces îles savent immédiatement en quoi consiste cette cargaison, ce qui cause des torts considérables et des inconvénients sérieux aux navires qui partent d'autres ports que d'Halifax. On commet ainsi une injustice grave à l'égard des propriétaires de navires construits et employés à ce commerce. Les vaisseaux dont nous nous servons à Lunenberg sont d'une classe supérieure, et construits de manière à faire des traversées rapides.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce sont des voiliers.

M. KAULBACH : Oui. Il leur arrive très souvent de faire le voyage plus rapidement

que le steamer, pourvu que la température et le vent leur soient favorables. Malheureusement, quand ils arrivent avant lui, ils sont obligés d'attendre son arrivée, afin de pouvoir réussir à vendre leurs produits. Ils encourent, à cause de cela, des pertes sérieuses, et les expéditeurs considèrent que l'on commet une injustice à leur égard en accordant une subvention à ce steamer, ce qui lui permet de transporter les produits à bien meilleur marché qu'eux. Cette subvention devrait disparaître, et l'on devrait placer tout le monde sur le même pied et laisser chacun s'efforcer librement d'arriver le plus promptement possible sur le marché.

Il y a déjà plusieurs années que l'on accorde cette subvention et je m'y suis toujours opposé. Je parle en ce moment au nom des pêcheurs et des commerçants qui habitent d'autres ports que celui d'Halifax, ceux qui l'été font la pêche, mais l'hiver se trouvent sans emploi, parce que ce steamer, grassement subventionné, leur enlève tout le travail qui leur reviendrait autrement. Je m'oppose donc à l'adoption de ce crédit, et je me considère tenu, en justice pour ces propriétaires de navires, de faire connaître ces raisons au comité.

M. SMITH (Wentworth) : Quels sont les ports de l'Amérique du Sud visités par ce steamer? Touche-t-il aux ports de la République Argentine?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, il se rend aux Antilles et à la Guyane anglaise. Ce sont là les seuls ports de l'Amérique du Sud qu'il visite. Il ne se rend pas jusqu'à la République Argentine.

M. KAULBACH : Avant que Porto-Rico passât aux mains des Américains, nous faisions un commerce considérable avec cette île, mais depuis la cession, nous sommes privés de ce marché, et il nous faut chercher des débouchés pour nos produits dans les îles anglaises et quelquefois dans les ports du Brésil. Mais ces marchés n'ont pas une grande valeur, et notre commerce se ressent beaucoup de cet état de choses. Dans un avenir rapproché il nous faudra y renoncer entièrement si les choses ne changent pas.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'on veut développer notre commerce avec les Antilles, il est bon de ne pas oublier qu'il s'agit également ici du service de la malle, et pour en assurer régularité il faut absolument accorder une subvention à la compagnie de steamers qui en est chargée. Ce navire est tenu de visiter, à des intervalles réguliers, Hamilton, les Bermudes, Port-d'Espagne, dans l'île de la Trinité, Kingston, Saint-Vincent, Saint-Dominique, Demerara, Antigoa, Saint-Kitts, Sainte-Croix, et un ou deux autres endroits dans la Guyane anglaise. Ce service se fait aujourd'hui beaucoup plus rapidement qu'il y a quelques années passées. Je ne vois pas comment nous pourrions espérer maintenir ou même augmenter notre commerce avec ces îles sans les services d'un steamer pouvant transporter les malles avec une certaine régularité. Je comprends que cela soit de nature à causer un certain tort aux propriétaires de navires à voiles, mais comment l'honorable député peut-il espérer voir augmenter notre commerce avec les Antilles sans l'aide d'un service comme celui-ci? Le gouvernement anglais en a si bien compris l'importance, qu'il a voté un crédit égal à celui que nous accordons pour tout le service, à part celui de la Jamaïque.

M. BORDEN : Il est bien évident que ce service de steamers doit causer un tort considérable au commerce qui se faisait autrefois exclusivement par les goélettes. L'effet s'en fait surtout sentir dans les ports voisins d'Halifax, mais si l'on prend l'intérêt général du comté, l'honorable député de Lunenburg (M. Kaulbach) admettra avec moi que cette subvention a son bon côté. Ce service a eu pour effet d'aider à développer le commerce entre certains ports canadiens et les Antilles ; il est vu d'un bon œil par le gouvernement anglais, et si nous devons jamais espérer voir augmenter le trafic entre les Antilles et le Canada, j'ignore comment nous pouvons nous passer de cette ligne de steamers.

M. KAULBACH : L'honorable ministre pourrait-il nous dire si des démarches ont été faites auprès des autorités, au sujet du commerce du sucre avec les Antilles, et si l'on a demandé au gouvernement anglais d'accorder une certaine préférence sur ses marchés au sucre de canne fabriqué aux Antilles, sur le sucre de betterave, grassement subventionné, de la France, de l'Allemagne et de la Belgique? Notre commerce avec ces îles se trouve réduit de moitié par le fait que nous ne pouvons prendre des cargaisons de sucre pour le voyage de retour. Les habitants des Antilles ont presque renoncé à la culture de la canne à sucre, ne pouvant trouver de marché pour écouler ce produit.

Mais si l'on pouvait réussir à faire comprendre à l'Angleterre que sa politique, qui place le sucre des Indes Occidentales sur le même pied que le sucre de betterave provenant de l'Allemagne, de la France et de la Belgique, a toujours causé et cause encore actuellement un tort considérable à ses colonies, et plus particulièrement à la Nouvelle-Ecosse, elle finirait peut-être par consentir à lui accorder une certaine préférence, et ce privilège suffirait, je crois, à sauver la situation. En agissant ainsi, l'Angleterre viendrait en aide à celles de ses colonies qui ont besoin d'établir des relations commerciales avec les Antilles, mais qui ne peuvent y réussir parce que la fabrication du sucre étant abandonnée, les habitants de ces îles se trouvent dans l'impossibilité d'acheter nos marchandises et de nous payer avec du sucre.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député (M. Kaulbach) n'ignore pas que

l'attention de l'Angleterre a été attirée plus d'une fois sur cette question. Au cours des quinze dernières années, de vives représentations ont été faites par les sujets anglais habitant les Antilles. Mais l'atttitude prise récemment sur cette question des sucres, par le chancelier de l'Echiquier, ne semble pas indiquer que l'Angleterre soit disposée, du moins pour le moment, à se rendre à leurs désirs. L'honorable ministre des Finances a accordé un certain privilège aux sucres des Indes Occidentales, par son tarif de 1897. Je ne suis pas prêt à dire que ce privilège est suffisant pour qu'il y ait compensation, mais on en a retiré un certain avantage.

M. KAULBACH : A-t-on bien fait comprendre aux autorités anglaises tout le tort que cette politique cause à la Nouvelle-Ecosse, et qu'il conviendrait de la modifier en venant en aide aux producteurs de sucre des Indes Occidentales, augmentant par le fait même notre commerce de poisson, ou, en d'autres termes, les avantages réciproques qu'en retireraient les deux parties ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous avons fait valoir avec toute l'énergie possible les inconvénients sérieux, et je pourrais dire, l'injustice qu'il y avait de priver la Nouvelle-Ecosse d'un marché à Porto-Rico et à Cuba, en adoptant le tarif proposé par les Américains, qui a été d'un effet désastreux pour une certaine partie des provinces maritimes. Nous nous sommes empressés d'attirer l'attention du gouvernement anglais sur cette question, et je crois que des remontrances sérieuses ont été faites à ce sujet aux autorités américaines, mais jusqu'à présent, on n'a pu réussir à obtenir le moindre adoucissement à cette règle sévère.

M. SMITH (Wentworth) : Le gouvernement a-t-il cherché à s'assurer si notre pays ne trouverait pas un marché avantageux dans la République Argentine, même en accordant une subvention à une ligne de steamers, s'il le fallait ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le gouvernement a un agent à Buenos-Ayres, et il s'occupe activement de cette question, mais les démarches à ce sujet ne sont pas encore assez avancées pour me permettre de demander un crédit à cette fin. Je suis même d'avis que toute subvention de cette nature serait inutile et qu'il faudrait demander une somme considérable, que ne justifient pas les apparences actuelles de ce commerce. Le gouvernement fait son possible pour développer ce commerce, mais il hésite à accorder de nouvelles subventions.

M. SMITH : J'ignore quels avantages ce pays peut offrir pour notre commerce en général, mais je sais que nous pourrions trouver là un excellent marché pour nos pommes s'il existait une ligne directe de steamers pourvus de compartiments frigorifiques. Je connais une personne qui a profité de ce qu'un de ses amis faisait un voyage à la République Argentine pour expédier des pommes à bord d'un navire ordinaire, et comme on avait gardé ces pommes sur le pont durant tout le voyage, elles sont arrivées à destination en excellente condition et se sont vendues à un bon prix. D'autres pommes, expédiées à bord d'un navire ordinaire et placées dans la cale, étaient aux trois quarts gâtées quand elles sont arrivées à destination, mais celles qui restaient se sont vendues assez cher pour compenser la perte subie. Je crois que si les mesures nécessaires étaient prises, on pourrait établir un commerce de fruits très lucratif avec ce pays dont les saisons sont opposées aux nôtres. L'Australie et la Tasmanie vendent des quantités considérables de pommes sur le marché anglais, bien qu'elles se trouvent dans une position désavantageuse sous ce rapport, par suite de l'éloignement et des frais de transport élevés. Mais leurs pommes arrivent sur le marché quand les nôtres ont disparu, et le même principe peut s'appliquer à notre commerce avec la République Argentine.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ce pays est bien éloigné et ce service coûterait très cher.

Service à la vapeur entre Victoria et San-Francisco, $5,000.

L'honorable M. PRIOR : On me dit que ce contrat expire dans le cours du mois de juin prochain.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il est renouvelé d'année en année.

L'honorable M. PRIOR : L'honorable ministre a-t-il décidé quelle était la compagnie qui continuerait ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le service est actuellement fait par la compagnie qui en est chargée depuis un grand nombre d'années. Ce service est obligatoire d'après les dispositions de l'acte de la Confédération.

L'honorable M. PRIOR : Je comprends cela. L'honorable ministre a-t-il l'intention de continuer à employer la même compagnie ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Jusqu'à présent personne n'a eu à s'en plaindre et je crois que les gens de la Colombie Anglaise en sont satisfaits.

L'honorable M. PRIOR : Elle donne un excellent service.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Quand il n'y a pas de plaintes, il est préférable de continuer d'employer ceux qui ont donné satisfaction jusqu'à présent.

L'honorable M. PRIOR : L'honorable ministre ne croit-il pas que la compagnie devrait recevoir un peu plus cher pour ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est là une autre question. Si je puis le faire pour $5,000, je dois m'en tenir à ce montant.

Communication à la vapeur entre un port ou des ports dans l'Ile du Prince-Edouard et un port ou des ports dans la Grande-Bretagne, $5,000.

M. BORDEN : S'agit-il là d'un service régulier ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non. Ce service nous a causé beaucoup de difficultés, et je serai probablement obligé de demander un autre montant dans les estimations supplémentaires, afin de pouvoir le maintenir. Jusqu'ici nous n'avons pu nous procurer des navires convenables. Avec une subvention un peu plus élevée nous réussirons peut-être à obtenir un service efficace, ce qui n'a pas été fait jusqu'à présent. L'année dernière nous n'avons dépensé qu'une partie du crédit parce que nous nous sommes trouvés dans l'impossibilité d'obtenir des navires convenables. Cependant, j'espère qu'en augmentant un peu le montant accordé, nous finirons par avoir un service régulier et permanent entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne.

M. BORDEN (Halifax) : La quantité de trafic transportée l'an dernier est-elle considérée comme satisfaisante, et les espérances du ministre se sont-elles réalisées ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suis informé que les cargaisons étaient assez complètes ; mais les voyages n'ont pas été assez nombreux pour que l'épreuve ait été suffisante. Il faudrait, pour cela, un service régulier et plus fréquent.

Pour encourager l'établissement d'un ligne directe et développer le commerce entre le Cada et l'Afrique australe, $5,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le crédit de l'an dernier n'a pas été employé, mais j'ai cru bon de le faire voter de nouveau parce que j'espère que lorsque la guerre sera terminée nous pourrons faire un commerce important avec l'Afrique du sud. Je me suis assuré les services d'un homme de grande expérience, qui voyage dans la colonie du Cap, le Natal, la Rhodésie, le Transvaal et nous fait des rapports sur les meilleurs moyens de développer ce commerce.

L'honorable M. HAGGART : Quel est son nom ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : M. Cummings, de Lynn, ou de Brockville.

M. WILSON : Quel est son salaire, et quelles sont ses dépenses ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Il reçoit, je crois, ses frais de voyage et deux ou trois cents dollars par mois.

M. TAYLOR : M. Cummings n'est-il pas un candidat défait de Brockville, il y a quelques années ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois que oui. Mon honorable ami est son proche voisin, et il doit le savoir au juste.

Communication à la vapeur durant la saison de 1901, i.e., depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation, entre Baddeck, Grand-Narrows et Iona, avec un voyage tous les 15 jours à Big-Pond et East-Bay, $4,000.

M. BELL (Pictou) : Je me suis procuré certains renseignements sur ce service, et beaucoup trouvent qu'il est payé bien cher, pour ce qu'il vaut. Je suppose que le service est le même que l'an dernier ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le crédit est le même.

M. BELL (Pictou) : A-t-on fait quelques démarches pour faire faire ce service à meilleur marché.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si je ne me trompe pas, on a plutôt fait des démarches dans l'autre sens. On nous a fortement représenté que dans les circonstances la population desservie par cette ligne avait droit à une plus longue saison de navigation, et nous avons reçu de nombreuses demandes pour que ce crédit fût augmenté et la saison prolongée. Les entrepreneurs prétendent qu'ils ont subi de lourdes pertes, surtout durant la dernière saison, par suite de la hausse survenue dans le prix du charbon et d'autres produits.

M. BELL (Pictou) : Il est possible que j'aie été mal renseigné, et puisque le ministre dit qu'il a reçu des requêtes pour l'augmentation de ce crédit, je ne m'y opposerai pas.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre pourra-t-il nous donner quelques explications au sujet d'un service rapide sur l'Atlantique, lorsque viendra le budget supplémentaire ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Autant que le permettront les circonstances.

Service de paquebots entre Annapolis, N.-E., et Londres, Ang., trois voyages à $750 (à voter de nouveau), $2,250.

M. SPROULE : Ces paquebots sont-ils munis d'appareils frigorifiques ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non.

M. KAULBACH : Cela serait pourtant très utile et même indispensable, pour l'exportation des pommes.

M. SMITH (Vancouver) : Si ce trafic se fait dans d'aussi mauvaises conditions que le prétend l'honorable député d'Annapolis, il vaudrait mieux augmenter la subvention ou n'en pas donner du tout.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Cela regarde plutôt le ministère de l'Agriculture.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

Département du Travail—Montant supplémentaire requis pour les dépenses, y compris $416.66 chacun à C. V. P. Béroard, traducteur français, et W. J. Johnson, comptable, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil, $17,100.

M. WILSON : Le ministre peut-il dire ce que coûte ce département en tout et partout ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Le coût total, pour l'année courante, depuis son établissement, est de $27,100.

M. WILSON : Quel est le nombre d'employés ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je vais donner tous les détails——

M. BORDEN (Halifax) : Avant d'aller plus loin, l'honorable ministre devrait donner des explications sur ce crédit. C'est la première fois que je vois demander un crédit aussi élevé, par un département, sans aucune explication.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il faut tenir compte que c'est un département nouveau. L'an dernier, il y a eu un crédit de $10,000 au sujet duquel le ministre n'a pu fournir que des données générales puisqu'il ignorait comment le bureau serait organisé. A l'avenir, les crédits affectés à ce bureau seront demandés de la même manière que ceux des autres départements. Voici un état des dépenses, pour jusqu'au 30 juin 1901 :

Salaires du personnel	$ 5,240 34	
Salaires des correspondants....	$ 5,240 34	
Impressions de la Gazette du Travail		10,489 67
Impressions diverses		3,385 40
Papeterie		2,620 98
Divers		3,377 54
Total		$27,099 95

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que le bureau est maintenant organisé et qu'à l'avenir tous les item seront donnés en détail, comme dans les autres ministères. Je vois dans ce crédit une somme destinée à payer un comptable et un traducteur français, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil. Ces deux employés reçoivent-ils un salaire à quelqu'autre titre qu'à celui d'employés du bureau du Travail?

L'honorable M. SUTHERLAND : Au lieu d'engager un comptable avec un salaire élevé, on a cru préférable, d'utiliser les moments de loisir d'un comptable d'expérience, en réalisant une sérieuse économie. M. Johnson est le comptable du ministère des Postes et il peut faire ce travail sans négliger ses autres occupations. M. Béroard est aussi un employé du ministère des Postes. Cet argent lui est payé pour traduire la Gazette du Travail. Ils sont payés, tous deux sur le pied de $500 par année.

Sir RICHARD CARTWRIGHT.

M. SPROULE : A même quel crédit leur paie-t-on la différence?

L'honorable M. SUTHERLAND : Il ne s'agit pas ici d'une solde d'appointements ; c'est la totalité de leur salaire, à raison de $500 par année. Le département ne fonctionne que depuis dix mois.

M. SPROULE : Oui ; mais ils touchent un autre salaire, à un autre titre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui, et on croit qu'ils pourront continuer à remplir ces fonctions pendant un an encore. Nous ne pourrions pas avoir des hommes compétents sans les payer au moins trois fois plus cher.

M. SPROULE : Leurs salaires doivent être payés par quelqu'autre département.

L'honorable M. SUTHERLAND : Ils touchent des appointements fixes du ministère des Postes.

M. SPROULE : Ils sont employés dans le bureau du Travail comme surnuméraires?

L'honorable M. SUTHERLAND : Ils font ce travail surtout après les heures de bureau.

M. HENDERSON : Par le passé la Chambre s'est prononcée très fortement contre cette coutume de permettre à un employé de recevoir des salaires de deux sources différentes. Si je me rappelle bien, lorsque les honorables députés de la droite siégeaient dans les rangs de l'opposition ils se montraient très sévères sur cette question. Ce qui était mal alors ne peut pas être bien aujourd'hui. Par dessus tout on devrait éviter cela au bureau du Travail, dans un département institué dans l'intérêt de la classe ouvrière qui gagne sa vie par le travail à la journée.

Je trouve étrange qu'on permette à un homme de retirer un double salaire, pendant que tant d'autres n'ont aucun emploi. On donne un mauvais exemple qu'on devrait faire cesser au plutôt. Le travail dans ce bureau devrait être distribué aussi également que possible au lieu d'être accaparé par quelques privilégiés.

L'honorable M. SUTHERLAND : En principe, je partage l'opinion de l'honorable député (M. Henderson). Mais il ne s'agit pas ici d'un travail supplémentaire dans le même département. Il s'agit de deux spécialistes et ce n'est que par économie qu'ils sont ainsi employés. D'ailleurs cet arrangementt n'est que temporaire.

M. SPROULE : Quels salaires ces employés reçoivent-ils dans un autre département ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je crois qu'ils reçoivent $1,200 ou $1,300.

M. HENDERSON : Cela leur fait $1,700 chacun.

Gouvernement civil—Ministère des Postes—Dépenses casuelles—Divers, nouvelle somme nécessaire, $500.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai expliqué cet item, lors du budget principal, mais il paraît avoir été oublié. Il s'agit surtout de câblegrammes, relatifs au câble du Pacifique et à la guerre du Sud-africain.

Ports et rivières—Québec—Sorel, quai en eau profonde, $100,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois expliquer que ce crédit ne couvre qu'une partie des dépenses qu'occasionnera ce travail. Quand je suis revenu d'Europe, j'ai trouvé dans le budget un crédit de $25,000 pour cette entreprise. J'ai fait faire une estimation par l'ingénieur en chef et j'ai constaté qu'il faudra beaucoup plus que cela. Je me suis alors contenté de demander des soumissions sans adjuger l'entreprise, avant d'avoir l'argent nécessaire. La plus basse soumission est de $255,000, et si on y ajoute les dépenses incidentes, tels qu'études, plans, etc., on arrive à $265,000 en chiffres ronds.

Je dois dire que l'importance du port de Sorel augmente rapidement et qu'il s'y fait un fort trafic. C'est aussi un centre de chemins de fer. Le chemin de fer de la rive sud y a son terminus, et depuis un an ou deux on a construit la ligne de la Vallée du Richelieu, entre Sorel et Lacolle, dans le comté d'Iberville, sur le Richelieu. A cet endroit, cette ligne se relie au chemin de fer des Comtés Unis, et établit un réseau complet, en correspondance avec le réseau américain à Rouse's Point. Sorel, Trois-Rivières et les autres ports du Saint-Laurent prennent une rapide extension et il faut répondre aux besoins croissants du commerce qui s'y fait.

Le quaiage auquel sera affecté ce crédit aura 1,300 pieds de long—700 pieds sur le Richelieu et 700 sur le Saint-Laurent. Outre le coffrage et le remplissage, il faudra aussi beaucoup de dragage, pour donner une profondeur de 30 pieds et permettre aux grands navires d'y accoster. Si les honorables députés désirent bien se rendre compte de la nature de ces travaux, j'ai ici les plans que j'ai fait préparer et que je soumets à leur inspection. Le prix de ce quai provient surtout des travaux du coffrage qui aura 46 pieds de hauteur, afin de donner au quai une élévation de 16 pieds à l'eau basse.

M. WALLACE : Quelle est actuellement la profondeur de l'eau, le long du coffrage ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle varie entre 11 et 20 pieds.

M. SPROULE : Quel trafic important se fait à cet endroit pour justifier une dépense aussi considérable ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il me semble que les explications que je viens de donner sont suffisantes Trois lignes de chemins de fer convergent vers Sorel. La dernière, qui a été construite il y a un an, est reliée au réseau américain. C'est le réseau de Rutland qui en a obtenu la direction et il entend expédier autant de trafic américain que possible, par cette voie. Toutes ces raisons m'ont engagé à demander ce crédit à la Chambre. J'avoue que la somme est considérable, mais je demanderai à mes honorables amis d'Ontario de se rappeler le prix des travaux qui se font dans différents ports des lacs, qui n'ont peut-être pas l'importance de Sorel.

M. TAYLOR : Quelle est la population de Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De 6,000 ou 7,000, et elle augmente rapidement. Il se fait un fort trafic américain par le Richelieu, surtout en bois à pâte et en charbon. La Compagnie Richelieu y a établi ses quartiers généraux, pour toute sa flotte, en été et en hiver. Le gouvernement y possède aussi des chantiers considérables.

M. TAYLOR : Si l'honorable ministre veut faire un voyage de 70 milles par le chemin de fer Canadien du Pacifique, il trouvera à Brockville une population de 10,000 âmes, trois chemins de fer, le Grand Tronc, le Pacifique Canadien et le Brockville et Kingston. Un bateau passeur fait le service avec la rive américaine et relie ces voies aux chemins de fer des Etats-Unis. J'aimerais à savoir ce que le gouvernement a dépensé dans ce port, pour y construire des quais et des jetées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est possible que le port de Brockville ait été négligé, et ses besoins ne m'ont jamais été exposés ; mais je sais que le gouvernement a dépensé et dépense des sommes considérables dans les ports d'Ontario, à Owen Sound, à Midland, à Collingwood et à nombre d'autres endroits. A l'heure qu'il est, nous avons dépensé au delà de $2,000,000 à Port-Burwell. Nous faisons aussi des dépenses considérables à Port Stanley et à Port Colborne.

M. TAYLOR : Ces travaux ont pour but d'améliorer la navigation entre les grands lacs et l'Atlantique.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux dont il s'agit en ce moment sont aussi situés à un point important du Saint-Laurent ; une partie du quai donne sur le Richelieu et l'autre sur le fleuve.

M. SPROULE : Je ne me plains pas de cette dépense, mais je demande si elle est justifiée par la quantité de trafic qui se fait à Sorel. Si nous possédions ces renseignements, nous pourrions nous prononcer en connaissance de cause

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore si ce projet se réalisera ou non, mais j'ai reçu une lettre du gérant du chemin de fer Rutland dans laquelle il m'annonce que si ce quai est construit, sa compagnie fera aussi construire un grand élévateur. Il est consolant de voir les Améri-

cains tourner les yeux de ce côté et chercher à nous amener du trafic, et je considère que cela nous justifie de demander au parlement de voter cet argent.

M. SPROULE : Que coûteront ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $255,000. Des soumissions ont été demandées, et la plus basse est de $255,000.

M. BENNETT : L'automne dernier, l'honorable ministre des Travaux publics avait fait préparer des plans pour des travaux considérables qu'il se proposait de faire exécuter à Penetanguishene. Ils comportaient, entre autres choses, une quantité considérable de dragage. Comme je ne vois aucun crédit affecté à ces travaux, ni dans le budget ordinaire, ni dans le budget supplémentaire, j'aimerais à savoir comment il se fait que le ministre, après avoir envoyé ces plans à Penetanguishene et avoir formellement promis que les travaux seraient exécutés, ne demande pas le crédit nécessaire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ignore si les plans ont été envoyés à Penetanguishene.

M. BENNETT : Je vous demande pardon ; ils y ont été envoyés l'automne dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dis que je n'en sais rien, et puisque l'honorable député affirme qu'ils l'ont été, j'accepte sa parole. J'ai été absent pendant un certain temps et remplacé par un de mes collègues.

M. BENNETT : L'honorable ministre peut se renseigner auprès de son ingénieur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prends comme admis qu'ils ont été envoyés. Nous savons tous que Penetanguishene est un endroit important. L'honorable député, qui est un ancien membre du parlement, n'ignore pas que le budgeti principal ne contient des crédits que pour les entreprises déjà en voie d'exécution et pour lesquelles certaines sommes ont déjà été votées. Serait-il bien désappointé si le budget supplémentaire comblait ses désirs.

M. BENNETT : J'en serais enchanté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je pose simplement la question, sans rien promettre, car je n'ai pas le droit d'en dire plus long. Demain, mon honorable ami sera peut-être plus gai.

M. BENNETT : Les plans qui ont été expédiés à Penetanguishene étaient-ils authentiques et venaient-ils du ministère? L'ingénieur m'informe que les plans ont été demandés et expédiés.

M. BENNETT : Cette demande a-t-elle été faite cette année ou l'automne dernier?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'automne dernier. J'espère que cette fois l'honorable député n'aura pas autant de reproches à me faire que dans d'autres circonstances.

M. BENNETT : Je suis heureux d'apprendre que ces plans étaient authentiques et venaient du département. Nous étions à la veille d'une élection, et le fait de voir ces plans entre les mains de certaines personnes faisait douter de leur authenticité. Maintenant qu'il est admis que ces plans étaient authentiques et venaient directement du ministère des Travaux publics on me permettra de m'étonner de la conduite du ministre dans cette affaire. Ces plans étaient prêts en novembre dernier et il n'y a pas un sou dans le budget supplémentaire pour un travail auquel le ministre se proposait de consacrer $75,000. Les personnes auxquelles ces plans avaient été confiés se sont engagées, au nom du ministre, à faire exécuter les travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami est tout à fait dans l'erreur. Il ne s'agit pas maintenant du budget supplémentaire, mais du budget principal. Le budget supplémentaire sera déposé demain.

M. BENNETT : Mais l'honorable ministre nous a soumis un budget supplémentaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour l'exercice courant.

M. BENNETT : Allant jusqu'à 1901. Ces plans ont été envoyés par le ministère des Travaux publics la veille de l'élection, et comportaient une dépense de $50,000 à $75,000 ; si on avait réellement eu l'intention d'exécuter ces travaux, on aurait demandé un crédit suffisant dans le budget supplémentaire. J'attends avec intérêt le nouveau budget supplémentaire, pour voir s'il contient quelque chose de proportionné aux promesses faites par ceux qui se disaient autorisés par le ministre à les faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai fait aucune promesse.

M. BENNETT : Ceux qui les ont faites se disaient autorisés par le ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceux qui avaient les plans ont pu dire ce qu'ils ont voulu, mais en dépit de ce que l'honorable député veut insinuer, je répète que je n'ai pas fait de promesses ; je ne pouvais pas en faire, puisque je n'étais pas là.

M. BENNETT : En novembre dernier?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'y suis allé durant l'élection, mais je n'y étais pas quand les plans ont été envoyés. Je n'ai rien promis. Je ne veux pas qu'une injustice soit commise envers Penetanguishene, et je suis certain qu'il n'en sera pas commis. Maintenant, l'honorable député me permettra de le tirer de l'erreur dans laquelle il est tombé. Le budget supplémentaire qui a été voté, couvrait les dépenses

faites ou à faire jusqu'au 1er juillet de cette année. Le crédit affecté aux travaux de Penetanguishene, s'il y en a un, se trouvera dans le budget supplémentaire pour le prochain exercice.

M. BENNETT : Très bien.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit avoir reçu une soumission de $255,000 pour les travaux de Sorel. Quelle est la nature de ces travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du coffrage, du remplissage et du dragage. On a demandé des soumissions par voie des journaux, et les travaux seront adjugés aux plus bas soumissionnaires.

M. SPROULE : Les grands navires qui remontent ou descendent le Saint-Laurent arrêtent-ils à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le quai aura 600 pieds sur le Saint-Laurent et 700 pieds sur le Richelieu.

M. SPROULE : Le trafic de l'endroit exige-t-il des travaux de cette dimension. Un quai de 600 pieds dans une direction et 700 pieds dans une autre, peut accommoder beaucoup de navires.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On se propose de construire un élévateur, des entrepôts, etc., à cet endroit. Si le réseau du Rutland tient sa promesse, il y aura un trafic considérable à Sorel. Ce port est aussi le quartier général de la Compagnie de navigation Richelieu. Là se trouvent les chantiers de construction du gouvernement qui y possède un quai important.

M. WALLACE : Les explications du ministre ne me paraissent pas suffisantes. Il prétend que le commerce de ce port fait de rapides progrès ; j'ai consulté les tableaux du commerce et de la navigation et ils démontrent le contraire. Les recettes de la douane, qui sont probablement l'indice le plus sûr de l'importance commerciale d'un port, y ont été de $7,592 en 1896. Durant le dernier exercice pour lequel nous avons des rapports, elles ont atteint $9,925, soit une légère augmentation de 20 pour 100, causée plutôt par la hausse dans les prix que par l'augmentation dans les importations.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Sorel n'est pas un port d'importation, et ce n'est pas ce que nous nous proposons d'en faire, bien que plus tard il puisse devenir un port important d'importation et d'exportation.

M. WALLACE : Il est évident que le trafic qui se fait à cet endroit ne justifie pas cette forte dépense. Vingt-neuf navires sont entrés dans le port de Sorel durant l'année dernière——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Des navires océaniques.

M. WALLACE : 29 navires anglais et 64 d'autres nationalités. Les 29 navires anglais avaient un tonnage de 21,784 tonneaux, soit 700 tonneaux chacun, et les 64 autres, un tonnage de 8,052, soit 125 tonneaux chacun, c'est-à-dire que c'étaient de petits bateaux de pêche, ou autres de ce genre.

Le MINISTRE DES TAVAUX PUBLICS : Des navires faisant du cabotage.

M. WALLACE : Les 25 navires sortis du port de Sorel avaient un tonnage de 14,389, ou 600 tonneaux chacun. Ce sont évidemment les mêmes qui sont entrés, bien qu'il en manque 4. C'est tout le trafic qui se fait à cet endroit, et on ne vooit pas de trace d'augmentation sérieuse. Le port de Saint-Jean, N.-B., a reçu 1,197 navires contre Sorel 29. Le tonnage au port de Montréal a été de 964,000 tonneaux, et celui de Québec, 580,000. La petite localité de LaHave, dans la Nouvelle-Ecosse a reçu la visite de 105 navires anglais, et un plus grand nombre est sorti de ce port. Il y a une multitude de ports où le commerce est plus important que celui de Sorel. D'ailleurs ce n'est pas un port nouveau dont on peut attendre de grands développements exigeant des travaux considérables. Sorel doit en grande partie son importance au fait que le ministre des Travaux publics y a installé ses chantiers ; c'est ce qui augmente sa population et fait sa prospérité dont je me réjouis. Combien l'honorable ministre emploie-t-il de monde à Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela dépend des travaux qu'il y a à faire ; parfois 200, parfois 300, et même 400.

M. WALLACE : Et d'autres fois 600 et 700 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas autant que cela.

M. WALLACE : Je crois qu'il a été admis durant la dernière session qu'il y avait jusqu'à 500 employés dans les ateliers du gouvernement à Sorel. Quoi qu'il en soit rien ne justifie cette dépense de $255,000 ; ni le commerce, ni le trafic de l'endroit ne sont assez importants pour cela. Cette somme de $255,000 couvre-t-elle tous les travaux du commencement à la fin ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Du commencement à la fin. La plus basse soumission est de $255,000 et nous calculons qu'il faudra de $10,000 à $12,000 de plus.

M. WALLACE : Cela complètera tout.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tout.

M. WALLACE : Mettra-t-on des constructions sur ces quais ?

Le M. [illegible]RE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. La Compagnie de chemin

de fer Rutland s'est engagée, par lettre, à y construire un élévateur et des entrepôts dès que le quai sera terminé, pour son propre trafic, et à ses frais, naturellement.

M. WALLACE : Il faudra probablement un entrepôt de douane à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne coûtera pas cher.

M. WALLACE : Le ministre des Douanes (M. Paterson) n'est guère porté à l'économie. Il s'imagine, lui aussi, vivre dans une période d'abondance et il ne veut pas que son ministère soit en arrière des autres. Dans tous les cas, rien ne justifie cette forte dépense à Sorel.

Le PREMIER MINISTRE : L'argument que le trafic qui se fait dans le port de Sorel ne justifie pas cette dépense, ne vaut rien dans le cas actuel. Ce port possède de grands avantages naturels, et si son trafic n'est pas plus considérable c'est qu'il manquait de facilités que nous voulons lui donner à l'aide de ce crédit. Il y a cinq ans, je crois qu'il ne s'importait pas pour un dollar de marchandises dans le port de Parry Sound. Il s'y fait maintenant un commerce considérable, grâce aux travaux que nous y avons fait exécuter. Il en sera de même pour Sorel qui est une ville prospère et grandissante de 8,000 âmes, au confluent des rivières Richelieu et Saint-Laurent. La rivière Richelieu est une des plus importantes, parmi toutes les rivières importante de la province de Québec ; elle sert de débouché au lac Champlain et arrose une des plus belles vallées de la terre, sans excepter Ontario. Elle traverse cinq ou six des plus beaux comtés du Canada : Verchères, Rouville, Richelieu, Saint-Hyacinthe, Iberville, Saint-Jean, Bagot, et Missisquoi. Il y a plusieurs années, il se faisait un trafic considérable à Sorel qui était le débouché naturel de cette région. Cela se passait avant la construction des chemins de fer. Depuis, le trafic a pris la route de Montréal et a délaissé Sorel. Après la construction des voies verrées, les comtés que je viens de nommer se sont trouvés reliés à Montréal par chemin de fer.

Aujourd'hui plusieurs de ces lignes sont amalgamées. Le South Eastern, le chemin des Comtés Unis, le Rutland sont tous réunis sous une administration unique et il est évident qu'un trafic considérable se fera à Sorel, si ces chemins de fer y trouvent un bon port. Ce trafic ne consistera pas seulement en produits agricoles, qui sont abondants, mais il sera aussi alimenté par plusieurs centres manufacturiers importants comme Saint-Jean, Saint-Hyacinthe et Iberville. Mais par-dessus tout, c'est un district essentiellement agricole qui produit toutes sortes de céréales, à l'exception du blé, ainsi que le beurre, le fromage et le foin. Je ne crois pas qu'il existe, dans tout le Canada, une population plus industrieuse que celle de la vallée du Richelieu. Elle est en communication avec le Canada Atlantique, l'Intercolonial et le chemin de fer de la Rive sud. Outre les comtés que je viens de nommer, ceux de Yamaska, Nicolet, Lotbinière, seront reliés à ce port. Quand les améliorations dont il est question auront été faites, nous aurons nécessairement un trafic considérable. Nous savons par expérience que là où il y a des avantages naturels, il suffit d'installer les facilités requises par les exigences du commerce moderne pour attirer le trafic.

Jusqu'à présent la province de Québec n'a que deux ports, Montréal et Québec, qui font d'énormes progrès, mais il y en a d'autres qui progressent aussi. Trois-Rivières sera un des ports les plus importants du Canada, dans quelques années et il en sera de même de Sorel. A l'heure qu'il est le commerce du Canada prend un tel développement qu'il ne faut pas être surpris de voir le gouvernement, entreprendre des améliorations à Sorel.

Dans les provinces maritimes il y a dix ou douze grands ports. Je ne m'en plains pas ; je m'en réjouis, au contraire, et je voudrais qu'ils fussent plus nombreux, encore. Dans ce cas-ci, bien que la somme requise soit considérable, il y a toute raison de croire que les circonstances l'exigent.

M. HUGHES (Victoria) : L'élévateur sera-t-il construit par le gouvernement ?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. HUGHES (Victoria) : Le gouvernement se propose-t-il de construire des quais dans tous les ports du Canada ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas dans tous les ports du Canada, mais partout où il en faudra.

M. HUGHES (Victoria) : Je croyais que les compagnies de navigation et les municipalités construisaient les quais dont elles avaient besoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que j'ai constaté dans la province d'Ontario. J'ai dû demander au parlement des sommes considérables pour cette province ; je ne le regrette pas et j'espère le faire encore.

M. WALLACE : Que dites-vous de Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement a dépensé au delà de $1,000,000 à Toronto.

M. WALLACE : A-t-il dépensé un sou pour y construire des quais ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons dépensé près d'un million et demi de piastres pour améliorer le port de Toronto.

M. WALLACE : Je parle des quais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement précédent a dé-

pensé $500,000 en jetées et quais à Hamilton, et plus de $500,000 en améliorations dans le port. Mon honorable ami n'a qu'à consulter les crédits du ministère des Travaux publics pour se convaincre que nous faisons exécuter des travaux considérables dans Ontario. Il y a à peine quelques jours j'ai signé le contrat pour une entreprise de $139,000 à Depot Harbour.

M. HUGHES (Victoria) : Je considère qu'il est du devoir du gouvernement de faire le dragage dans les ports qui n'appartiennent pas à des corporations privées. Mais c'est une autre question que celle de savoir s'il doit aussi construire des quais par tout le pays, pour l'usage des particuliers. Qui prélèvera les droits de quaiage à Sorel ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous exigerons un droit de quaiage, comme nous le faisons ailleurs. Quand les travaux seront terminés le ministère des Travaux publics les transportera à celui de la Marine et la loi suivra alors son cours. Si l'honorable député est sérieux, il peut constater facilement que tous les gouvernements précédents ont construit des quais et que nous n'en avons jamais construit. Il y a de 1,200 à 1,300 quais qui ont été construits aux frais de l'Etat. On ne peut pas demander au gouvernement actuel de n'en pas construire. Un des principaux devoirs du gouvernement est de donner au public plus de facilités sous le rapport des quais, des jetées, et des ports.

M. HUGHES (Victoria) : Si je savais trouver l'honorable ministre à son bureau j'irais lui soumettre certains plans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'ils sont avantageux, je leur accorderai toute mon attenion.

M. BENNETT : Les honorables députés de la droite seront sans doute charmés d'entendre cette déclaration du ministre mais le pays en sera peut-être étonné. Cette déclaration équivaut à dire qu'à l'avenir le ministère des Travaux publics construira et entretiendra les quais publics. Je n'ignore pas que depuis qu'il est ministre, mon honorable ami a mis ce programme à exécution, et je vais en citer quelques exemples. Dans ma propre division, à Hawkestone, village de 300 âmes, situé entre Barrie et Orillia et traversé par un chemin de fer, un quai était parfaitement inutile, mais le directeur général des Postes en désirait un et il a été construit au coût de $2,500. Qu'en est-il résulté ? Quand il s'est agi de commencer les travaux, durant la dernière élection, je me suis rendu à Hawkestone et j'ai expliqué aux électeurs que c'était un gaspillage des deniers publics, j'ai dénoncé cette tentative de corrompre les électeurs et d'acheter les divisions électorales. Le sentiment populaire était tellement hostile à la construction de ce quai, que j'ai obtenu la majorité des votes dans cette paroisse, où je ne l'avais jamais eue auparavant. Le peuple a condamné ouvertement ce gaspillage éhonté des deniers publics.

Je ne veux pas blâmer le ministre des Travaux publics parce que, dans cette affaire, il n'a été que l'instrument du Directeur général des Postes. La construction de ce quai était un vrai scandale, et a été condamnée par les libéraux de l'endroit. Ils se demandaient ce qui devait avoir lieu dans le reste du pays, en voyant ce gaspillage, chez eux.

Il y a quelques instants, le ministre des Travaux publics disait qu'il est à dépenser $139,000 à Depot-Harbour. A cet endroit, M. Booth et sa compagnie de chemin de fer possèdent déjà un quai et un grand élévateur, et quelle affaire le ministre des Travaux publics a-t-il à prendre l'argent du public et à construire un quai de $139,000 pour M. Booth ? En vertu de quel principe permet-on à M. Booth de prendre $139,000 dans le coffre public, par l'entremise du ministre des Travaux publics, et de construire le quai dont il a besoin, qu'il ne veut pas construire à ses frais. ?

Le ministre des Travaux publics a fait la même chose sur toute la rive nord de la Baie Georgienne. Un particulier possédait un quai dans le village de Bruce-Mines. Une compagnie de bateaux à vapeur, qui voulait arrêter à cet endroit, alla trouver le propriétaire et lui demanda ce qu'il exigerait pour permettre aux navires de la compagnie d'accoster à son quai. Mais le gouvernement, pour des considérations politiques, et sans doute pour faire plaisir au représentant du comté, dépensa $13,500 pour construire un quai public à Bruce-Mines. Dans quel but, me demandera-t-on. Uniquement pour permettre aux bateaux de la compagnie d'y accoster et pour ruiner la valeur du quai du particulier. L'honorable ministre pourrait tout aussi bien établir des écuries de louage dans toutes les villes et les donner à ses partisans pour ruiner le commerce de simples citoyens.

Dans le district d'Algoma, le ministre a dépensé au delà de $10,000 pour construire un quai à Hilton, où un particulier en possédait déjà un. Ce partisan du ministre avait acheté ce quai d'une succession, pour une bagatelle, et le revendit au gouvernement pour $5,000, et depuis, le gouvernement a dépensé $10,460 sur ce quai, en plus des $5,000.

Où cela s'arrêtera-t-il ? L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) a pris le ministre au mot, et lui a demandé où étaient les quais publics à Toronto. Je le défie d'en nommer un seul. Voici ce qui a eu lieu à Toronto : des particuliers ont acheté des lots de grève et ont construit des quais et les afferment aux propriétaires de navires qui veulent s'en servir.

Le ministre dit : " Nous en possédons des centaines de ces quais." Pour ma part, dans la partie du pays que j'habite, je n'en connais qu'un qui ait été construit par l'ancien gouvernement, c'est celui de Beaverton,

et encore avait-on une excuse, pour cela, puisque c'était le seul endroit où un navire pouvait chercher un refuge dans une tempête. Et cependant la construction en a été condamnée avec vigueur par l'opposition d'alors comme une tentative de corruption.

Aujourd'hui le ministre des Travaux publics nous apprend qu'il construira des quais où bon lui semblera. Ils seront construits soit pour faire face à des exigences politiques, comme dans le cas de M. Booth, soit pour plaire à quelques grandes corporations influentes auprès des membres du cabinet.

Je vois par le rapport du ministre des Travaux publics qu'un quai a été construit à un endroit appelé Keene, dans la division électorale de Peterborough-est. Quand le crédit fut demandé au parlement, pour ce quai, je l'ai signalé au ministre et il a donné comme excuse qu'il ne savait pas où ce quai serait construit. Je lui ai dit qu'il serait construit dans une anse à peine de la largeur de cette Chambre. C'est alors que l'honorable député de Peterborough-est déclara, non que ce quai était nécessaire, mais que le gouvernement n'avait jamais rien dépensé dans le comté pour des quais et qu'il était temps de commencer.

C'est la seule raison qu'on donna pour expliquer cette dépense de $2,500, je crois. On peut en dire autant de tous les quais construits sur la rive nord de la Baie Georgienne. Tous ont été construits pour répondre aux exigences des politiciens, comme celui d'Hawkestone.

Qu'est-ce qui a eu lieu dans la division de Simcoe-nord ? L'honorable député de cette division s'était vanté durant la campagne, qu'il ferait construire un quai à Barrie où il y en avait déjà un. Il n'était pas nécessaire, mais sa construction occasionnerait une dépense d'argent dans la ville et il trouvait cela une raison suffisante.

L'honorable ministre va construire à Depot-Harbour, pour M. Booth, un grand quai dont le public n'a pas besoin et qui ne profitera qu'à M. Booth, et le ministre nous déclare, ce soir qu'il va agir de la sorte chaque fois qu'il le jugera à propos, même s'il n'y a d'autres raisons à cette dépense que de contenter des amis ou des partisans. La construction des ports est une question bien différente de celle de quais pour permettre aux navires d'y accoster. Quand des particuliers ont construit des quais et que l'abaissement du niveau ne permet plus aux navires d'y accoster, le gouvernement est parfaitement justifiable de faire du dragage, dans l'intérêt de la navigation, mais je condamne la doctrine en vertu de laquelle il prétend construire des quais dans n'importe quel port du pays, même si cela doit ruiner ceux qui en possèdent déjà à ces mêmes endroits. Si c'est le principe que l'honorable ministre pose dans le cas de Sorel, je n'hésite pas à dire que c'est un principe faux.

Je ne veux pas exprimer d'opinion sur les travaux qui se font à Sorel, parce que je ne suis pas au courant de tous ces détails. Je puis dire, cependant, qu'à Hawkestone, dans le comté de Simcoe-est, on a dépensé l'argent d'une manière honteuse, à tel point que les libéraux eux-mêmes condamnaient une semblable extravagance, un pareil gaspillage des deniers publics. Je suis certain que ce sentiment de réprobation existera partout où l'honorable ministre dépensera de l'argent d'une manière aussi éhontée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député (M. Bennett) nous condamne, parce que nous avons dépensé $2,500 à Hawkestone. Il croit que nous n'avions par raison de faire cette dépense. Il s'appuie sur une déclaration, très peu importante, en réalité, que j'aurais faite précédemment ; il prétend que j'ai énoncé un principe outrageant, en disant que le gouvernement devrait faire des améliorations partout où le besoin s'en fait sentir. Je répète ce que j'ai dit, et je suis convaincu que les membres de la gauche ne combattront pas ce principe et n'en énonceront pas un autre tout à fait opposé. Le chef de l'opposition, non plus qu'un autre membre important de l'autre côté de la Chambre, ne présentera une motion énonçant en principe que le gouvernement fédéral ne doit plus construire de quais. Il n'y a pas un homme sensé qui, après avoir réfléchi cinq minutes, accepterait cette proposition. Il est du devoir du gouvernement d'accommoder le commerce et pour ariver à cette fin, il lui faut construire des quais et opérer d'autres améliorations semblables. Depuis 50 ans, les gouvernements qui se sont succédé ici, ont fait exécuter des travaux semblables et nous devons marcher sur leurs traces. Sans doute, il nous faut être très circonspects et très prudents, et ne pas dépenser inutilement les deniers publics. Mon honorable ami a cité des cas où on n'aurait pas dû faire exécuter ces travaux. Quant à moi, je ne veux mentionner que le quai de Parry-Sound. L'honorable gentleman s'est trompé en parlant comme il l'a fait. Le gouvernement a construit le port de Toronto, celui d'Hamilton et un grand nombre d'autres ; on peut affirmer que tous ces ouvrages ont été faits à même l'argent public. Aujourd'hui, M. Booth, un citoyen renommé, l'un des hommes les plus habiles qu'a produits le Canada, a risqué des millions et des millions de dollars lui appartenant, à la construction d'un chemin de fer. En continuant son commerce de bois, M. Booth aurait pu amasser des millions et des millions dans les banques; tout au moins, eût-il pu se retirer des affaires pour prendre un repos bien mérité. Au lieu de cela, il entreprend une œuvre nationale à Parry-Sound, il a dépensé les trois quarts d'un million pour outiller le port que, je le dis sans la moindre hésitation, le Canada eût dû améliorer et pourvoir de l'outillage nécessaire. Cet industriel fournit à la route du Saint-Laurent plus de commerce qu'aucun autre citoyen à ma connaissance. Ainsi, l'an

dernier, il a fait transporter par nos canaux 13,000,000 de boisseaux de grain. Il transporte aussi d'immenses quantités de marchandises en colis, et le peuple du Canada serait surpris du volume de ce commerce, s'il le connaissait, entre New-York, Philadelphie, Boston et les autres villes de l'est et les ports de l'ouest. Il a consacré, plus que ne l'a fait aucun autre homme que je connaisse, une partie de sa fortune au développement du commerce de ce pays. L'an dernier, il est venu me voir, et m'a fait remarquer qu'il avait dépensé trois quarts d'un million de dollars pour faire de Parry-Sound un grand port national ; il m'a demandé si le gouvernement ne voulait pas l'aider de quelque façon. Le brise-lames que je fais construire lui permettra d'ériger un élévateur et un entrepôt supplémentaires.

J'ose dire que, lorsque ces travaux seront terminés, on verra passer par la route du Saint-Laurent, une quantité de grain dépassant de 5,000,000, de 6,000,000 et peut-être de 7,000,000 de boisseaux celle que transportent aujourd'hui les navires qui suivent cette voie fluviale. A la Chambre de prononcer son jugement sur le discours de mon honorable ami et sur la déclaration que j'ai faite. Le gouvernement et le parti libéral entendent suivre la politique qu'ils ont inaugurée et qu'ils mettent actuellement à exécution. J'accueillerai toujours avec plaisir les avis que me feront les membres de la gauche en vue du développement du pays. Il ne s'agit pas ici d'une question qui doit tourner à l'avantage d'un parti quelconque. L'honorable député prétend qu'au cours des dernières élections, mon ministère a fait exécuter certains travaux qui n'ont duré que le temps de l'élection. A mon sens, il ne devrait pas se plaindre——

M. BENNETT : Je ne me plains pas ; je veux seulement connaître les faits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable gentleman n'a pas raison de se plaindre, puisqu'il a été élu en dépit de cette prétendue corruption éhontée, qui lui fournit l'occasion de déployer toutes les ressources de son éloquence. Heureusement, nous savons tous ce que cela signifie. J'affirme que le principe prôné par l'honorable député ne sera pas accepté par ses propres amis.

J'ai déjà expliqué la nature des travaux qui se font à Sorel. Ils étaient nécessaires. Il est un grand nombre de ports de moindre importance qu'on peut améliorer en n'y dépensant pas beaucoup d'argent. Pourquoi le gouvernement ferait-il fi des demandes des citoyens intéressés à ces ouvrages ? Il ne saurait y avoir exception pour le comté que représente l'honorable gentleman. Je consulterai les documents du ministère, et je serai très surpris de n'y pas trouver de nombreuses requêtes demandant les travaux qu'on exécute dans le comté de Simcoe-est ou dans Algoma. On vient continuellement nous demander de faire construire différents ouvrages, de faire telle ou telle amélioration. Si la demande est juste, si ces travaux sont utiles, nous les exécutons. Mon honorable ami prétend que c'est là une mauvaise politique. En cela, il ne peut compter sur l'appui des membres de la gauche, parce que, sous ce rapport, nous ne faisons que suivre le système adopté par le gouvernement conservateur qui nous a précédé au pouvoir. Comme nous, l'ancien gouvernement a construit des quais, a fait exécuter d'autres ouvrages pour l'avantage du commerce.

M. HUGHES (Victoria) : Si j'ai bien compris les explications de l'honorable ministre, c'est un brise-lames et non pas un quai qu'il fait construire à Parry-Sound.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un quai et un brise-lames à la fois, ce sera une amélioration pour ce port.

M. HUGHES (Victoria) : Je voudrais savoir du ministre s'il veut mettre en pratique le principe de construire des quais partout où on en demandera, parce que, s'il est arrivé à cette décision, j'irai le trouver pour en faire construire un dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand je dis dans tout le pays, ce pays, dont la superficie est si considérable, je ne prétends pas couvrir de quais tout le Canada. Mais il est des endroits, peut-être, qui manquent des quais nécessaires.

M. BENNETT : Dans sa réponse, le ministre a évité de parler du fait que je lui avais mentionné. Il n'a pas excusé la dépense qu'on a faite à Hawkestone.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'an dernier, la Chambre a voté ce crédit ; que me reste-t-il à faire ?

M. BENNETT : Que l'honorable ministre me permette de lui donner un petit conseil. Il est très puissant dans le gouvernement. Quand un ministre d'Ontario lui fera des remarques semblables, il devra les ressentir, et ce sera tant mieux pour lui. A propos des dépenses qu'on veut faire en faveur de M. Booth, d'après les paroles mêmes du ministre, cet industriel demande qu'on construise à cet endroit un quai où il pourra bâtir un élévateur. Si le gouvernement du Canada doit construire des quais semblables pour M. Booth ou tout autre gentleman, alors, le ministre inaugure une politique bien dangereuse . S'il veut appliquer ce principe, il se rendra, je crois, à Midland, où le Grand Tronc aimerait bien à avoir des quais plus étendus. Jamais l'honorable gentleman, ni aucun de ses prédécesseurs n'a construit de quais pour le Grand Tronc à cet endroit ; c'est cette compagnie qui fait bâtir les quais qu'on trouve à cet endroit et à Collingwood.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'ignore pas,

sans doute, qu'on exerce actuellement une grande pression sur moi pour m'engager à construire un quai à Midland. Va-t-il se prononcer contre l'exécution de ces ouvrages ?

M. BENNETT : Non, assurément. Je suis heureux qu'on fasse cette dépense. Puisqu'on dépense les deniers publics par tout le pays, je ne veux pas m'opposer à ce que le gouvernement fasse exécuter ces travaux à Midland. Je prétends ceci, toutefois : l'honorable ministre a énoncé un principe dont l'application serait désastreuse pour le pays. Je puis dire à l'honorable ministre que ceux qui lui demandent de construire un quai à Midland, sont des partisans du gouvernement qui veulent lui vendre un quai qu'ils possèdent à cet endroit. C'est là toute la question. Des amis de l'honorable ministre désirent suivre l'exemple de cet individu de Hilton dont j'ai parlé, et vendre au gouvernement un quai dont ils n'ont plus besoin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas du tout, puisqu'on me demande de construire un nouveau quai dans ce port.

M. BENNETT : Mais il faudra d'abord que le gouvernement achète l'ancien quai parce qu'il ne possède pas un seul lot riverain dans le port de Midland, sur lequel il pourra construire un ouvrage semblable. Après cette déclaration de l'honorable ministre je veux savoir qui lui a demandé de construire ce quai. Est-ce le conseil municipal de Midland, ou un simple particulier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne demande à la Chambre aucun crédit pour ces travaux, cette année, et je n'ai pas besoin de faire de déclarations à ce propos. Je dis qu'on m'a suggéré de construire un quai à cet endroit. Je suis certain qu'il y a beaucoup d'autres endroits dans le comté que représente l'honorable gentleman où l'on voudrait bien avoir des quais.

M. BENNETT : Le ministre ne nous a pas trompés, en disant qu'on lui avait demandé de construire un autre quai à Midland. Je sais pertinemment que certains citoyens de cette ville veulent vendre au gouvernement, à un prix assez élevé, le quai qu'ils possèdent dans ce port ; je suis certain que si jamais le gouvernement se décide à l'acquérir, il devra en payer un prix extravagant, et c'est pour cela que je combattrai cette dépense. Le Grand Tronc et d'autres compagnies privées possèdent ces quais dans ce port ; ils exigent un certain loyer des personnes qui se servent de leurs quais. A mon sens, c'est le système qu'on devrait adopter lorsqu'il s'agit de l'usage des ouvrages publics dans tout le pays. Mais il ne faut pas suivre le principe qu'on a adopté en ce qui se rapporte au quai de Depot-Harbour. Ici, on voit un homme, comme M. Booth, demander un crédit pour construire un quai sur lequel il pourra ériger un élévateur. Il nous reste cette consolation de songer que, comme le gouvernement a l'intention d'acheter la ligne Booth, il lui faudra racheter ce quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable gentleman est-il certain que nous allons acquérir cette voie ferrée ?

M. BENNETT : C'est le bruit qui court.

M. BRITTON : Avant que le comité vote ce crédit, je veux déclarer que je ne puis comprendre la déclaration du ministre des Travaux publics, lorsqu'il dit que le gouvernement va construire des quais partout où on lui en demandera, et dans tous les ports du pays. Si c'est là l'interprétation qu'on doit donner à ses paroles, je ne puis partager cette opinion.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qui a dit cela ?

M. BRITTON : Personne. Je voulais ajouter que ce n'est pas ainsi que j'ai compris les paroles de l'honorable ministre. A mon avis, c'est un système qui se développe suivant le principe même qui y a donné lieu. Nous en sommes rendus à un point où il faudrait nous arrêter ; ce n'est pas seulement le gouvernement actuel qui a exagéré en cela. Quand ce dernier a pris les rênes du pouvoir, il a trouvé un état de choses déplorables par rapport à la construction de ces quais, non pas tant, je suis forcé de le dire, dans la province d'Ontario, que dans celle de Québec. On ne saurait nier que l'ancien gouvernement a construit dans la province de Québec un grand nombre de quais nécessaires peut-être, et que l'administration actuelle entretient. On y en a construit trois et même quatre contre un dans Ontario. Peut-être même cette disproportion est-elle plus grande encore.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable gentleman veut-il dire que nous avons plus dépensé dans Québec que dans Ontario ?

M. BRITTON : Nous y avons dépensé plus d'argent pour les quais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député se trompe du tout au tout.

M. BRITTON : C'est là une question qu'on peut facilement régler en consultant l'application des deniers publics. Si je me trompe, je suis prêt à reconnaître mon erreur. Cependant, ce n'est pas la première fois que je fais cette affirmation dans cette Chambre. Déjà, j'ai parlé de cette disproportion, ce qui m'a valu une réplique assez épicée de la part du ministre des Travaux publics, qui veut recommencer ce soir. Je croiyais alors, et mon opinion n'est pas modifiée, que dans le bas du Saint-Laurent, on avait construit, à même les deniers publics, plus de quais qu'il n'y en avait dans toute la province d'Ontario. Si cette affirmation n'est pas exacte, je veux la retirer du moment qu'on me démon-

trera mon erreur. Je me suis levé pour dire que, il y a quelques années, le député de Frontenac, en constatant cet état de choses, déclarait ici même : Si l'on est décidé à construire des quais à même les deniers publics, j'en veux un dans mon comté. Il s'est adressé à l'ancien gouvernement et lui a demandé de construire un quai au petit village de Portsmouth, près de Kingston, et sa demande fut agréé, ce qui démontre que le système a été inauguré par l'administration précédente. Si je me rappelle bien les faits, j'ai déclaré, dans une occasion précédente, que ce système était mauvais, mon seulement parce qu'il faisait servir les deniers publics à l'avantage de certains particuliers, mais parce que, du moment que le gouvernement avait construit un quai, il était obligé de l'entretenir. Je constate maintenant, que je ne m'étais pas trompé. Si l'ancien gouvernement a construit un quai à Portsmouth, ce n'était ni l'intérêt public, ni celui du commerce qui le faisait agir ; il a exécuté ces travaux pour faire plaisir au député de ce comté, qui était en faveur auprès du gouvernement. L'an dernier, ce quai était dans un état dangereux, et le gouvernement pouvait être tenu responsable, moralement, du moins, de toute perte de vie et de tout accident qui auraient pu s'y produire ; il lui a fallu dépenser environ $2,000 pour réparer cet ouvrage. Voilà l'état de choses qui existe actuellement. Je termine en disant ce que je voulais exprimer, en commençant mes remarques, bien que la Chambre semble croire que je ne me suis pas fait comprendre de l'honorable ministre. Je ne puis concevoir, car cela me ferait de la peine, que ce gouvernement ait l'intention de construire des quais partout où le besoin s'en fera sentir. Je pourrais mentionner des endroits le long du lac, depuis Hamilton jusqu'à la frontière d'Ontario, ou des particuliers ont construit eux-mêmes des quais, et où le gouvernement n'a pas dépensé un sou pour ces travaux. Ce serait commettre une injustice à l'égard de ces personnes que de construire, à même les deniers publics, des docks qui serviraient à ceux qui voudraient leur faire concurrence ; le gouvernement se montrerait injuste envers la population de ce pays, s'il achetait ces quais appartenant à des particuliers. A mon avis, ce n'est pas là l'intention des ministres.

Si j'ai bien compris le sens de la déclaration de l'honorable ministre des Travaux publics, il a prétendu que partout où un quai sera nécessaire au développement des ressources du pays et à l'avantage de la navigation et du commerce, il creuserait un port ou ferait peut-être construire un quai ; pour cette fin seulement, il dépensera les deniers publics, et c'est ce que nous ne pouvons combattre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais faire préparer immédiatement un état indiquant les montants dépensés pour la construction de quais dans Ontario et Québec depuis la Confédération.

M. CLANCY : Et dans la Nouvelle-Ecosse, aussi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très bien.

M. WILSON : Pourquoi pas dans toutes les provinces ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si mon honorable ami (M. Wilson) veut me permettre de faire une simple observation, il constatera pourquoi je me lève. L'honorable député de Kingston (M. Britton) vient de dire que nous avons dépensé beaucoup d'argent pour les quais de la province de Québec. Je lui ai dit qu'il se trompait. Il semble avoir pris cette observation pour une rebuffade, mais je n'avais pas l'intention de le froisser. J'ose dire que depuis la confédération, on a dépensé dans Ontario trois fois, quatre fois, cinq fois plus d'argent que dans la province de Québec. Je ne m'en plains pas, mais je cite les faits tels qu'ils existent réellement. Rarement on a appliqué des crédits considérables à l'avantage de la province de Québec. Si je me suis montré un peu violent, c'est peut-être parce qu'il y a trop de gens d'Ontario qui s'attaquent continuellement à Québec. Cela devient fatiguant à la longue. Quand ces attaques viennent de l'opposition, je puis garder mon sang-froid, c'est ce que je ne saurais faire quand je vois un de nos amis, de ce côté-ci de la Chambre, se lever pour faire des affirmations que démentent les faits. Cette pauvre province de Québec, après tout, se trouve forcée, dans différentes circonstances, de supporter bien des attaques. Cependant, elle vote bien. Avant la confédération, de 1850 à 1860, on a dépensé des montants considérables à la construction de quais en bas de Québec, mais depuis, nous avons à peine, par ci par là, quelques crédits bien minimes pour l'exécution des travaux publics. Que mon honorable ami de Kingston soit convaincu que je reçois plus de demandes de la province d'Ontario, à propos de quais, que les députés de la province de Québec ne m'en adressent, parce que les lacs se trouvent dans la province d'Ontario. Je ne me plains pas de la pression qu'on exerce sur moi, mais je ne veux pas qu'on me reproche de m'être montré extravagant pour la province de Québec, alors que nous avons dépensé à peine quelques sous pour l'avantage de cette partie du pays, et que, par contre, nous avons consacré des montants énormes dans Ontario, dans un bon but, sans doute, et pour une fin qu'on ne saurait me reprocher de poursuivre.

M. BRITTON : Je veux établir une distinction entre le fait de dépenser de l'argent pour des brise-lames et celui de voter certains crédits pour des quais. Je reconnais qu'on a consacré des montants considérables à la construction de brise-lames et à

des travaux de dragage dans les différents ports de la province d'Ontario ; mais ce n'est pas de cela que je veux parler. Je veux faire allusion aux quais qu'on construit sur des propriétés particulières.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'allais oublier un point que je veux élucider. Mon honorable ami a parlé de quais appartenant à des particuliers. Ne sait-il pas qu'un très grand nombre de quais et de brise-lames que des particuliers ont construits dans la province d'Ontario n'ont pu être maintenus longtemps ?

M. BRITTON : Je le sais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A tel point que le public s'est adressé à nous, comme il s'était adressé à nos prédécesseurs, et nous a dit : Voici des quais qu'on a construits et qu'on n'a pu maintenir en bon état ; dans l'intérêt du commerce, le gouvernement devrait acheter ces quais. Dans les estimations de mon ministère, il y a des crédits demandés par des citoyens de la province d'Ontario à l'effet d'acheter des docks et des quais appartenant à des particuliers, et qui ne sont pas bien entretenus. Il ne faut pas se montrer trop attaché aux principes dans cette question. Il s'agit surtout ici d'affaires. Je crois que le peuple de ce pays nous approuvera de dépenser sagement l'argent dans le but de développer le commerce et la navigation, en construisant des quais, en creusant des ports et en faisant tous les travaux publics de ce genre——

M. CLANCY : Je ne veux pas discuter si Québec ou Ontario ont plus de quais l'un que l'autre, mais l'honorable ministre sait parfaitement que des personnes qui désirent se débarrasser de leur propriété en la vendant au gouvernement ne se gênent pas de le faire, et que la pression exercée par des amis politiques et autres, sera toujours très forte. Sans doute, ce gouvernement, comme ceux qui l'ont précédé, trouvera toujours ce qu'on peut appeler une excuse plausible, pour acheter, au nom du public, ces quais et ces docks qui appartiennent à des particuliers. Si le ministre des Travaux publics veut suivre cette ligne de conduite, je ne crois pas que le peuple l'approuve, sous ce rapport. Peu importe que ces ouvrages se trouvent dans Québec ou dans Ontario, ou dans toute autre province. J'ai entendu avec peine l'honorable ministre déclarer que le public était prêt à ratifier des marchés semblables.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai affirmé qu'il approuverait une application sage des deniers publics.

M. CLANCY : L'honorable gentleman sait que cela s'est produit auparavant et se répétera à l'avenir. Je regrette que l'honorable ministre ait invité——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, non.

M. CLANCY : Oui, mon honorable ami a invité les citoyens qui ont des quais ou des ouvrages semblables à venir les offrir au gouvernement qui les achètera.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je retire mon invitation.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre veut retirer ce qu'il a dit, le pays sera satisfait, je n'en doute pas.

M. TAYLOR : Au sujet du quai que l'ancien gouvernement a construit à Portsmouth, je voudrais demander à l'honorable député de Kingston (M. Britton) si cet ouvrage ne devait pas servir au pénitencier et à l'asile qui se trouvent à cet endroit ?

M. BRITTON : Non, le pénitencier se trouve de l'autre côté et fait face à la baie. C'est un quai de village. Je ne dis pas qu'il est inutile, mais il ne peut servir ni au pénitencier ni à l'asile.

M. TAYLOR : Oui, il conduisait au pénitencier et à l'asile lorsqu'il a été construit. Le pénitencier n'avait pas de quai à cet endroit et il se servait de celui-ci. Plus tard, les autorités du pénitencier en ont construit un pour leur usage exclusif.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Travaux publics suit la tactique ordinaire. Il veut s'échapper, en prenant la tangente ; on lui pose une question au sujet d'un quai, et il se retourne pour dire : J'ai dépensé $1,000,000 à Toronto, et un demi-million à Kingston. Ce n'est pas là ce que nous discutons. Il s'agit de quais et pour s'échapper, il saute sur un autre crédit d'une nature tout à fait différente. Je rappellerai à la Chambre que les ministres font des dépenses extravagantes dans différentes parties du pays. Nous savons tous que le directeur général des Postes (M. Mulock) a dit aux citoyens de Meaford, anxquels on venait d'accorder une subvention libérale pour l'amélioration de leur port, bien que le crédit ne parût pas assez élevé à certaines gens, le directeur général des Postes a dit aux citoyens de Meaford qu'il était étonné de la modération de leurs exigences et que, s'ils voulaient obtenir des crédits plus élevés, tout ce qu'ils avaient à faire c'était de les demander au gouvernement. Dans cette circonstance, le ministre essayait effrontément et impudemment de corrompre les électeurs.

M. CLANCY : Il leur disait d'adresser des demandes en les engageant à mettre le trésor public à contribution.

M. WALLACE : Précisément. Il ajoutait que si les citoyens d'un endroit quelconque avaient besoin de quelque chose, le gouvernement leur accorderait tout ce qu'ils pouvaient imaginer de demander. Le ministre des Travaux publics peut-il me dire où sera construit le quai de Parry-Sound et me donner le nom du propriétaire du terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que l'honorable député soit jamais allé à Parry-Sound.

M. WALLACE : J'y suis allé avant vous.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère qu'il y retournera après moi, parce que je lui souhaite de vivre longtemps.

M. WALLACE : J'ai visité Parry-Sound il y a 20 ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le brise-lames partira de l'île même ; M. Booth a déjà construit, à cet endroit, un long brise-lames.

M. WALLACE : Quelqu'un possède-t-il un lot riverain à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On construit ce brise-lames sur le fond même de la baie Georgienne, qui est la propriété de l'Etat.

M. WALLACE : M. Booth ne doit-il pas construire un élévateur sur ce brise-lames ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WALLACE : Alors, ce n'est plus seulement un brise-lames, c'est un véritable dock—

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est un quai et un brise-lames, tout à la fois.,

M. WALLACE : Pourquoi le ministre ne l'a-t-il pas dit auparavant ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je l'ai dit.

M. WALLACE : Non pas. Il s'agit d'un quai sur lequel M. Booth va construire un élévateur. Ce dock sera-t-il construit sur la propriété du gouvernement, ou sur celle de M. Booth ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: M. Booth construit un élévateur et un entrepôt sur sa propriété particulière, et nous allons certainement lui permettre d'ériger un élévateur sur le quai, en vertu d'un arrangement que nous allons conclure avec lui.

M. WALLACE : Deviendra-t-il propriétaire de ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. WALLACE : Il n'y a pas de lot riverain qui appartienne à M. Booth, où l'on aurait dépensé des deniers publics ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. WALLACE : Cette propriété appartient-elle exclusivement au gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous construisons sur le fond même de la baie Georgienne.

M. WALLACE : Sans doute, mais encore une fois, il s'agit ici d'un dock et non pas d'un simple brise-lames. M. Booth va construire un élévateur sur le quai que construira le gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Booth a construit un brise-lame qui part du rivage de l'île ; l'ouvrage que nous allons faire exécuter fermera l'espace entre le brise-lames de M. Booth et l'île même. Ce sera donc, en même temps, un brise-lames et un quai, pour le plus grand avantage du port de Parry-Sound.

M. WALLACE : Il y aura une voie ferrée tout le long de ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef répond dans l'affirmative ; il y en a déjà une sur le quai même de M. Booth.

M. WALLACE : L'affaire se dessine mieux maintenant. M. Booth est propriétaire absolu de la moitié des travaux qui réunissent l'île à la terre ferme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est lui-même qui a fait exécuter ces travaux.

M. WALLACE : Il en est le propriétaire, et le gouvernement fait construire ce quai pour rejoindre, à partir de l'île, le brise-lames de M. Booth.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Précisément. On a adjugé l'entreprise et fait voter le crédit nécessaire, l'an dernier, et mon honorable ami (M. Wallace) n'a pas soulevé, alors, la moindre objection.

M. WALLACE : Le ministre n'était pas ici, dans le temps ; comment peut-il savoir que je ne me suis pas opposé à ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai lu les Débats, et si je ne me trompe, l'honorable député n'a pas dit un mot contre cette dépense.

M. WALLACE : Si le gouvernement, l'an dernier, a présenté ce crédit important à la fin de la session, quand il nous était impossible d'examiner attentivement la nature des item qu'il nous demandait de voter, il ne devrait pas, aujourd'hui, tirer parti de sa propre faute, dans le but de se disculper lui-même et de jeter le blâme sur d'autres personnes.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Wallace) condamne-t-il cette dépense ?

M. WALLACE : Si je condamne cette dépense ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. WALLACE : Je m'informe de la nature de ce crédit. L'honorable premier ministre ne devrait pas s'amuser au jeu enfantin de me demander si je combats cette dépense. D'après les renseignements que

nous avons pu obtenir, ce soir, je déclare que j'objecte à ce crédit. Si le gouvernement n'a pas d'autre raison à invoquer pour justifier cette dépense, je la condamne.

Le PREMIER MINISTRE : Très bien !

M. WALLACE : Mon honorable ami le député de Simcoe-est (M. Bennett), qui connaît mieux l'endroit en question, a aussi combattu ce crédit.

Le PREMIER MINISTRE : Alors, il y en a deux qui se trompent, au lieu d'un seul.

M. WALLACE : Le premier ministre n'a pas besoin d'essayer ce petit jeu. Je n'hésiterai aucunement à condamner toute dépense que je crois inutile.

Le PREMIER MINISTRE : Elle peut être quelquefois nécessaire et juste.

M. WALLACE : Sans doute, mais c'est au gouvernement de démontrer qu'elle est juste ; ce n'est pas ce qu'il a fait dans le cas qui nous occupe. Je répète que le ministre des Travaux publics cherche toujours une échappatoire quand il se trouve pris dans un dilemne. Nous étions à discuter la construction des quais, et il a changé le cours de la discussion, pour nous parler des travaux concernant les ports et d'autres ouvrages de différents genres ; quand nous critiquons les dépenses qu'il fait à Sorel, le ministre nous dit : Oh ! vous attaquez cette pauvre vieille province de Québec et, pourtant, cette pauvresse en a déjà assez de tout ce qu'on lui jette sur les épaules et dont elle ne mérite pas de supporter le poids. Il est temps, à mon sens, qu'on traite la Chambre d'une manière plus intelligente et qu'on ne fasse plus ces jeux de bascule. Nous avons le droit de discuter toutes les dépenses dans aucune province du Dominion, mais si nous combattons un crédit quelconque se rapportant à la province de Québec, d'après le ministre des Travaux publics, nous attaquons cette province. Quant à moi, je le déclare hautement, jamais je n'ai fait de distinction entre les différentes provinces.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WALLACE : Cette exclamation a été poussée par l'honorable représentant de Huron-ouest (M. Holmes) ; elle ne pourrait venir d'une autre personne.

Je veux voir se développer les différentes parties de ce pays ; je désire qu'on dépense les deniers publics de manière à ce qu'ils produisent de meilleurs résultats, et pour des travaux qui aient leur raison d'être. Le moyen d'arriver à ce but, c'est d'obtenir tous les renseignements possibles au sujet de ces dépenses, et personne ne m'empêchera de m'informer des détails de ces crédits, et de les critiquer, qu'on les consacre à une province ou à une autre ; c'est là le devoir des représentants du peuple. Quant à ce crédit considérable qu'on nous demande de voter pour les travaux en voie d'exécution à Sorel, le ministre ne nous a pas fourni tous les renseignements que j'aurais aimé obtenir ; il ne nous a pas démontré que cette dépense est juste et nécessaire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. le Président, je ne crois pas mériter le reproche de manquer de franchise lorsque la Chambre discute les estimations de mon ministère. On ne saurait prétendre que je refuse de donner tous les renseignements que je puis posséder. Si je ne réussis pas à convaincre tous les membres de la Chambre, cela provient, sans doute, de mon incapacité. L'honorable gentleman ne s'est pas montré sincère à mon égard. Je n'ai pas essayé de détourner la discussion de l'item actuellement soumis à la Chambre. Mon honorable ami de Simcoe-est (M. Bennett) a soulevé un débat, et il était dans son droit en agissant ainsi. Or, au cours de cette discussion, l'honorable représentant de Kingston (M. Britton) s'est levé pour nous donner des conseils, quant à la politique que nous devrons suivre à l'avenir. Il a affirmé que le gouvernement avait dépensé beaucoup plus d'argent dans la province de Québec qu'il n'en avait accordé à la province d'Ontario. J'ai nié cette affirmation. A mon sens, exposer clairement, franchement à la Chambre tous les faits, ce n'est pas soulever les préjugés d'une province contre une autre. J'ai affirmé ce qui était vrai, et j'ai expliqué, comme je devais le faire, toute la question à la Chambre. L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) cherche des raisons pour justifier son opposition. Libre à lui d'agir de la sorte, car il a grandement besoin de fortifier sa cause, et nous ne voulons pas l'empêcher, non plus, d'atteindre ce but.

M. WALLACE : Parce que cela vous est impossible.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous pouvons tous faire des déclarations que nous regrettons ensuite. C'est bien le cas, surtout, de mon honorable ami, qui regrette, j'en suis convaincu, des affirmations qu'il voudrait n'avoir jamais faites. C'est pour cela qu'il essaie à réagir contre la portée donnée à ses paroles. L'honorable député est un homme public important, et il occupe une position éminente dans ce pays. Il affirme qu'il n'est aucunement animé de préjugés de province contre province, cela me fait plaisir de l'entendre faire cette déclaration.

M. HUGHES (Victoria) : Vous pourriez en faire autant.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le fait est tellement reconnu que je n'ai pas besoin d'y faire allusion ici. Inutile, je crois, d'insister sur ce point. Au cours de ma carrière politique, j'ai prouvé si souvent que je n'étais pas animé de préjugés de clocher, que je n'ai pas besoin de faire

ici d'éloquents discours pour démontrer ce fait.

M. WALLACE : Je veux dire, à propos de ce qu'a insinué le ministre des Travaux publics quand il a laissé entendre que je faisais volte-face et que je changeais de ligne de conduite — —

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce n'est pas ce que j'ai dire.

M. WALLACE : L'honorable ministre n'a dit que ce qu'il voulait bien dire. N'a-t-il pas avancé, au cours de ses remarques, que, dans certaines circonstances, j'avais fait des déclarations que j'aimerais mieux ne pas avoir faites ? C'est là une affirmation générale qu'un homme parfait, seul, pourrait réfuter. Je puis cependant dire ceci : Je n'ai jamais fait de déclarations publiques que j'ai dû rétracter ensuite, et je puis poursuivre aujourd'hui la ligne de conduite que j'ai adoptée. Aussi, quand le ministre des Travaux publics affirme que je veux entrer dans le bon chemin, il avance un fait qu'il ne peut prouver.

M. BRITTON : Je veux dire un mot, car, malheureusement, l'une de mes remarques semble avoir soulevé cette question de province contre province qui était, pourtant, bien éloignée de mon esprit. J'ai voulu parler des quais du Saint-Laurent et je croyais que le gouvernement avait dépensé plus d'argent dans la province de Québec que dans celle d'Ontario. Je ne m'oppose pas à cette dépense parce qu'elle se fait dans Québec ; je suis le dernier homme, dans cette Chambre, et en dehors du parlement qui veuille soulever ces préjugés de province contre province.

M. CLANCY : Quelle partie de ces travaux M. Booth a-t-il construite et quelle est la part du gouvernement dans cette entreprise ? Qui sera chargé de l'entretien de ce quai ? Ce dernier appartiendra-t-il exclusivement au gouvernement ou M. Booth conservera-t-il sa part ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Booth a dépensé trois quarts d'un million, en chiffres ronds, pour construire des quais et un brise-lames, etc., Nous ajoutons à des travaux qu'il a déjà fait exécuter. Notre entreprise coûtera $139,000. Elle a été adjugée à Davis et Cie. Les travaux que nous ferons exécuter nous-mêmes resteront notre propriété et M. Booth conservera la propriété du quai et du brise-lames qu'il a fait construire.

M. CLANCY : Le public pourra-t-il se servir du tout ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous ne pouvons demander à M. Booth de mettre sa propriété à l'usage du public. Celui-ci aura, cependant, l'usage de notre quai.

M. BENNETT : Quelle est la distance qui sépare la terre ferme de l'île ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Notre quai aura une longueur de 1,300 pieds ; quant à la distance exacte, elle est, je crois, de 500 à 600 pieds.

M. BENNETT : Cette île appartient-elle à M. Booth ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, c'est une propriété publique.

M. BENNETT : Qui possède le lot riverain entre cette île et la terre ferme où se trouve la propriété de M. Booth ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le public.

M. BENNETT : Quiconque connaît ces questions, n'ignore pas que dans tout port public, il y a ce qu'on appelle des lots riverains. Le ministre de la Marine pourrait peut-être dire à son collègue si ces lots ont été cédés à M. Booth.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y a pas de lots riverains ici.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On n'a concédé aucun lot semblable à M. Booth.

M. BENNETT : M. Booth n'a-t-il pas demandé la concession d'un lot riverain à Depot-Harbour ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais le dire maintenant, mais en réalité, nous avons agi avec une grande prudence dans la concession de ces lots riverains. Je les ai visités six ou sept fois, et je n'ai pas encore recommandé qu'on les concédât.

M. BENNETT : Il est futile d'essayer de convaincre la Chambre que M. Booth va construire un élévateur considérable sur un quai du gouvernement, s'il n'en a pas la propriété exclusive. Il serait absurde de supposer qu'un homme d'affaires habile et prudent va ériger sur ce quai un élévateur semblable, au prix de $250,000, et qu'il va s'exposer à être à la merci du gouvernement et à se rendre coupable de violation de la propriété. Je suis certain que M. Booth possède les lots riverains où il construit ses quais. Il est évident qu'il ne construira pas un élévateur aussi considérable sur une propriété qui ne lui appartiendra pas, et il est ridicule de demander à la Chambre de croire le contraire.

Le ministère de la Marine doit lui avoir concédé ces lots, ainsi que l'espace qu'il y a entre l'île et la terre ferme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député connaît Parry-Sound, tandis que d'autres membres de cette Chambre n'ont pas eu l'occasion de visiter cet endroit. Il n'y a pas de lot riverain

en face du quai que l'on veut faire construire. Je vais faire voir à la Chambre un croquis très simple qui lui permettra de comprendre exactement la disposition des travaux que nous allons faire exécuter.

Le ministre explique aux députés le croquis en question.

M. BENNETT : A quoi sert-il à l'honorable ministre de nous montrer, sur son croquis, que M. Booth possède actuellement un quai sur la rive nord de la baie ? Cela est vrai et je suis certain que M. Booth possède le terrain sur lequel ce dock est construit et qu'il a obtenu la concession des lots riverains qui font face à ce brise-lames. Mais il y a autre chose : à l'ouest, et un peu plus au sud de la ligne actuelle des quais, se trouve une île d'où le gouvernement fera partir un quai qui rejoindra le dock de M. Booth. Le ministre veut dire que M. Booth va construire un élévateur sur le quai du gouvernement. Je suis certain que M. Booth est un homme d'affaires trop habile pour construire un élévateur aussi considérable, avant d'avoir obtenu la propriété des lots riverains en question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi parler de lots riverains qui n'existent pas ?

M. BENNETT : Evidemment, l'honorable ministre ne comprend pas. Un lot riverain est un terrain couvert par l'eau et qui est contigü à la terre que l'eau ne recouvre pas. Le terrain recouvert par l'eau, en face du quai de Booth, est la propriété de M. Booth. Je crains bien que l'honorable ministre de la Marine ne se rappelle pas les principaux détails de cette affaire.

Peut-être la question ne lui a pas été soumise et je suppose qu'il est opportun de le féliciter de son élévation prochaine à la judicature, vu que le Globe a annoncé qu'il est sur le point de remettre son portefeuille et quitter la scène houleuse de la politique pour revêtir l'hermine.

M. BLAIN : Quelle est la politique du gouvernement relativement à la dépense de fonds publics sur des quais appartenant à des particuliers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ancien et le présent gouvernement ont dépensé de l'argent sur les quais appartenant à des particuliers, nous n'avons pas dépensé beaucoup.

M. BLAIN : A quels endroits dans la province d'Ontario ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis pas les nommer en ce moment. Le gouvernement fédéral a, pendant les derniers vingt ans, fait des réparations à des quais et à des jetées construits par des particuliers à Oshawa, à Granby, à Pickering et autres endroits.

M. BLAIN : Si je demande cela, c'est parce que le gouvernement a refusé l'année dernière de faire certains travaux dans un comté de l'ouest d'Ontario sous prétexte qu'il ne dépensait pas de deniers publics sur des quais appartenant à des particuliers. Je voulais connaître la politique du gouvernement, et je sais maintenant que le gouvernement a dépensé de l'argent sur des quais appartenant à des particuliers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ancien gouvernement l'a fait et peut-être nous aussi. Il est arrivé souvent depuis les dix ou quinze dernières années que le gouvernement ait fait des travaux à des quais construits par des compagnies.

M. BLAIN : Depuis que le gouvernement est arrivé au pouvoir ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est possible. Mais nous n'avons peut-être pas fait mieux que les autres.

Immigration—Appointements des agents et employés au Canada, en Angleterre et dans les pays étrangers.

M. WILSON : Je voudrais poser quelques questions au sujet de M. Preston. Comment se fait-il que M. Preston soit au Canada à l'heure actuelle ? Est-il venu ici à la demande du ministre ? Pourquoi reste-t-il si longtemps au pays ? Je crois qu'il a quitté l'Angleterre le 28 février ; il y a plus de deux mois déjà. Quand doit-il retourner en Europe ? Que fait-il pendant qu'il est ici ? Quelles sont ses fonctions officielles ? J'ai entendu dire que les agents d'immigration en Angleterre et en Irlande ne reconnaissent pas l'autorité de M. Preston, et qu'ils prétendent ne pas être responsables au ministère de l'Intérieur, mais au Haut-commissaire à Londres. Quelles sont ses fonctions lorsqu'il est en Europe ? A-t-il reçu des instructions par écrit ? Ces questions suffiront pour le présent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Preston est venu au Canada à la demande du ministère pour des fins particulières. La première, c'est l'étude des tarifs des paquebots transatlantiques qui naviguent entre l'Angleterre et le Canada, question qui a été, dans ces derniers temps, la source de quelques difficultés.

M. WILSON : M. Preston a-t-il été obligé d'obtenir du Haut-commissaire permission de s'absenter ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne sais pas ce qui s'est passé à Londres entre M. Preston et le Haut-commissaire. Mais M. Preston n'a pas besoin d'un permis d'absence du Haut-commissaire lorsque c'est le ministère que le mande à Ottawa. On peut par courtoisie consulter le Haut-commissaire qui ne peut faire d'objections si M. Preston est mandé officiellement à Ottawa. Dans le cas actuel, mon sous-ministre voulait avoir une entrevue avec M. Preston pour discuter la question des tarifs des passages des émigrants et celle des primes accordées aux agents européens.

On me dit que pendant que M. Preston était ici, on lui a envoyé un subpœna lui ordonnant de comparaître devant le comité du Sénat.

M. WILSON : A la demande de qui ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne le sais pas. N'importe quel membre du comité a le droit de faire signifier un subpœna, et la personne assignée est obligée de comparaître. C'est la raison de la présence prolongée de M. Preston à Ottawa. Le sous-ministre lui avait ordonné d'aller visiter certains districts des Territoires du Nord-Ouest où des colons européens sont établis, afin qu'à son retour en Europe il pût donner de meilleurs renseignements sur ce district. On me dit que c'est là qu'il est allé. Quant à sa situation officielle, M. Preston est sous la juridiction du Haut-commissaire auquel est confiée la direction de l'émigration en Angleterre, en Irlande et sur le continent en général.

M. WILSON : M. Preston s'est-il plaint que des agents d'immigration en Europe ne reconnaissaient pas son autorité ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. WILSON : M. Preston ne vous a jamais rien dit à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mes renseignements sont qu'aucune plainte n'a été faite. Lors de mon séjour en Angleterre, j'ai discuté avec lord Strathcona la position et les devoirs de M. Preston, et voici ce qui en est : M. Preston est le chef du service d'immigration sous la direction du Haut-commissaire et bien que M. Colmer, assistant du Haut-commissaire, fasse au nom de ce dernier, beaucoup de correspondance officielle relative à l'immigration, M. Preston est reconnu comme le chef du département de l'immigration sous le Haut-commissaire.

M. WILSON : M. Colmer le reconnaît-il comme tel ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne l'ai pas demandé à M. Colmer, et je m'occupe peu de ce qu'il pense, M. Colmer est un fonctionnaire public, et les fonctions de M. Preston sont telles que je les ai décrites.

M. WALLACE : Je ne crois pas que ce soit une explication très satisfaisante.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député veut me dire quels autres renseignements il désire, j'essaierai de les lui donner.

M. WALLACE : L'honorable député de Lennox a posé des questions très précises.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Et à quelle question n'ai-je pas répondu ?

M. WALLACE : Une des questions se rapportant à la situation respective du Haut-commissaire, de M. Colmer et de M. Preston.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'y ai répondu.

M. WALLACE : L'honorable ministre nous a dit qu'il s'occupait peu de ce que pensait M. Colmer. Ce n'est pas une réponse à la question.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que c'en est une.

M. WALLACE : L'honorable ministre peut être satisfait de son explication, mais je ne crois pas que d'autres le soient.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne s'agit pas de savoir ce que M. Colmer pense, mais d'avoir les faits, et c'est ce que j'ai donné à mon honorable ami. J'ai dit que M. Preston était le chef de l'émigration en Angleterre, en Irlande et en Europe, sous la direction du Haut-commissaire. Rien de plus clair. J'ai dit que telle était sa situation officielle, que M. Colmer était l'assistant du Haut-commissaire, avec les mêmes attributions qu'un sous-ministre de nos ministères à Ottawa. M. Colmer fait quelquefois de la correspondance se rapportant aux matières d'émigration, mais M. Preston est censé être l'inspecteur ou surintendant de l'émigration.

M. WALLACE : M. Preston est-il sous la juridiction du Haut-commissaire?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui ; non pas sous celle de M. Colmer.

M. WALLACE : Lorsque le Haut-commissaire s'absente, M. Colmer ne remplit-il pas ses fonctions ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans les questions se rapportant à l'émigration, c'est M. Preston qui est le chef lorsque le Haut-commissaire est absent.

M. WALLACE : Ce n'est pas une réponse à ma question. M. Colmer remplit-il les fonctions du Haut-commissaire lorsque celui-ci est absent?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans les affaires d'émigration ?

M. WALLACE : Je ne limite pas ma question aux affaires d'émigration.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai déjà expliqué que M. Colmer est l'assistant du Haut-commissaire ; c'est sa situation officielle d'après le statut ; conséquemment, lorsque la Haut-commissaire est absent, il signe comme sous-commissaire les documents officiels ordinaires, auxquels la signature du commissaire est requise.

M. WALLACE : Alors il agit comme Haut-commissaire ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il signe en qualité de secrétaire du Haut-commissaire.

M. WALLACE : L'honorable ministre sait que lorsqu'il est absent le sous-ministre n'a

pas ses pouvoirs, mais que l'on nomme un ministre intérimaire de l'Intérieur. De sorte que les deux cas ne se ressemblent pas.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai dit quels étaient les faits, et l'honorable député ne semble pas vouloir les comprendre.

M. WALLACE : Le ministre a déclaré que lorsque le Haut-commissaire était absent, M. Colmer remplissait ses fonctions et signait les documents officiels——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Qu'un secrétaire a le droit de signer.

M. WALLACE : Et que M. Colmer le remplaçait en toutes choses à part l'émigration.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit cela.

M. WALLACE : C'est ce que j'ai compris. L'honorable ministre nous a dit que M. Preston était sous la direction générale du Haut-commissaire, mais qu'en son absence M. Colmer n'avait pas de pouvoirs sur lui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas dans les choses d'émigration.

M. WALLACE : Mais c'est M. Colmer qui a la direction en toute autre matière, généralement parlant ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je le suppose.

M. WALLACE : Excepté dans les choses d'émigration où M. Preston est indépendant de M. Colmer. N'y a-t-il pas désaccord entre ces deux fonctionnaires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas que je sache. Je crois qu'ils sont les meilleurs amis du monde.

M. WILSON : Il ne nous est pas permis, je suppose, de parler ici de ce qui a été dit devant le comité dont les délibérations ne sont pas encore déposées devant la Chambre. Mais on nous a traités si mal, pendant cette session, chaque fois qu'il s'est agi d'immigration, que l'on devrait nous permettre de nous servir des témoignages donnés devant ce comité, bien que la Chambre n'en soit pas encore saisie. Je ne crois pas que M. Preston, d'après ce qu'il a dit devant le comité, possède la direction des agences d'émigration en Angleterre et en Irlande. Ce qu'il a dit devant le comité au sujet de ses devoirs et pouvoirs diffère un peu des explications de l'honorable ministre. Il prétend que les tarifs des compagnies de paquebots transatlantiques sont tout au détriment du Canada. Elles transportent un émigrant dans l'Amérique du Sud pour la moitié du prix qu'elles demandent pour le transporter au Canada. Il dit que cet état de choses existe depuis des années, et j'ai cru comprendre, d'après ce qu'il a dit, que le but principal de son voyage ici était de trouver un remède à ce mal. Mais il est étrange que l'on soit obligé, pour régler une affaire de ce genre, de faire venir un homme dont les fonctions en Europe doivent être très importantes puisqu'on lui paie un traitement de $3,000 par année et ses dépenses de voyage par-dessus le marché. Peut-être le ministre peut-il nous expliquer cela.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'espère que l'honorable député ne me tiendra pas responsable du fait que les compagnies de paquebots transatlantiques ont conclu une entente entre elles.

M. WILSON : Je veux seulement savoir pourquoi l'on est obligé de faire venir un homme d'Europe pour régler cette question.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je suppose que si le ministère n'a pas agi auparavant, c'est parce que personne n'avait encore appelé son attention. C'est l'inspecteur de l'émigration qui, le premier, a signalé la question à l'attention du ministère de l'Intérieur, et ce fait seul démontre l'utilité d'avoir un inspecteur. Je puis ajouter que M. Preston a saisi toute la question d'émigration promptement et clairement, dès son arrivée en Europe, et mieux qu'aucun autre ne l'avait comprise avant lui. C'est à la demande pressante et plusieurs fois répétée de lord Strathcona que nous avons nommé un inspecteur. Lord Strathcona alléguait que les devoirs qu'il avait à remplir étaient si nombreux et si variés qu'il lui était absolument impossible de donner aux questions d'émigration, personnellement ou par l'entremise de ses employés, toute l'attention nécessaire. J'ai déjà fait part à la Chambre deux ou trois fois de ce que lord Strathcona m'a dit à ce sujet, et je n'ai pas besoin d'y revenir. Mais je sais d'une manière certaine que les employés du département de l'immigration à Ottawa ont trouvé que la nomination d'un inspecteur leur avait été d'une très grande utilité. Ils ont pu obtenir sur les travaux des agents en Europe et sur les choses d'immigration en Europe des renseignements précis qu'il leur était impossible d'obtenir auparavant. M. Preston s'est mis en rapport avec les compagnies de paquebots transatlantiques ; il a visité les différents ports d'embarquement sur le continent enropéen, et a recueilli aux bureaux des différentes compagnies des renseignements importants en vue d'augmenter le courant de l'émigration vers le Canada.

M. SPROULE : J'ai compris d'après ce que M. Preston a dit l'année dernière que les relations entre M. Colmer et lui n'étaient pas très cordiales et que M. Colmer avait mis des empêchements à l'exécution de mesures qu'il avait jugées nécessaires et improtantes dans l'intérêt de l'immigration. D'après ses réponses devant le comité, M.

Colmer semblait regarder M. Preston plutôt comme un intrus que comme un inspecteur ayant autorité sur les agences d'immigration. Si cet état de choses se continue, l'immigration devra en souffrir considérablement. M. Preston a été envoyé en Angleterre pour travailler en faveur de l'immigration. A-t-il parlé de ses difficultés avec M. Colmer, à l'honorable ministre, la dernière fois qu'il est venu à Ottawa ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas tous les détails de l'entretien que nous avons eu lorsque nous avons discuté ce sujet. Je sais qu'il y a eu, je ne dirai pas un désaccord, mais une légère difficulté au sujet de la position exacte de M. Preston. J'ai discuté la question avec lord Strathcona, avec M. Preston et avec M. Colmer, et elle a été réglée à la satisfaction de tous. C'était plutôt un malentendu qu'autre chose.

M. SPROULE : Je ne crois pas que le malentendu ait été réglé. Il semble exister comme auparavant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Où l'honorable député obtient-il ses renseignements ?

M. SPROULE : M. Preston a été envoyé en Angleterre comme inspecteur et, dans ses rapports, il nous raconte un ou deux incidents intéressants en rapport avec ses fonctions. Il nous dit qu'il a trouvé entassées dans des caves, aux bureaux des agents, des tonnes de littérature de propagande qui avait été envoyée en Angleterre pour y être distribuée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'était aux bureaux des agences du continent.

M. SPROULE : Quand on a tenté d'avoir des explication de M. Colmer, celui-ci a traité la chose à la légère, et lorsque M. Preston s'est adressé aux autres agents, M. Colmer ne lui a pas donné l'assistance sur laquelle il avait droit de compter pour remplir efficacement sa mission. Si, comme j'en suis convaincu, la chose est vraie, puisque les services de M. Colmer semblent si importants qu'on ne puisse s'en dispenser, le premier devoir du gouvernement serait de donner à ces deux fonctionnaires des instructions sur leurs devoirs et définir la position qu'ils occuperont, à l'avenir, afin que l'un n'empiète pas sur le terrain de l'autre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : D'après mes renseignements, l'abus dont l'honorable député se plaint a existé avant mon arrivée en Angleterre. J'ai soumis la chose à lord Strathcona, et j'ai cru alors qu'elle serait réglée d'une manière satisfaisante, comme je crois encore aujourd'hui qu'elle l'a été. Au reste, mon sous-ministre me dit qu'aucune plainte n'a été faite depuis à ce sujet.

M. WALLACE : Evidemment, l'honorable ministre s'écarte de ses premières déclarations. Il nous a déjà dit qu'une parfaite entente existait entre ces deux fonctionnaires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, au moment où j'ai quitté l'Angleterre,

M. WALLACE : Mais avant ce moment-là ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je viens de vous dire qu'ils étaient en bons termes au moment de mon départ.

M. WALLACE : Le ministre ne nous a pas dit qu'ils étaient auparavant en mauvais termes. Au contraire, il a prétendu qu'ils s'entendaient parfaitement. Il déclare maintenant que leur désaccord l'a obligé de soumettre le cas au Haut-commissaire. Il raconte les choses différemment, suivant les exigences du quart d'heure. Le mobile M. Preston est maintenant à Ottawa, et le ministre peut facilement en obtenir les renseignements qu'il désire. Il a dû même les obtenir, et il est de son devoir de les communiquer sans retard au comité ; mais il s'en abstient. Les journaux de son parti sont beaucoup moins discrets que l'honorable ministre de l'Intérieur. J'ai ici un article du " Stratford Beacon ", une des feuilles les plus libérales que je connaisse, et voici ce que je lis dans un de ses derniers numéros :

Le public a entendu beaucoup parler des faits et gestes au Canada, de M. W. T. R. Preston, inspecteur pour le gouvernement fédéral des agences d'immigration de l'autre côté de l'océan, et le public veut naturellement savoir pourquoi M. Preston n'est pas en Europe, s'occupant de ses devoirs, au lieu de faire de la politique à Ottawa, ou instituer des procédures judiciaires pour diffamation de caractère à propos d'affaires de famille.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quel est ce journal ?

M. WALLACE : Le Stratford Beacon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Un journal libéral, je suppose ?

M. WALLACE : Oui, un journal libéral, et comme le ministre le sait parfaitement —un journal vraiment libéral. Le ministre sourit et semble incrédule, mais qu'il se renseigne auprès de quelques-uns de ses collègues de l'Ontario, s'il ne me croit pas. Mais il est obligé d'accepter ma déclaration tout de même :

Le plus tôt le gouvernement comprendra que M. Preston est un embarras, le mieux ce sera pour tout le monde. Il semble avoir la spécialité de se mêler à des affaires qui ne le regardent pas, et de faire des bévues. Le gouvernement d'Ontario a commis la faute de ne pas l'obliger à remplir les devoirs de sa charge lorsqu'il était un de ses fonctionnaires, et le gouvernement commet aujourd'hui la même erreur. Si M. Preston s'était contenté de remplir les fonctions pour lesquelles il était payé, le parti

libéral ne se verrait pas avec l'odieux des télégrammes " Embrassez la machine " ou des entrevues Cook. Il a été bien payé pour tout service qu'il a pu rendre au parti, et il devrait avoir assez d'esprit pour comprendre que son influence politique est une chose du passé. S'il ne le comprend pas, ceux qui ont autorité devraient le lui dire.

Tels sont les renseignements et les conseils donnés par un des journaux libéraux les mieux renseignés de la province d'Ontario, sur le compte d'un fonctionnaire dont la nomination dépend absolument du ministre de l'Intérieur, qui doit en porter toute la responsabilité. Ainsi que nous le savons tous, ce que dit le " Stratford Beacon " est absolument vrai. L'honorable député de Lennox (M. Wilson) a appelé l'attention du ministre sur le fait que M. Preston passe son temps à Ottawa. Nous voulons savoir ce qu'il fait ici. Je suppose qu'il fait ce qu'il veut, qu'il s'impose au gouvernement : et pourquoi ? Parce qu'il connaît trop de secrets, et le ministre en a peur. On a été obligé de le nommer à un emploi ; on l'a même promu du service provincial au service fédéral avec de gras appointements, $3,000 par année, et en plus ses frais de voyage. Je dis donc que c'est un scandale de voir un employé qui est si bien rémunéré, qui tous les jours reçoit son traitement et ses dépenses de voyage, qui passe son temps à Ottawa où il ne rend aucuns services au pays, et qui a un tel passé et une telle réputation, occuper une situation aussi élevée et aussi responsable dans le service public du Canada. Lors des révélations dans l'affaire d'Elgin-ouest, tout gouvernement qui se respecte aurait renvoyé de son service l'auteur d'un tel scandale. Le gouvernement aurait dû aussi faire une enquête au sujet des déclarations de son cousin, M. Georges Rochester, d'Ottawa ; et si l'enquête avait prouvé la vérité des accusations, M. Preston aurait dû être suspendu ou renvoyé sans une journée d'avis. Mais M. Preston est encore à Ottawa. Il retire encore ses appointements de $3,000, et les frais de voyage qu'il lui plaît de demander.

M. TAYLOR : $1,822 par année au moins.

M. WALLACE : Oui, et cette dépense est absolument injustifiable, et ma protestation est appuyée par la population du Canada, parce que des journaux libéraux, et pas des moindres, protestent aussi fortement que moi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a aucune contradiction dans mes déclarations antérieures et celles que j'ai faites aujourd'hui au sujet des relations de M. Colmer avec M. Preston. J'ai déclaré d'une façon très précise que lorsque j'ai quitté l'Angleterre, ces deux fonctionnaires, autant que je pouvais voir, étaient dans les meilleurs termes. J'ai expliqué qu'il n'y avait pas eu de désaccord entre eux mais un simple malentendu au sujet de la nature exacte de leurs attributions respectives. J'ai examiné leurs prétentions et on est arrivé à une solution satisfaisante. On m'informe qu'il n'y a eu aucun signe de désaccord depuis. Quant à l'opinion exprimée par le "Stratford Beacon" que l'honorable député (M. Wallace) dit être un journal d'excellente réputation, je n'ai rien autre chose à dire que ce journal se trompe, s'il partage l'avis de mon honorable ami, à savoir que le gouvernement permet à M. Preston de faire autre chose que de vaquer à ses devoirs. J'ai déclaré très clairement que M. Preston était venu au Canada pour des affaires très importantes concernant l'immigration. Ces questions sont non seulement importantes, mais compliquées et difficiles, et personne n'en connaissait rien lorsque M. Preston est entré en fonctions, parce qu'il nous était impossible d'avoir de nos agents les renseignements nécessaires, et lord Strathcona lui-même m'a dit qu'il ne pouvait pas, vu ses nombreuses occupations, s'occuper du fonctionnement des agences, autant qu'il aurait été désirable de le faire. Aussitôt arrivé en Angleterre, M. Preston s'est mis au courant de tous les détails, ce qui était une tâche très difficile, et il est venu à Ottawa pour faire un rapport complet et régler toutes ces questions avec l'aide des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur. Il n'est venu ici ni pour faire de la politique ni pour perdre son temps. Il est venu pour vaquer aux devoirs pour lesquels il est payé. Pendant qu'il était à Ottawa, le comité du Sénat l'a sommé de comparaître devant lui, et mon sous-ministre me dit que lorsque l'enquête a été terminée, M. Preston s'est aussitôt préparé pour son voyage dans l'ouest ainsi qu'il avait été décidé. J'ai été absent pendant quelque temps, mais on m'informe que M. Preston a dû retarder son voyage de quelques jours afin de pouvoir rendre témoignage devant le comité de l'agriculture.

M. WILSON : Je ne sais pas qui l'a demandé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami n'est pas le seul membre du comité de l'agriculture. J'ai autant de droit que lui d'envoyer un témoin devant le comité.

M. WILSON : Il n'y a eu aucune résolution à cet effet devant le comité.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le comité ne l'a-t-il pas interrogé ?

M. WILSON : Oui ; et il a eu très peu de chose à dire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable députés admettra que d'autres membres du comité à part lui-même ont droit d'appeler un témoin.

M. WILSON : Je ne conteste pas cela. Je dis que le comité n'a passé aucune résolution pour demander à M. Preston de comparaître et que l'on ne sait pas qui l'a demandé.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député a voulu révoquer en doute ma déclaration portant que M. Preston a été retenu à Ottawa parce qu'il lui fallait comparaître devant le comité de l'agriculture. Si mon honorable ami entreprend d'examiner les fonctionnaires de mon ministère devant le comité, j'ai parfaitement le droit d'envoyer moi-même un de mes employés y rendre également témoignage.

M. WILSON : Personne ne nie cela.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député n'a pas le droit de nier ma déclaration portant que M. Preston a été retenu à Ottawa parce qu'il lui fallait comparaître devant le comité de l'agriculture.

M. CLANCY : Mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) a répété plusieurs fois que M. Preston a comparu devant le comité sans que le comité, comme comité, n'en ait préalablement rien su.

Le comité aurait dû être consulté. Si le ministre a pris sur lui d'envoyer M. Preston devant le comité, c'était son affaire, mais le comité ne l'avait pas demandé, et, comme comité, il n'en connaissait rien.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne conteste pas cela. J'ai dit que M. Preston, a comparu devant le comité et a donné son témoignage.

M. CLANCY : Mais le ministre dit que le comité l'a gardé pour cela.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dis que mon hoonorable ami de Bothwell (M. Clancy) ou mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) ne sont pas seuls a décider qui doit comparaître devant ce comité.

M. CLANCY : L'honorable ministre devrait être assez franc pour dire que c'est à sa demande que M. Preston s'est présenté devant le comité.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit que le comité avait ordonné à M. Preston de comparaître.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Je vois que M. Preston fait payer $205 au gouvernement pour un voyage au Canada. Je voudrais savoir si c'est le ministre que l'a fait venir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne sais de quel voyage mon honorable ami veut parler, mais il ne peut y avoir de doute que M. Preston a dû être mandé.

M. ROBINSON : Pour quel objet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me le rappelle pas dans le moment.

M. ROBINSON : Vous avez dû voir sa note.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas ; mais cela doit être exact.

M. ROBINSON : Pouvez-vous nous dire l'objet de son voyage ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne me rappelle pas.

M. ROBINSON : Pourriez-vous vous renseigner et nous renseigner ensuite ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, je le ferai avec plaisir. Le surintendant de l'immigration me dit que l'on a fait venir M. Preston afin d'avoir de lui un rapport détaillé de ses travaux en Europe.

M. ROBINSON : Il est tout de même singulier qu'il soit arrivé ici juste au moment de l'enquête au sujet de l'élection d'Elgin-ouest et en temps opportun pour recevoir un subpœna.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Des coïncidences plus étranges que celles-là arrivent quelquefois dans la vie.

M. ROBINSON : Je veux bien croire que le ministre dit vrai. Il est à désirer que M. Preston ne soit venu au Canada que pour des motifs plausibles et purs. Mais il ne faut pas oublier le télégramme : Serrez la main aux amis, " à la machine ".

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je puis dire tout de suite à mon honorable ami qu'il m'est absolument impossible de suivre pas à pas tous les employés de mon ministère, à l'exception de ceux avec lesquels je suis en contact immédiat. Je me rappelle parfaitement que M. Preston est venu à Ottawa l'année dernière, et le chef du département de l'immigration me dit que ce voyage avait pour objet un rapport général de ses travaux.

M. ROBINSON : Et il est arrivé que, dans le même temps, on l'assignait dans l'affaire d'Elgin-ouest.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, tout comme il a été appelé l'autre jour devant le comité du Sénat au sujet de l'affaire Cook. Mon honorable ami n'osera pas prétendre qu'on l'a fait venir d'Europe expressément dans ce but.

M. ROBINSON : Mais il s'est trouvé à être ici juste au bon moment.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les subpœnas semblent suivre M. Preston. Quelques-uns de nos amis paraissent aimer beaucoup à le voir dans la boîte aux témoins.

M. ROBINSON : Je ne veux le voir aucune part. Je ne le connaissais pas avant l'autre jour. Je n'en sais rien que ce que j'en ai lu, et ce que l'on en dit n'est certainement pas à son honneur.

M. CLANCY : J'ai compris que le ministre nous a dit qu'il n'y avait pas de désaccord dans le bureau d'immigration à Londres entre M. Preston et M. Colmer. Est-ce que j'ai bien compris ? Si le ministre dit non——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne puis répondre par un oui ou un non. Je m'expliquerai.

M. CLANCY : Si l'honorable ministre dit qu'il y a eu désaccord et qu'il veuille l'expliquer, il en a le droit. Mais j'ai compris qu'il a dit qu'il y avait eu certain désaccord et que l'honorable ministre avait été obligé d'intervenir. Je voudrais lui demander s'il a réussi à faire disparaître la cause des plaintes de M. Preston.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai déjà expliqué cela deux fois au comité, mais je n'ai aucune objection à répéter mes explications pour l'information de l'honorable député de Bothwell. Après son arrivée à Londres, M. Preston a constaté qu'il y avait certain malentendu au sujet des devoirs et pouvoirs de M. Colmer et des siens. Il n'y avait là rien d'extraordinaire, vu que la fonction de M. Preston était nouvelle et que ses pouvoirs n'avaient pas encore été clairement définis, et je dois dire que nous ne les avions pas encore définis parce qu'on avait voulu laisser ce soin à lord Strathcona qui était sur les lieux. Lorsque je suis allé en Angleterre, j'ai discuté la question avec lord Strathcona, avec M. Preston et avec M. Colmer, et l'on est arrivé à un entente satisfaisante. Depuis lors tout semble indiquer que les relations les plus cordiales règnent entre M. Colmer et M. Preston.

M. CLANCY : N'a-t-il pas existé d'autres sujets de dispute que les devoirs respectifs de MM. Preston et Colmer ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les devoirs respectifs de chacun n'étaient pas définis. M. Preston a demandé qui devrait faire la distribution de la littérature, et les opinions différèrent à ce sujet. Cela se passait avant mon voyage en Angleterre. Cette difficulté fut réglée, ainsi que je l'ai dit.

M. CLANCY : N'est-il pas vrai que M. Preston a essayé de faire renvoyer M. Colmer de son emploi ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'en sais absolument rien.

M. CLANCY : L'honorable ministre n'a pas reçu de lettre à ce sujet ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, aucune.

M. CLANCY : Pas de communication verbale ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non plus.

M. ROBINSON.

M. CLANCY : Alors je vais être obligé de demander à l'honorable ministre de juger de l'exactitude des déclarations faites par M. Preston, l'an dernier, devant le comité de l'agriculture. Je lis à la page 514 du rapport de ce comité, dans le témoignage donné par M. Preston, la partie où il disait qu'un Canadien devrait être nommé à la place de M. Colmer, qu'un Canadien donnerait plus de satisfaction, car il connaîtrait mieux les affaires du Canada :

Q. Croyez-vous qu'il serait avantageux pour le Canada que le titulaire de cet emploi fût Canadien ?—R. Je le crois.

Q. Avez-vous fait quelque suggestion de ce genre ?—R. J'en ai parlé, mais pas en ma qualité officielle.

Q. Vous n'en avez jamais fait de mention officielle ? Non ; des négociations se poursuivent présentement ; j'ai soumis l'affaire au ministère. Je puis dire cela sans violer aucun secret.

Q. Votre suggestinon a-t-elle été bien vue ?—R. Oui.

Je veux demander maintenant à l'honorable ministre de l'Intérieur comment il peut concilier cette déclaration de M. Preston, avec celle qu'il vient de nous faire qu'il n'y avait d'autres difficultés que celle se rapportant à la distribution des attributions entre M. Colmer et M. Preston. Ce dernier semblait demander des pouvoirs plus grands que ceux qu'il avait alors.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout ce que je puis voir dans ce rapport c'est que M. Preston a été appelé devant le comité.

M. CLANCY : Non, il y est venu à la demande de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il était ici, et on l'a interrogé.

M. SPROULE : Par qui a-t-il été appelé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela ne fait aucune différence.

M. CLANCY : On n'a jamais vu un ministre ou aucune autre personne envoyer un témoin devant un comité, sans que le comité n'en ait donné l'ordre. L'honorable ministre n'a pas plus de droit que nous à ce sujet. Il ne doit pas présumer que parce qu'il envoie un témoin devant un comité, ce témoin a été appelé par ordre de ce comité

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami a des notions très curieuses au sujet des procédures devant les comités parlementaires, s'il prétend qu'un ministre n'a pas le droit, lorsqu'un comité fait une enquête sur les affaires de son ministère, d'envoyer un des employés de ce ministère donner des explications. Le comité peut refuser d'entendre son témoignage, mais, dans le cas actuel il ne l'a pas fait. Le comité a ordonné que M. Preston fût entendu, et ce dernier a rendu témoignage. Si mon

honorable ami croit qu'un ou deux députés peuvent aller devant un comité faire une enquête sur les affaires d'un ministère et que le ministre ne pourra envoyer aucun de ses fonctionnaires pour expliquer les choses au comité, il se trompe étrangement.

M. CLANCY : L'honorable ministre se trompe en disant que j'ai objecté au témoignage de M. Preston. Personne n'a fait d'objections.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député essaie de faire croire que M. Preston n'a pas été interrogé comme il aurait dû l'être.

M. CLANCY : Non.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans ce cas, l'honorable député parle pour ne rien dire.

Lorsque M. Preston s'est présenté devant le comité, ces messieurs ont voulu avoir son avis sur l'état du bureau de Londres. Il a été obligé de le leur donner, parce qu'il était sous serment.

M. CLANCY : Il n'avait pas été mis sous serment.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il aurait dû l'être. Si, parmi les membres du comité de l'agriculture, il y avait un avocat, c'était son devoir de faire administrer le serment aux personnes que l'on interrogeait. Nos adversaires préparaient alors une attaque contre le département qui, prétendait-on, n'employait pas un nombre suffisant de Canadiens pour le service de notre bureau de Londres, et ils désiraient connaître l'opinion de M. Preston. Celui-ci déclara qu'en effet le personnel canadien n'était pas assez nombreux.

Une couple d'années après, on cherche à prouver que M. Preston convoitait la place de M. Colmer. Voilà du nouveau pour moi ; jamais, en ma qualité officielle ou autrement, je n'ai entendu parler de la chose. Jamais, directement ou indirectement, on ne m'a demandé de confier à M. Preston les fonctions de M. Colmer. Tout ce que j'ai entendu dire, c'est qu'il y avait eu divergence d'opinions entre ces deux fonctionnaires au sujet des attributions de M. Preston lorsque ce dernier est arrivé en Angleterre après sa nomination d'agent d'immigration.

M. INGRAM : Quels sont les fonctions de notre Haut-commissaire à Londres ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le Haut-commissaire n'est pas un des fonctionnaires de mon département. Il n'a aucune relation avec le ministère de l'Intérieur, si ce n'est en sa qualité de chef du service de l'immigration. Il relève, si je ne me trompe, du département du secrétaire d'Etat. Ses fonctions ont, en général, un caractère diplomatique ; il représente le pays dans tous les cas où un représentant officiel est nécessaire. Si mon honorable ami désire connaître les fonctions qu'il est appelé à exercer et l'extrême importance de cette charge, qu'il lise l'expression claire et complète des opinions émises par les chefs du parti conservateur dans cette enceinte lorsque sir Charles Tupper a été nommé Haut-commissaire.

Je crois que le premier ministre, le ministre des Finances et d'autres membres du cabinet, ont assez souvent recours aux offices du Haut-commissaire et qu'ils n'ont qu'à se louer des services précieux que ce fonctionnaire rend au pays, surtout depuis que lord Strathcona, dont le prestige et l'influence sont considérables en Angleterre, prête à cette charge l'éclat de sa forte personnalité.

Mon honorable ami ne désire pas, je suppose, que j'entre dans les détails et que je lui dise quelles sont les attributions et les devoirs du Haut-commissaire, mais j'ajouterai qu'aux fonctions que je viens d'indiquer d'une façon générale il joint la surveillance et l'administration du bureau où les Canadiens vont s'inscrire et puiser les renseignements dont ils ont besoin, et où les gens que nos questions commerciales intéressent vont chercher les éclaircissements qu'ils désirent.

Les fonctions de M. Preston dans le bureau du Haut-commissaire consistent à fournir les renseignements nécessaires à ceux qui désirent venir s'établir au pays, et celles de M. Colmer sont d'une autre nature. Le rapport du Haut-commissaire contient, je crois, la correspondance officielle ainsi que cette dont le bureau se charge pour le compte des Canadiens qui sont en Angleterre ou en Europe. Les commis consacrent à ce travail une grande partie de leur temps.

M. INGRAM : J'avais toujours pensé qu'un des devoirs du Haut-commissaire était de favoriser le développement de relations commerciales entre le Canada et la Grande-Bretagne et d'encourager les émigrants à venir se fixer parmi nous, et que c'était pour atteindre cette fin que le département de l'Intérieur envoyait au bureau d'immigration de Londres des brochures qu'il voulait répandre en Angleterre, en Irlande, en Ecosse et dans le pays de Galles. Voilà maintenant que M. Preston déclare—et je crois que son opinion a été reproduite par le Times et d'autres journaux imporants de Londres—que le bureau du Haut-commissaire laisse beaucoup à désirer, et n'est pas convenablement situé. Si la chose est vraie, ce bureau ne répond pas à l'idée qui a présidé à son établissement.

A l'heure qu'il est, les personnes qui ont l'intention d'immigrer ne peuvent se former, au siège du gouvernement à Londres, une juste idée des ressources du pays ; et les personnes qui veulent se renseigner sur les rapports commerciaux à établir avec le Canada ne peuvent le faire avec avantage.

Si c'est là le bureau dont l'administration coûte au pays des milliers de dollars, sans parler du traitement de $10,000 que touche le Haut-commissaire ; si les personnes qui

veulent immigrer n'y peuvent puiser les renseignements dont elles ont besoin, il ne remplit pas les conditions d'utilité que le peuple canadien a droit d'en attendre.

En outre, M. Preston dit que le bureau n'est pas avantageusement situé pour attirer les émigrants. Si la chose est vraie, il est grand temps de remédier à cet état de choses.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La question de l'emplacement du bureau du Haut-commissaire à Londres peut donner lieu à bien des opinions différentes. La réorganisation de ce bureau est un sujet qui s'impose à notre attention. Mais jusqu'aujourd'hui, le gouvernement n'a pas jugé à propos d'opérer aucun changement d'un caractère permanent.

Le bureau est situé sur la rue Victoria, dans ce qu'on pourrait appeler le quartier diplomatique de Londres et dans cette partie de la cité où la plupart des colonies ont fixé la résidence officielle de leurs représentants. Considéré à ce point de vue, le bureau est des plus avantageusement situés ; mais, selon moi, l'endroit n'est pas propice pour obtenir les renseignements dont le commerce peut avoir besoin. Au point de vue du service de l'immigration, je ne vois pas bien ce que nous gagnerions à transporter notre bureau ailleurs, bien que M. Preston m'ait dit, lors de mon séjour à Londres, qu'il était en faveur d'un changement. Pour ma part, je crois que la question d'emplacement du bureau n'est pas importante au point de vue du service de l'imigration. Quant aux avantages que pourrait nous procurer un changement au point de vue de notre commerce, je crois que la question vaut la peine d'être étudiée. Mon honorable ami n'ignore pas que les journaux du pays ont discuté la question et que quelques-uns de nos compatriotes que des affaires de commerce ont appelé à Londres se sont prononcés en faveur d'un changement. Je ne puis dire maintenant ce que nous ferons, mais c'est là une question où les opinions sont loin d'être unanimes. Notre Haut-commissaire lui-même a donné son attention à la matière et, si je ne me trompe, a communiqué ses vues au premier ministre ou au secrétaire d'Etat. Je ne sais à quelle conclusion on en est arrivé, mais je puis dire que le gouvernement n'a pas autorisé un changement de local.

M. INGRAM : J'ai voulu parler surtout de la déclaration que l'on a faite au sujet de l'impossibilité pour les immigrants d'obtenir les renseignements qu'ils demandaient. Si la chose est vraie, voilà certes un état de choses absolument vicieux ; car j'ai toujours compris que les brochures que le département faisait préparer pour attirer ici l'émigration étaient envoyées au bureau du Haut-commissaire à Londres, et que là, les personnes qui désiraient venir s'établir parmi nous pouvaient obtenir tous les renseignements qu'elles demandaient. Si l'assertion de M. Preston est exacte, notre service d'immigration à Londres laisse beaucoup à désirer en ce qui concerne les renseignement à fournir aux futurs immigrants.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les observations que fait M. Preston dans le rapport dont parle mon honorable ami, indiquent simplement que, d'après lui, il faudrait changer l'aménagement de l'édifice de façon à pouvoir consacrer un partie des chambres au service d'immigration et de renseignements commenciaux exclusivement, et d'exposer, s'il était possible, les ressources et les produits du pays. A l'heure qu'il est, on ne peut rien exposer dans le bureau du haut-commissaire, car il n'y a pas de place. Nous avons cependant, à Londres, certains échantillons de produits canadiens exposés dans l'édifice connu sous le nom d' " Institut impérial ". J'ai demandé à l'honorable ministre de l'Agriculture de se charger de cette petite exposition, d'en renouveler les produits et de les conserver dans le meilleur état possible. L'Institut impérial renferme des produits des diverses colonies anglaises ; et, aux termes de la convention intervenue entre la Grande-Bretagne et le Canada, les différentes provinces de la Confédération devaient y exposer leurs produits et en conserver la surveillance et l'entretien. C'est ce qui a été fait jusqu'ici. Après avoir visité l'Institut impérial, j'en suis arrivé à la conclusion que le ministère de l'Agriculture devrait se charger lui-même de cette exposition de produits canadiens, parce que les provinces n'ont pas pris les précautions nécessaires pour conserver en bon état les articles exposés. Cette exposition de nos produits à l'Institut impérial nous permet d'indiquer aux gens un endroit où ils peuvent se former une bonne idée des ressources de notre pays. Il est bien vrai que l'Intitut impérial n'est pas à proximité du bureau du haut-commissaire, mais je ne vois pas comment on pourrait faire mieux.

M. INGRAM : Les personnes qui désirent immigrer n'ont donc alors aucun moyen de se renseigner sur le pays au bureau du haut-commissaire à Londres ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député tire une conclusion qui ne justifie pas le rapport. M. Preston parle d'une amélioration à faire ; et je demande à quoi un fonctionnaire serait bon, s'il ne s'offorçait d'améliorer le service dont il est chargé ? M. Preston ne dit pas qu'il est impossible de se renseigner, car il ferait une assertion fausse. En effet, il y a présentement à l'Institut impérial, une exposition de produits canadiens beaucoup plus complète que celle que l'on pourrait faire au bureau du haut-commissaire où l'on trouve aujourd'hui, comme par le passé, une foule de brochures contenant tous les renseignements dont une personne peut avoir besoin. C'était dans le but d'avoir là un fonctionnaire bien au fait des ressources du pays

et capable de donner aux visiteurs tous les renseignements qu'ils pourraient demander sur le Canada, que nous avons envoyé M. Preston en Angleterre ; et je suis heureux de constater qu'il s'est très bien acquitté de ses fonctions. Nous n'avons reçu aucune plainte contre lui, et je crois qu'il a rempli ses devoirs avec un rare bonheur.

M. Preston dit dans ce rapport, qu'on devrait fusionner les deux services, celui de l'immigration et des renseignements destinés à favoriser le commerce entre les deux pays, et qu'on devrait consacrer une partie considérable de l'édifice à une exposition de nos produits afin de faire mieux connaître les immenses ressources du Canada.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudrait-il commencer à la septième ligne du bas de la page et lire la phrase qui termine le paragraphe ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR :

A l'heure qu'il est les personnes qui désirent émigrer et veulent obtenir les renseignements sur notre pays, ne peuvent se former, au siège officiel du gouvernement canadien à Londres, une juste idée des ressources du Canada.

Cela est exact. Je cherche depuis vingt minutes à faire comprendre à l'honorable député que, dans un local de cette nature, on ne peut exposer nos produits de façon à donner une juste idée des ressources du pays. Mais l'exposition industrielle de Toronto ne nous donne même pas une idée complète des ressources du Canada. Pour nous en rendre bien compte, il nous faut voyager et parcourir le pays. A l'Institut impérial, nos produits exposés ne sont pas très nombreux, il est vrai, mais ils donnent une idée suffisante de nos ressouces. Si l'honorable député veut jouer sur les mots dont s'est servi M. Preston, qui, dans un paragraphe isolé de son rapport, déclare qu'il y a rien, au siège du gouvernement canadien à Londres, pour donner une juste idée de nos ressources. Si l'honorable député, dis-je, veut faire croire qu'il est impossible de se renseigner ailleurs qu'au bureau du haut-commissaire sur les richesses de notre pays, il ne réussira pas. L'espace couvert par notre bureau à Londres n'est pas plus grand que la moitié de cette Chambre, et je vous demande comment il serait possible d'organiser là une exposition qui donnerait une idée complète des ressources du Canada ?

M. WALLACE : Nous avons souvent accusé M. Preston de faire des déclarations trompeuses et de s'être rendu coupable de prévarication. Mais il n'est qu'un apprenti, si on le compare à son chef, qui lui est passé maître en cet art, comme en tous les autres, à en juger sur les apparences. Nous avons entendu ce soir les déclarations les plus variées. Lorsque le ministre veut éviter de faire une déclaration positive, il s'échappe par la tangente et aborde un autre sujet. C'est la tactique qu'il a constamment employé ce soir. Il a commencé par dire que M. Preston avait comparu devant le comité pour y être interrogé mais, lorsque le député de Lennox lui a demandé qui l'avait assigné, le ministre répond que le comité de l'agriculture ne se compose pas simplement de conservateurs. On lui rétorque que pas un seul membre n'a prié M. Preston de comparaître, que la procédure à suivre pour assigner quelqu'un devant le comité est bien connue, qu'il faut présenter une motion que le président met aux voix et qui doit être adoptée par la majorité. Alors, le ministre se voyant dans une impasse, avoue—bien tardivement—que c'est de sa propre autorité et sans consulter le comité, qu'il a demandé à Preston de venir faire ici les déclarations les plus propres à servir sa cause.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai jamais dit cela.

M. WALLACE : L'honorable ministre persiste dans la tactique qu'il a adoptée dès le début ; il veut équivoquer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai dit que j'avais le pouvoir d'envoyer un fonctionnaire donner son témoignage devant le comité, si je le jugeais à propos, mais je n'ai pas déclaré que j'avais demandé à M. Preston d'y comparaître.

M. WALLACE : Non, pas encore. On a dit, ici, que personne n'avait demandé à M. Preston de comparaître devant le comité. Le ministre a alors été forcé d'abandonner cette position, et il a dit qu'en sa qualité officielle il avait le pouvoir d'assigner cet homme devant le comité. Or, il est démontré qu'aucun autre membre de cette Chambre n'avait eu cette idée. De deux choses l'une : ou M. Preston s'est présenté de lui-même, ou le ministre lui a demandé de comparaître. M. Preston, qui est un homme modeste, ne peut s'être imposé de cette façon ; c'est donc le ministre de l'Inteérieur qui, de son chef et sans avoir obtenu l'assentiment du comité, ainsi que la chose a été démontrée ce soir, a demandé à ce précieux agent de venir exposer certains faits qui pouvaient servir les fins de mon honorable ami (l'honorable M. Sifton) et indiquer au comité une ligne de conduite à suivre.

Je désire maintenant passer à un autre sujet. Le ministre de l'Intérieur s'est senti indigné à la pensée que les personnes qui comparaissaient devant le comité n'avaient pas été mises sous serment. Il prouve par là qu'il s'intéresse bien peu aux travaux du comité, puisqu'il ne connaît même pas la procédure qu'on y suit. Qu'il atteste un fait avec ou sans serment, cela est bien indifférent à M. Preston. C'est du moins l'opinion que je me suis formé de lui. Mais, sans parler de ce cas particulier, il serait parfaitement ridicule d'assermenter un homme afin de prendre son avis sur les meilleures méthodes culturales, sur le semis, le choix des graines et autres sujets semblables. L'idée est tellement absurde, que j'en serais surpris si quel-

que choses tombant des lèvres de l'honorable ministre pouvait encore m'étonner.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Comme si on vous parlait, par exemple, du droit sur les rails d'acier.

M. WALLACE : Il est permis à un homme de se tromper une fois dans sa vie, et c'est la seule erreur que l'honorable ministre ait à me reprocher. J'ai immédiatement reconnu mon erreur.

L'honorable ministre de l'Intérieur a fait une autre déclaration que je désire relever. Il est bien vrai qu'elle n'est pas pertinente, mais il s'est laissé entraîner dans des digressions. Au cours de la discussion, j'ai dit que les Mennonistes avaient immigré ici sous l'empire des lois et règlements établis par le parti conservateur. L'honorable ministre a dit en nous montrant un livre qu'il tenait à la main, que c'était en 1875 qu'on avait établi des conditions nouvelles sous l'empire desquelles les Mennonistes étaient entrés dans le pays.

Je répète ce que j'ai dit, et je défie l'honorable ministre de me contredire. Les lois et règlements à la faveur desquels les Mennonistes sont entrés dans le pays, en juillet ou en août 1873, sont l'œuvre du parti conservateur, car nos adversaires n'ont pris les rênes de l'administration qu'en novembre 1873. C'est tout ce que j'avais à dire à ce sujet, et je défie l'honorable ministre de contredire ce que je viens d'affirmer.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai déclaré que les crédits avaient été votés en 1875. Le Débats que je tenais à la main contenaient la résolution dont je parlais. J'ai affirmé qu'on avait voté le crédit nécessaire à l'immigration des Mennonistes en 1875, et que la presse conservatrice avait reproché la chose au gouvernement——

M. WALLACE : Non, ce n'est pas la déclaration que l'honorable ministre a faite.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Tout comme l'honorable député nous attaque aujourd'hui pour servir des fins de parti.

M. WALLACE : C'est une des choses que l'honorable ministre a dites, mais ce n'est pas la seule. Il a affirmé que les Mennonistes étaient entrés dans le pays à la faveur d'une politique que le parti libéral avait inaugurée, et que les conservateurs avaient combattue. Il est vrai que c'est plus tard que le crédit nécessaire a été voté——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Et que le parti conservateur en a blamé le gouvernement.

M. WALLACE : Mais j'ai dit que les négociations relatives à l'entrée de ces gens dans le pays, que les conditions sous l'empire desquelles ils immigrèrent ici étaient l'œuvre du parti conservateur ; et je puis prouver par les journaux de la Chambre des communes, que tout cela se passait en juillet ou en août 1873, et que, par conséquent, nous n'avons pu condamner le parti libéral d'avoir suivi la politique que nous avions inaugurée.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je me demande, en effet, quelle était la raison de ces attaques. L'honorable député et son parti adoptent aujourd'hui la même tactique.

M. WALLACE : L'honorable ministre affirme que nous avons reproché au gouvernement ce qu'il avait fait en 1873 au sujet des Mennonites. J'ai déclaré—et je le répète—que nous étions responsables de la politique qui avait été suivie et que les critiques n'avaient pu venir que des libéraux.

Passons maintenant à un autre sujet. L'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) a demandé à l'honorable ministre de l'Intérieur quelles étaient les fonctions de notre haut-commissaire à Londres. Après avoir donné quelques renseignements généraux sur les devoirs de ce fonctionnaire, il a ajouté : Si vous désirez de plus amples détails sur la matière, lisez le débat qui a eu lieu dans cette enceinte lors de la nomination de sir Charles Tupper, et en étudiant avec attention les discours prononcés par les chefs conservateurs sur cette question, vous verrez quelles sont les fonctions du haut-commissaire canadien à Londres.

J'ajouterai volontiers qu'en lisant les discours prononcés en cette circonstances par les membres du parti libéral, vous constateriez, je n'en ai aucun doute, la parfaite inutilité de cette charge.

Au sujet de l'emplacement du bureau et de notre service d'immigration à Londres, je ferai observer que le rédacteur en chef du Globe de Toronto, M. Willison, lors d'un voyage en Angleterre, il y a un an ou deux, a écrit un article très élaboré sur la question. D'après lui, l'emplacement du bureau n'était avantageux ni pour les affaires ni pour les fins d'immigration. Il ajoutait que le bureau tel que constitué n'était propice ni aux intérêts de notre commerce, ni aux fins de l'immigration. Je suis moi-même allé là plusieurs fois, et, tout en trouvant qu'à plusieurs points de vue l'emplacement est très commode pour le canadien qui visite la ville de Londres, je corrobore sans hésiter les observations marquées au coin de la plus parfaite exactitude que M. Willison a faites dans le Globe et j'estime que le local n'est pas situé de manière à favoriser le développement de notre commerce avec la mère patrie. D'abord l'emplacement ne se trouve pas dans un quartier d'affaires, et ensuite l'aménagement du bureau ne répond pas aux besoins du commerce et de l'immigration.

L'honorable ministre n'a aucune opinion à nous offrir à ce sujet. Il est bien beau de savoir ce que ceux-ci peuvent en penser et ce que ceux-là peuvent en dire, mais

il devrait savoir lui-même à quoi s'en tenir. Il est allé sur les lieux ; il y a séjourné assez longtemps pour être en état de se prononcer et de nous dire si le bureau, tel qu'il est aujourd'hui constitué, est suffisant pour les fins de notre commerce et de notre service d'immigration. Nous savons tous le rang distingué que notre haut-commissaire, lord Strathcona, occupe en Angleterre. Nous connaissons tous son grand patriotisme, son amour du Canada, et les efforts qu'il fait pour exalter son pays aux yeux du monde. Nous reconnaissons qu'il possède ces qualités et nous les apprécions hautement, mais tout cela ne suffit pas. Il y a ici pour nous une question d'affaires. Le haut-commissaire ne donne pas à nos relations commerciales et à notre service d'immigration toute l'attention qu'exigent les intérêts du Canada.

Voilà nos griefs. Le ministre de l'Intérieur, chargé du service de l'immigration, ne donne même pas son avis sur la matière. Il ne sait pas à quoi s'en tenir, bien qu'il ait visité les lieux. Il se contente de faire un peu de bruit ; il ressemble beaucoup à l'homme de son dernier choix, M. Preston, surtout par la facilité avec laquelle il sait éluder une question et échapper par la tangente.

M. Preston nous a dit ce soir ; je me trompe, M. Sifton—l'erreur est bien naturelle, car non seulement il y a similitude de noms, mais il y a aussi similitude de caractère—M. Sifton nous a dit qu'il supposait que M. Preston avait été mandé. Après avoir consulté les fonctionnaires de son département il nous déclare qu'il y avait sur le tapis des questions tellement importantes, que nous ne pouvions les discuter qu'avec lui. Nous ne pouvions puiser les renseignements dont nous avions besoin ailleurs que dans le service de M. Preston. Quelles sont donc les importantes affaires d'Etat? Dans le cours ordinaire des choses, M. Preston vient ici chaque année. Il ne demande pas même au ministre de l'Intérieur ou à lord Strathcona la permission de quitter sont poste. Une des conditions du marché qu'il a fait, c'est qu'il aura le droit de venir——

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député fait là une déclaration tout à fait fause.

M. WALLACE : Je rappelle à l'ordre le ministre de l'Intérieur. Il affirme que je fais une déclaration que je sais être tout à fait fausse.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas dit cela. L'honorable député dénature le sens de mes paroles. Je ne l'ai pas accusé d'avoir fait une déclaration qu'il savait être fausse, mais j'ai dit qu'il avait fait une déclaration tout à fait fausse. Si je ne me trompe, l'honorable député a affirmé que M. Preston venait ici chaque année, parce qu'il était entré dans les administrations publiques à cete condition. Je dis qu'une telle assertion est complètement fausse.

M. WALLACE : Je dis moi qu'elle est absolument vraie, et je puis en établir l'exactitude. Je n'affirme jamais rien que je ne puisse prouver.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. WALLACE : Oui. Voici le compte rendu du témoignage donné à Ottawa par M. Preston.

Q. Croyez-vous qu'il serait utile d'opérer certains changements ?—R. J'ai déjà fait observer à Londres—et je ne vois pas pourquoi je courrais le risque d'être mal compris en répétant ici ma recommandation—que les fonctionnaires devraient se remplacer mutuellement. Lorsque j'acceptai les fonctions qui m'ont été confiées, l'une des conditions que j'exigeai, c'est que je ne serais pas tenu de m'attacher là à perpétuelle demeure, mais que pour rester au courant des affaires canadiennes, il me serait permis de venir au pays une fois par année.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. le Président——

M. WALLACE : Je prie l'honorable ministre de s'asseoir. Lorsque j'aurai fini, il pourra chercher à son aise un trou pour sortir du pétrin où il se trouve.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je déclare, M. le Président, que le département n'a jamais accepté semblable conditon. J'ai dit à mon honorable ami qu'il faisait une déclaration complètement fausse, je me reprends et j'affirme que jamais une convention de la nature de celle dont parle M. Preston n'a été portée à ma connaissance.

M. WALLACE : Encore un échappatoire digne du ministre de l'Intérieur. Il dit maintenant que jamais semblable condition n'a été portée à sa connaissance, après avoir affirmé et répété, que ma déclaration était tout à fait fausse. Je dis qu'il a eu connaissance de la chose, car autrement M. Preston serait un fieffé menteur et mettrait le ministre de l'Intérieur dans une fausse position et mériterait les plus sévères réprimandes. Croyez-vous que demain matin le ministre demande à son employé compte de sa conduite? Je ne le crois pas. Il n'oserait le faire. Ils se rencontreront et ils s'applaudiront de la manière dont ils ont berné le comité de l'agriculture et ils riront du bon tour qu'ils ont voulu jouer à la Chambre des communes. Mais ils n'auront pas réussi à nous tromper.

Que penser du ministre de l'Intérieur, qui est toujours à nous parler de son respect pour la vérité? Dans l'espace d'un quart d'heure, il m'a accusé trois fois d'avoir fait une déclaration complètement fausse. J'avais d'abord compris qu'il m'avait accusé d'avoir affirmé une chose que je savais être fausse ; mais, dans tous les cas, si c'est ce qu'il a dit, il s'est rétracté.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne l'ai pas dit, et je ne l'ai pas rétracté,

M. WALLACE : Bien, nous accepterons sa déclaration sur ce point ; mais il a répété

que j'avais avancé une chose complètement fausse. Lequel le nous a dit la vérité ? Preston, bien qu'il ne soit pas sous serment, affirme que la chose est vraie.

M. FOWLER : Quant à Preston, peu lui importe qu'il soit sous serment ou qu'il ne le soit pas.

M. WALLACE : J'ajoute autant de foi à sa déclaration que s'il l'eût faite après avoir juré de dire la vérité sur le nouveau et l'ancien testament. Le ministre de l'Intérieur nous a fait, ce soir, de Preston le portrait le plus flatteur, et il nous a dit qu'il était fier d'avoir cet homme charmant tans son département. Mais le fonctionnaire contredit son chef. Preston affirme une chose et le ministre dit tout le contraire. Je vais relire le pasage que je viens de citer, d'abord pour rafraichir la mémoire à l'honorable ministre et ensuite pour lui apprendre à être moins tranchant et moins arrogant à l'avenir :

Lorsque j'acceptai les fonctions qui m'ont été confiées, l'une des conditions que j'exigeai, c'est que je ne serais pas tenu de m'attacher là à perpétuelle demeure, mais que, pour rester au courant des affaires canadiennes, il me serait permis de venir au pays une fois par année.

Il vient ici voir ses amis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Où l'honorable député puise-t-il cette citation?

M. WALLACE : Dans un livre bleu intitulé : " Rapport du comité permanent de l'Agriculture et de la Colonisation, 5e session, 8e parlement, année 1900."

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quelle page ?

M. WALLACE : Page 515, à la ligne huitième ou neuvième. Le nom du témoin est W. T. R. Preston. Qui a accepté la condition dont parle celui-ci? Est-ce le ministre lui-même qui a retenu les services de M. Preston?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai eu plusieurs entrevues avec M. Preston et j'ai discuté la chose. Naturellement, j'ai consulté le sous-chef de mon ministère et les autres fonctionnaires de mon département.

M. WALLACE : Précisément. Le ministre a discuté la chose avec M. Preston lui-même, qui nous dit que c'était là une question très importante :

Il me serait permis de venir au pays une fois par année.

L'honorable ministre a déclaré à ce sujet que mon assertion était complètement fausse. Va-t-il maintenant, comme un gentilhomme qui reconnaît son erreur, présenter des excuses à la Chambre, ou bien va-t-il ordonner à M. Preston de se rétracter, si celui-ci a dit un mesonge? Le ministre doit choisir entre ces deux alternatives. Nous avons droit de dire, je crois, qu'il a voulu se moquer de la Chambre une fois de trop.

M. McCREARY : L'honorable député prétend-il qu'il est mal pour M. Preston ou pour tout autre agent du gouvernement de venir ici une fois par année afin de se rendre compte des conditions dans lesquelles peut se faire l'immigration?

M. WALLACE : Je n'ai jamais soulevé cette question, et je ne permettrai pas à l'honorable député de Selkirk de détourner ainsi l'attention du sujet que nous discutons. J'ai dit qu'il n'était pas besoin de demander à M. Preston de venir au pays, parce que ce monsieur prétend que, dans le marché qu'il a fait avec le département, il s'est réservé le droit de faire chaque année un voyage au Canada. Le ministre de l'Intérieur a dit que j'avançais là une chose complètement fausse. Il a même répété cette affirmation trois fois, mais il ne la répétera pas une quatrième.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En s'appuyant sur le témoignage de M. Preston, l'honorable député était sans doute justifiable de faire la déclaration que j'ai contredite. Je rétracte donc la dénégation que j'ai faite. Je m'appuyais sur ma connaissance personnelle des faits et sur les renseignements à moi fournis par le sous-chef de mon ministère. Je répète que jamais le département n'a accepté la condition dont parle M. Preston et je suis convaincu que ce dernier, en rendant témoignage, n'a pas voulu faire croire au comité qu'en vertu d'une espèce de contrat intervenu entre lui et le département, il devait, de son chef et sans y être invité, venir au pays une fois par année.

Voici comment M. Preston s'exprime :

J'ai déjà fait observer à Londres—et je ne vois pas pourquoi je courrais le risque d'être mal compris en répétant ici ma recommandation—que les fonctionnaires devraient se remplacer mutuellement. Lorsque j'acceptai les fonctions qui m'ont été confiées, l'une des conditions que j'exigeai, c'est que je ne serais pas tenu de m'attacher là à perpétuelle demeure, mais que pour rester au courant des affaires canadiennes, il me serait permis de venir au pays une fois par année.

On peut inférer de ces paroles que M. Preston entendait dire qu'il existait une convention aux termes de laquelle il pourrait venir au pays une fois par année ; mais il est permis de leur donner une autre interprétation et de croire que M. Preston a simplement voulu dire qu'il y avait entente qu'il ne serait pas obligé d'être là en permanence, comme les autres fonctionnaires ; et qu'il avait pensé qu'il lui serait permis de venir au pays une fois par année.

M. WALLACE : Il est impossible de donner deux interprétations à ses paroles.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'irai plus loin et je dirai que mon honorable ami peut avoir été justifiable, après la lecture de ce passage, d'affirmer que M. Preston voulait dire qu'il y avait entre lui et le dé-

partement une coonvention formelle dans ce sens. Mais je ne crois pas que M. Preston ait voulu affirmer semblable chose au comité, parce qu'il savait parfaitement bien que jamais convention de cette nature n'a été reconnue par moi ni par le sous-chef de mon ministère, ni par qui que ce soit ayant le pouvoir d'agir au nom du département. Et cette interprétation n'est pas incompatible avec le témoignage de M. Preston.

J'ajouterai que M. Preston est venu deux fois au pays et qu'il a toujours attendu les instructions du département ; qu'il n'a jamais traversé l'Atlantique sans y être invité. J'affirme de la façon la plus positive que jamais, à ma connaissance, semblable convention n'a été faite soit avec M. Preston soit avec aucun autre fonctionnaire de mon département.

Nous discutons en ce moment, M. le président, des crédits dont le total s'élève à $445,000, et nous étudions une des plus importantes questions qui puissent être soumises à l'attention de cette Chambre. En effet, il s'agit d'attirer ici une immigration saine et nombreuse pour coloniser les terres vacantes du Canada. Les années précédentes, nous avons discuté cette question avec calme et profit, et le débat n'a cessé d'être amical que lorsque le nom de M. Preston a été évoqué devant le comité. Mais les honorables membres de la gauche ne s'intéressent maintenant à cette matière que s'ils peuvent y mêler le nom de M. Preston. Depuis deux heures que nous discutons ces importants crédits, nos adversaires n'ont su parler d'autre chose que des relations de M. Colmer et de M. Preston. Pour eux toute la question semble être de savoir lequel de ces deux fonctionnaires doit avoir le pas sur l'autre. Pas une idée, pas une recommandation pratique. On s'attache à relever certaines inexactitudes que contient le témoignage de M. Preston, sans s'occuper de la question même de l'immigration, excepté l'honorable député d'Elgin-ouest qui a apporté certaines critiques, parfaitement pertinentes, au sujet de l'emplacement du bureau du Haut-commissaire et de l'avantage qu'il y aurait pour nous à établir à Londres une espèce de musée où seraient exposés les produits de notre sol. Que les honorables membres de la gauche, s'ils désirent discuter la question, nous présentent quelques idées pratiques. S'il peuvent recommander un meilleur emploi de ces crédits, je les écouterai avec beaucoup de plaisir.

M. CLANCY: Si l'honorable ministre s'imagine échaper aux justes critiques que peut avoir méritées son département, en essayant de jeter de la poudre aux yeux, il se trompe étrangement. Pour avoir un excellent service d'immigration, il faut avoir là un homme sans tache, un homme qui n'ait pas été accusé devant les tribunaux des méfaits les plus graves. Je n'ai jamais dit de mal de M. Preston, mais il a acquis une si triste notoriété, que le pays ne peut avoir aucune confiance en lui.

L'honorable ministre de l'Intérieur dit que nous n'avons pas discuté la question d'immigration. Qu'il me permettre de lui faire observer que la première condition du succès en cette matière, c'est d'avoir à la tête du service un homme en qui le peuple ait confiance. La discussion qui a eu lieu ce soir n'est pas du temps perdu. Nous avons vu l'honorable ministre forcé, en face du pays, de répudier certaines assertions de M. Preston, qui a déclaré, dans les termes les moins équivoques, qu'il n'avait accepté les fonctions d'agent d'immigration qu'à la condition de pouvoir venir au pays une fois l'an. Je n'irai pas jusqu'à dire que le ministre de l'Intérieur a été partie à cette convention ; je prends sa parole à ce sujet ; mais on me permettra de lui dire que M. Preston l'a trompé, comme il a trompe beaucoup d'autres porsonnes. Lorsque M. Preston vient faire devant le comité une semblable assertion dont l'honorable ministre est obligé de nier l'exactitude, je dis que ce fonctionnaire a mérité la mésestime de son chef et qu'il devrait être renvoyé, quelle qu'ait été d'ailleurs sa conduite jusque-là.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas de doute que M. Preston avait l'intention de faire croire au comité qu'il y avait entre lui et le département une entente en vertu de laquelle il devait venir au Canada de temps à autre, et devait ne pas être astreint à rester constamment à son poste comme les autres fonctionnaires. Mais il ne voulait pas, je crois, créer l'impression qu'il y avait eu convention formelle à ce sujet. Je ne pense pas que l'on puisse tirer cette conclusion du témoignage qu'il a rendu.

M. WILSON : C'est la seule interprétation que l'on puisse donner à ses paroles. Je n'ai pas posé une question que je n'eusse droit de faire. Nous payons à M. Preston $3,000 et ses dépenses en sus s'élevant à $1,800, et nous avons parfaitement le droit de savoir ce qu'il fait lorsqu'il abandonne durant deux ou trois mois le poste qui lui est confié. On a déclaré que nous avions demandé à M. Preston de comparaître devant le comité. Je m'inscris en faux contre cette assertion ; jamais le comité n'a fait semblable demande.

M. McCREARY : L'on m'avait dit que c'est le président qui a demandé à M. Preston de comparaître devant le comité.

M. WILSON : Jamais le comité ne l'a requis de comparaître devant lui. Mais c'est assez parler de M. Preston ; passons à un autre sujet.

Nous dépensons des sommes considérables pour des fins d'immigration, mais en certains endroits on fait un très mauvais emploi des crédits que nous votons, et les résultats sont loin de répondre aux sacrifices que le pays

s'impose. Nous avons en Angleterre trois agents d'immigration : M. Jury, dont le traitement est de $1,800 : M. Dike, $1,200 ; M. Griffith, $1,500 ; soit un total de $4,500 pour trois agents chargés de recruter des immigrants dans un pays qui compte 30,000,000 d'âmes, d'après le recensement de 1891. En Ecosse nous avons M. Murray, qui reçoit $2,000 ; M. Grant, $1,200, et M. Duncon, $1,500 ; soit un total de $4,700 pour encourager l'immigration au Canada au sein d'une population de 4,025,000 âmes. En Irlande, nous avons M. Devlin, qui reçoit $2,000 ; M. O'Kelley, $1,800, et M. Webster, $1,500 ; soit $800 de plus que nous ne payons à nos agents d'Angleterre et du pays de Galles.

L'an dernier, le ministre de l'Intérieur nous a dit qu'il chechait à transferer M. Webster d'Irlande au nord de l'Angleterre ou en Ecosse, et qu'il s'efforcerait de réduire les dépenses d'immigration en Irlande sans nuire à l'efficacité du service dans cette contrée. Peut-il prétendre que nous en avons pour notre argent, s'il considère les traitements que je viens d'énumérer et les autres dépenses supplémentaires, formant un total de $10,000 à $15,000 par année, le tout pour attirer d'Irlande au Canada 765 immigrants. L'autre jour M. Redmond a déclaré que, l'an dernier, 45,000 émigrants avaient quitté les rives de la verte Erin. Cependant, 765 seulement sont venus se fixer au milieu de nous. C'est une bien faible proposition, et je suis convaincu qu'il serait aussi bien pour nous de ne pas avoir d'agents en Irlande. J'aimerais entendre le ministre de l'Intérieur nous expliquer comment il se fait que les Etats-Unis ont attiré 45,000 émigrants irlandais, tandis que nous n'avons pu en faire venir ici que 765. Je m'oppose à ce qu'on fasse tant de dépenses presque en pure perte.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Quant à l'Irlande et à l'Ecosse, je ne saurais absolument rien promettre, ni m'engager à réduire la dépense. Je suis parfaitement convaincu qu'en ne maintenant pas le personnel dans sa force actuelle, il nous serait impossible d'obtenir des immigrants de ces pays. Quand je visitai le bureau, au cours de mon voyage l'année dernière, je constatai, après une soigneuse enquête, que, bien que peu nombreux, les immigrants obtenus, comme résultat direct de notre propagande, sont de bons colons et constituent une excellente acquisition pour le pays. Ce renseignement est corroboré par le député de Selkirk, jadis commissaire de l'immigration à Winnipeg et qui s'est trouvé en lieu de voir de fort près tous ces immigrants. La dépense, de ce chef, en Ecosse, ne me semble pas exagérée, si l'on tient compte des résultats obtenus. En 1901, il nous est venu 1,411 colons d'Ecosse. D'après le calcul fait par les compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis, chaque colon qu'on réussit à faire établir sur des terres dans le voisinage des voies ferrées coûte environ $500. Si le gouvernement dépensait la moitié de cette somme, on jetterait les hauts cris. L'année dernière, nous avons réussi à obtenir 44,500 immigrants et ce résultat nous a coûté $445,000, soit environ $10 par tête d'immigrant. Tous les frais des divers services se trouvent englobés dans cette totalité : frais à l'étranger, ceux effectués au Canada pour le soin des immigrants, la dépense se rattachant au bureau de Winnipeg, les salaires des guides des colons et de tous les autres fonctionnaires attachés à cette œuvre. Ainsi, nous avons dépensé $445,000 pour 44,500 colons qui sont venus s'établir ici d'une façon stable. Je le répète, cette somme globale couvre tous les frains, y compris les primes aux compagnies de steamships. L'honorable député prétend que lorsqu'on constate au moyen des rapports des agents que les efforts tentés pour obtenir des immigrants dans un pays quelconque n'aboutissent à aucun résultat tangible, il faut cesser d'y faire des frais inutiles ; mais je lui ferai observer que ceux qui ont fait une étude spéciale de la question de l'immigration, ne se rangent nullement à cet avis. Si l'on veut que l'œuvre de l'immigration aboutisse à quelque chose, il faut au contraire, redoubler d'efforts et ne rien épargner, pour arriver à recruter des imigrants dans ces pays.

Dans toutes les affaires, il y a des hauts et des bas, et ce n'est pas une raison pour ralentir nos efforts. Il se produit dans tous le pays et à toutes les époques des mouvements de population qui échappent à toute direction, et dont on ne bénéficierait nullement, en suivant l'avis de l'honorable député. En Angleterre, en Allemangne comme ailleurs il se produit succesivement des mouvements d'immigration dont il faut savoir profiter. De toutes les œuvres qui s'imposent aux préoccupations du gouvernement, l'immigration tient le premier rang ; et il importe de redoubler d'efforts et de ne reculer devant aucun sacrifice, même lorsque les résultats obenus ne répondent pas à nos désirs. L'honorable député affirme à tort que le gouvernement a échoué dans ses efforts et que son œvre n'a pas été couronnée de succès. Lorsqu'au printemps de 1896, je fus chargé de la direction de l'œuvre de l'immigration, les fonctionnaires du bureau me dirent que le mouvement était virtuellement stationnaire ; qu'il leur était impossible de suggérer aucun moyen de nature à le faire aboutir et qu'ils étaient impuissants à poursuivre l'œuvre avec quelque chance de succès. Que mon honorable ami se donne la peine de consulter les rapports et il se convaincra que le mouvement d'immigration suit aujourd'hui une marche ascendente et que quarante à cinquante mille immigrants viennent tous les ans s'établir sur nos terres incultes. Je l'affirme sans la moindre hésitation, ces trois années dernières, c'est là à peu près le nombre d'immigrants qui se sont établis au Canada et presque tous au Nord-Ouest. Il nous est,

sans doute, venu un bon nombre d'immigrants appartenant à la classe de colons que ces messieurs de la gauche veulent repousser du pays et contre lesquels ils ont formulé des objections auxquelles le député de Selkirk (M. McCreary) a répondu victorieusement ; mais ce serait une profonde erreur de croire que les Galiciens et les Doukhobortses forment la masse de l'immigration venue au pays. Non, ils n'en forment qu'une infinie proportion. Au cours de l'année civile 1900, il nous est arrivé des Etats-Unis, 15,500 immigrants.

Jamais gouvernement n'a vu ses efforts aboutir à un avortement comparable à celui qui est résulté des tentatives aussi ridicules qu'insensées de nos prédécesseurs relativement à cette propagande et au recrutement d'immigrants aux Etats-Unis. Quand je déclarai aux fonctionnaires de mon ministère la résolution que j'avais prise au sujet de la propagande aux Etats-Unis, mes paroles furent accueillies par un sourire d'incrédulité qui dénotait bien que mon prédécesseur n'avait pas obtenu un succès bien remarquable en ce sens. J'organisai un personnel d'agents aux Etats-Unis ; et au cours de la dernière année civile, il nous est venu des Etats-Unis 15,500 immigrants, actuellement établis sur les terres incultes du Nord-Ouest et qu'on peut compter au nombre de nos meilleurs colons. Si l'honorable député voulait se donner la peine de voyager sur la ligne du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, il verrait se dresser dans les villes et villages échelonnés le long de cette ligne une foule de tentes occupées par des immigrants qui ne peuvent trouver de logement ailleurs. Cette affluence d'immigrants est le résultat direct de l'œuvre que nous avons poursuivie et menée à bon terme. C'est une œuvre qui nécessite de grands frais, j'en conviens ; mais le succès n'est qu'à ce prix. On n'apprécie pas à leur juste valeur les colons que nous avons fait établir sur les terres du Nord-Ouest, ces quatre années passées. Ces colons sont aujourd'hui de fort producteurs et leur production agricole ira toujours en augmentant ; en outre, ils figurent parmi les meilleurs et les plus précieux clients des marchands des provinces de l'est. Le député de Lennox (M. Smith) a violement attaqué le gouvernement, au sujet de l'immigration des Doukhobortses et des Galiciens. Or, après cette sortie de l'honorable député, on a appelé mon attention sur un fait qui met fort bien en relief les résultats du système adopté par le gouvernement, en plaçant sur les terres incultes du Nord-Ouest ces populations étrangères. Dans un seul établissement de Galiciens, ces colons ont fait des achats d'instruments agricoles pour une valeur de $150,000 ; et qu'on le remarque bien, il ne s'agit pas ici de colons venant des Etats-Unis, qui sont censés avoir des idées beaucoup plus avancées que ces étrangers, en fait d'agriculture. D'où venaient ces instruments agricoles? Presque exclusivement de la province d'Ontario ; et ceux qui avaient été fabriqués aux Etats-Unis ont dû acquitter le droit de douane, et une somme assez ronde est ainsi retombée dans la caisse publique.

Que mon honorable ami ne s'y trompe pas : si je m'efforce d'être bref et si je n'entre pas dans des détails à perte de vue, c'est que je ne sens nullement le besoin d'apporter ici des excuses pour l'œuvre accomplie par le ministère ou pour justifier les dépenses faites au cours des cinq années écoulées. S'il était disposé à me suivre, je pourrais facilement lui faire parcourir le pays, à partir de la Rivière-Rouge jusqu'au pied des Montagnes-Rocheuses et lui indiquer les villages et les villes qui ont surgi dans cette contrée, grâce à l'œuvre accomplie par le ministère. Je pourrais lui donner des renseignements beaucoup plus précieux que ceux qu'il trouve dans le rapport de l'auditeur général, et dans les documents parlementaires qui ne font que lui embrouiller les idées. Je pourrais lui faire visiter des localités où, il y a quatre ans, il n'existait rien autre chose que la prairie et où s'élèvent maintenant des villes et des villages florissants. Je pourrais lui faire voir un endroit presque inhabité à cette époque et où l'on m'a dit, à ma dernière visite, qu'il y avait près de 8,000 cultivateurs dans un rayon de trente milles. Je pourrais le conduire en divers endroits des Territoires du Nord-Ouest, où la prairie jadis improductive, et qui serait toujours demeuré improductive sous le régime de ces messieurs, s'est convertie en établissements prospères et florissants. Il existe des établissements où la culture et la production agricoles se font en grand. Or, c'est dans le but de peupler et de remplir ce grand domaine que nous demandons ces crédits au parlement. Il est sans doute facile, le rapport de l'auditeur général en mains, de s'écrier que le ministère fait de grands frais, sans obtenir de résultats tangibles. Autant vaudrait exiger d'un général d'armée qu'il rende compte de chaque balle tirée dans la bataille que de s'attendre à ce que le ministre, directeur du service de l'immigration, établisse, comptes en mains, que pour chaque dollar dépensé, il est arrivé un colon au pays. Pour l'œuvre de l'immigration, il faut se contenter d'un système général de propagande, et laisser au temps le soin de faire mûrir la semence jetée en terre. Tout autre système n'aboutirait, en dernière analyse, comme cela est arrivé sous l'ancien régime, qu'à un complet avortement.

Les députés de la gauche qui trouvent beaucoup à redire, sont apparemment satisfaits des résultats généraux de notre œuvre, et au moins ils ne peuvent nier que dans le cours de ces quatre années dernières, nous avons réussi à inaugurer un mouvement d'immigration vers le Manitoba et vers les Territoires du Nord-Ouest ; et que le peuplement rapide de ces contrées assure l'avenir du Canada. Tous ceux qui

ont étudié de près nos affaires publiques le savent : si l'on veut que le pays ne fléchisse pas sous le fardeau de ses obligations financières, il faut viser à accroître la population des producteurs ; or, c'est par l'établissement de ces territoires et en y implantant une population agricole qu'on arrivera à alléger les charges publiques et à dégrever les contribuables. Jusqu'à quel point nous avons réussi à atteindre ce but, les chiffres que j'ai cités relativement à l'immigration le démontrent ; et tout indique que parmi les populations des états de l'ouest américain, le mouvement d'immigration vers nos territoires tend de plus en plus à s'accélérer et que l'année prochaine, ils nous arrivera un bien plus grand nombre de colons que par le passé.

Il suffit d'en appeler au témoignage des députés de l'ouest pour se convaincre que ces immigrants de l'ouest américain sont les meilleurs colons auxquels le pays puisse ouvrir ses portes. Ils sont parfaitement propres, grâce à leur expérience passée, au genre de culture qui s'adapte le mieux aux prairies. Pleins d'énergie, comptant sur leurs propres forces, ce sont, à tous égards, d'excellents citoyens. Nous les accueillerons toujours à bras ouverts et il nous fait plaisir de constater que les terres incultes du district d'Edmonton se couvrent d'établissements fondés par ces colons.

M. WILSON : Evidemment le ministre ne tient guère à expédier la besogne, car il parle autant que tous les autres députés ensemble. C'est son droit, d'ailleurs. Je le répète, j'ai deux reproches à formuler : dépenses inutiles ou compensées par de maigres résultats et immigration d'une mauvaise classe de colons. Le ministre n'a pas répondu à la question que je lui ai posée au sujet de l'Irlande. Il se vante du grand nombre d'immigrants qu'il a fait venir au pays. D'Angleterre et du pays de Galles il est venu, l'année dernière 8,184 immigrants, et d'Irlande seulement 875, ce qui ne l'empêche pas de dépenser en salaires pour l'Irlande seule $450 de plus que pour l'Angleterre. Ce n'est pas ainsi qu'agirait un homme d'affaires prudent. Quant au succès qui a couronné son œuvre, je m'en tiens au témoignage des fonctionnaires de son ministère qui nous ont déclaré qu'on y suit toujours la pratique en vogue sous l'ancien régime. Je n'ai rien à redire à ce sujet, et j'espère que tout en appliquant ce système, le ministre sera plus heureux que ne l'ont été ses prédécesseurs.

M. SPROULE : Le ministre a fait en plein parlement une affirmation fort singulière ; il prétend que les efforts tentés par ses prédécesseurs pour recruter des immigrants aux Etats-Unis ont abouti à l'avortement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La chose n'est pas douteuse.

M. SPROULE : S'il était bien renseigné, le ministre n'ignorerait pas que M. Webster est venu de session en session rendre compte de ses travaux au comité et qu'il ne manquait jamais de déployer à nos regards des photographies où l'on voyait défiler devant nos yeux de nombreux trains chargés d'immigrants des Etats-Unis venant s'établir soit au Manitoba soit aux Territoires du Nord-Ouest ; et qu'en outre il nous a donné lecture de nombre de lettres racontant le succès de ces colons. Il y avait quelquefois jusqu'à sept et même vingt-trois wagons chargés d'immigrants ; outre un train de trente wagons chargés des effets des colons partant pour le Canada. Le ministre le voit donc, l'œuvre de ses devanciers a été un succès et il a le front de venir nous dire aujourd'hui qu'elle a abouti à l'avortement! De deux choses l'une : ou il ignore ces faits ou il ne les ignore pas. S'il les ignore, il est honteux que lui, un ministre, fasse preuve d'une telle négligence à se renseigner sur des faits aussi connus ; et s'il les connaît, sa conduite est encore plus inexcusable. Pourquoi le système adopté sous l'ancien régime a-t-il, dans une large mesure, abouti à l'avortement? Parce que, d'année en année, l'opposition n'a cessé d'attaquer ce système ; au point que les crédits affectés au service de l'immigration ont graduellement été réduits au chiffre de $120,000. Pareille somme était insuffisante à faire de cette œuvre un véritable succès. Le secret du succès obtenu par le ministre de l'Intérieur, et la raison d'être du développement de cette œuvre, c'est l'armée d'agents qu'il emploie à ce service. Aux Etats-Unis il y a 250 agents qui reçoivent une rémunération pour chaque homme, femme et enfant qu'ils amènent au pays. Aujourd'hui le gouvernement dépense $445,000 pour une œuvre à laquelle il ne voulait pas accorder $12,000 il y a quelques années. Le ministre dit que sous l'ancien régime, cette œuvre a abouti à l'avortement ; et pourtant c'est encore le système de ses prédécesseurs qu'il apporte aujourd'hui. Nous avons critiqué la nomination de certains agents, entre autres, celle de M. Jury. Nous avons dit au ministre qu'il n'était pas sage de confier pareille misison à un tailleur ; et l'événement a justifié nos craintes. Nous ne condamnons pas le principe ou la chose ; nous sommes favorables à l'immigration ; mais c'est le système adopté et surtout l'application qu'on en fait que nous condamnons.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député doute si je suis bien renseigné au sujet de l'œuvre accomplie par l'ancien gouvernement, au point de vue de l'immigration et surtout de la propagande faite aux Etats-Unis. Je dois lui dire que je suis parfaitement au courant des faits. Pour mon bonheur ou mon malheur, je demeurais dans l'ouest, et j'étais bien au courant de ce qui s'y passait, quatre ou cinq ans avant d'être chargé du ministère auquel je préside actuellement, et avant de prendre la direction du service de l'immigration. Or, c'est un fait de notoriété publique que, plu-

sieurs années avant l'avènement des libéraux au pouvoir, la propagande faite aux Etats-Unis, dans le but de recruter des immigrants, a abouti à un complet avortement, chose que personne ici ne saurait nier et que tout le monde au Nord-Ouest connaît parfaitement.

M. SPROULE: Plusieurs citoyens du Nord-Ouest ont donné à cette assertion un démenti catégorique.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je parle en parfaite connaissance de cause, et l'honorable député ne connaît pas le premier mot de la question. Il affirme que nous avons aux Etats-Unis une armée de 200 agents. Il cherche à créer l'impression que nous avons 200 agents salariés. Il n'y a que 22 agents salariés aux Etats-Unis, et le grand nombre d'agents auxquels l'honorable député fait allusion ne rentre nullement dans cette catégorie, n'étant rétribués que d'après le nombre de personne qu'ils amènent au pays à titre de colons. Les membres du comité en conviendront, il n'y a pas un homme d'affaires qui n'approuverait ce système, qui consiste à ne rétribuer les agents que pour la somme de travail qu'il accomplissent.

J'ai un mot à dire au sujet d'une question qui est souvent revenue sur le tapis en séance de comité, depuis que j'ai pris la direction du service de l'immigration.

J'ai nommé à ces charges plusieurs messieurs qui avaient rendu des services politiques au parti libéral ; et chaque fois que les crédits relatifs au service de l'immigration sont venus sur le tapis, les députés de la gauche m'ont attaqué et on vivement critiqué l'administration de cette branche du service et tout cela, parce que j'avais cru devoir choisir ces agents parmi des amis qui avaient eu le malheur de rendre des services politiques au parti libéral. Je l'appréhende fort, je ne pourrai jamais me ranger à l'avis de l'honorable député à ce sujet ; car tant que j'aurai l'honneur de diriger cette branche du service public et tant que je trouverai parmi les libéraux des hommes intelligents et capables de remplir ces charges, force me sera bien de blesser les susceptibilités des députés de la gauche en nommant ces libéraux aux emplois en question. Parce qu'un libéral aurait rendu des services à son parti, en coopérant à son organisation, et parce qu'il passerait aux yeux de ses amis pour un homme intelligent, expérimenté et précieux pour son parti, ce n'est pas une raison pour l'ostraciser et lui refuser le droit de remplir des fonctions publiques. Toutes choses égales d'ailleurs, ces hommes intelligents et expérimentés sont aptes à bien remplir les charges qu'on leur confie ; et l'intelligence, le génie des affaires qu'ils ont déployés dans les affaires politiques sont une garantie suffisante qu'ils feront preuve des mêmes aptitudes dans l'exercice de leurs fonctions publiques Si les députés de la gauche avaient suivi mon exemple, et qu'au lieu de choisir pour agents d'immigration des nullités, des hommes sons valeur, ils eûsent pris des hommes d'intelligence, ayant déjà donné des arrhes au public par les services rendus au parti, ils auraient réussi tout autant que nous l'avons fait, dans leur œuvre de propagande. Nous n'avons nommé à ces postes importants que des hommes de mérite ; et si ces messieurs de la gauche continuent à les attaquer, force nous sera bien de conclure que ces attaques ne sont inspirées que par le dépit de voir arriver à ces fonctions des hommes qui se sont distingués par les services précieux rendus à leur parti. Bref, je le répète, j'appréhende fort qu'il ne me soit possible de jamais me ranger à l'avis de l'honorable député à ce sujet ; et il aura beaucoup de peine à me convertir à ses vues, et à me faire renoncer à cette pratique si répréhensible à ses propres yeux ; la nomination de libéraux aux charges vacantes.

M. TAYLOR : Si le ministre veut bien se reporter au rapport de l'auditeur général, page I—16, il constatera que le révérend S. Houston a reçu, jusqu'au 28 février 1900, un traitement de $800 ; frais de route, $148.72 ; transport de bagages, $19.60 ; frais d'entretien, $332.15 ; camionnages, $7.80 ; frais de poste, $11.80 ; impressions, $9.37 ; papeterie, $12.03 ; soit une totalité de $1,341.47. Je tiens à savoir qui est ce M. Houston ; où il demeure et quelle besogne il a faite.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : M. Houston, paraît-il, est un ministre du culte demeurant à Kingston ou dans les environs.

M. TAYLOR : Oui, à Kingston.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On m'avait fortement recommandé ce monsieur, comme un homme qui pourrait rendre de précieux services dans le Nord de l'Irlande, à titre de conférencier sur la question de l'immigration, vu qu'il vient lui-même de cette partie de l'Irlande. C'est le principal du "Queen's College," le révérend M. Grant, qui me l'avait recommandé, et c'est sur cette haute recommandation que j'ai nommé M. Houston. Il se rendit en Irlande, où il exerça ses fonctions pendant quelque temps ; mais nous jugeâmes à propos de nous dispenser de ses services, par raison d'économie. Il a rempli sa charge fidèlement et consciencieusement ; mais, je le répète, nous avons obéi à une raison d'économie.

M. TAYLOR : Outre la recommandation de M. Grant, il y avait aussi une autre influence qui a fait pencher la balance en faveur de M. Houston : c'est celle du député de Kingston (M. Britton).

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je le répète, c'est sur la recommandation de M. le principal Grant que M. Houston a été nommé.

M. TAYLOR : C'est une influence dont il faut sans doute tenir compte. Je connais bien M. Houston, et je sais aussi qu'il a rendu d'excellents services au parti. Je ne m'oppose nullement à ce qu'on nomme des ministres du culte à ces charges, pourvu qu'ils aient les aptitudes voulues pour la besogne ; mais je ne saurais oublier les attaques dont le révérend M. Benson a été l'objet. Il y a quelques années, lorsque M. Benson demeurait à Ottawa, il fit une conférence sur le Canada et parmi ses auditeurs se trouvait sir John A. Macdonald. L'ancien premier ministre jugea qu'il serait à propos d'envoyer ce monsieur en Angleterrt afin d'y répéter sa conférence dans quelques villes, et il proposa de payer ses frais de voyage. M. Benson se rendit donc en Angleterre, à titre de conférencier. L'on porta un crédit au budget dans ce but, et les honorables députés de la drote attaquèrent cet item et réussirent presque à chasser M. Benson du pays par les attaques dirigées contre lui. Aujourd'hui, voilà qu'on paie $1,341 à M. Houston, un des chauds partisans de ces messieurs de la droite. On l'envoie en Irlande, et je constate que six autres ministres du culte ont touché des sommes de $675, $572, etc. ; tout simplement pour le plaisir d'aller faire une excursion du même genre. Si ces messieurs ont rendu de réels services, c'est parfait. Mais, après avoir attaqué l'ancien gouvernement de ce chef, pourquoi ces messieurs suivent-ils cet exemple? Je tiens à savoir les services rendus par M. Houston, services qui l'ont autorisé à toucher $1,341.

M. BRITTON : Je connais fort bien M. Houston.

M. TAYLOR : Moi aussi.

M. BRITTON : Je le connais probablement mieux que l'honorable député.

M. TAYLOR : Non, il a demeuré dans mon comté plus longtemps que dans celui que vous représentez.

M. BRITTON : Il ne s'agit nullement d'excursion de plaisir, mais d'un voyage d'affaires. M. Houston était ministre de l'église presbytérienne, et desservant de l'église Cooke à Kingston . Il venait du nord de l'Irlande et avait l'habitude de visiter de temps à autre son pays natal, où il faisait des conférences sur le Canada, à l'instar de M. Benson. S'étant retiré du ministère, il se trouva sans emploi. La question était de savoir s'il demeurerait au Canada où s'il retournerat en Irlande, où il pourrait rendre service au Canada, à titre d'agent d'immigration.

M. CLANCY : Est-ce après ou avant qu'il se fût retiré du ministère?

M. BRITTON : C'est après sa démission. C'est un homme fort honorable, fort éminent, doué de grandes connaissances.

M. TAYLOR : J'en conviens.

M. BRITTON : M. le principal Grant, dit-on, pensa qu'on pourrait utiliser les services de M. Houston au bénéfice du Canada et le recommanda en conséquence au ministre de l'Intérieur. Bien que M. Houston soit libéral, je ne sache point qu'il ait jamais pris part aux luttes politiques. La plupart des membres de sa congrégation sont mes partisans et M. Houston était libéral tout comme d'autres ministres du culte.

M. FRASER : Comme tous les presbytériens du Canada.

M. BRITTON : Je n'ai jamais usé de mon influence en faveur de M. Houston. J'ai fait de vives instances auprès du ministre, afin de le faire maintenir dans sa charge ; mais il me dit que les frais d'immigration en Irlande étaient si élevés qu'il lui était impossible de se rendre à ma prière.

M. WALLACE : Le député de Kingston affirme-t-il qu'il n'a pas recommandé M. Houston en premier lieu?

M. BRITTON : Oui.

M. WALLACE : Alors il ne l'a jamais recommandé?

M. BRITTON : Non.

M. SPROULE : Il n'a pas autant d'influence que le principal Grant.

M. BRITTON : Je ne saurais dissimuler le fait que je n'ai pas l'influence voulue pour faire nommer mes clients aux charges de l'Etat, bien que souvent ce soient des gens parfaitement aptes à ces fonctions.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est là notre commune expérience.

M. BRITTON: Monsieur le principal Grant connaissait mieux que moi les aptitudes de M. Houston pour cette mission ; et d'ailleurs il n'avait d'autr but que de rendre service au Canada. A mon avis, M. Houston possédait à un haut degré les aptitudes voulues pour cette besogne. Il a vécu en Irlande ; il y avait donné des conférences ; il connaissait la population du nord de l'Irlande et il avait demeuré assez longtemps au Canada pour en connaître les resources. Il possédait donc toutes les qualités qu'on exige d'un bon agent d'immigration ; et je n'ai aucun doute qu'il a fidèlement rempli ses devoirs. S'il n'a pas réussi dans sa mission, nombre d'autres avant lui ont essuyé le même échec.

C'est donc à tort que l'honorable député (M. Taylor) critique cette nomination. J'ose dire—et j'invoquerais volontiers le témoignage de M. Benson à cet égard—que le député de Leeds fait une affirmation inexacte quand il dit que, c'est après avoir entendu la conférence de M. Benson, que sir John Macdonald décida de la charger, de faire des conférences en Engletaire. Je ne crois pas me tromper en affirmant que c'est M. Benson lui-même qui a demandé à sir John

Macdonald la charge d'agent fédéral d'immigration.

M. TAYLOR : Je n'ai jamais nié les aptitudes de M. Houston pour ce poste. Je connais mieux que le député de Kingston ce monsieur qui a demeuré dans le comté que je représente ici plus longtemps qu'à Kingston. Je confirme tout ce que l'honorable député a dit au sujet des qaulités de M. Houston. La seule critique que je me sois permise, c'est que ces messieurs de la droite approuvent aujourd'hui ce qu'ils blâmaient jadis. Parce que le gouvernement conservateur avait voté un crédit de quelques centaines de dollars à M. Benson, il se vit exposé aux attaques injustes de ces messieurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils ont été trop loin ; voilà tout.

M. TAYLOR : Alors, pourquoi ne font-ils pas amende honorable ? Voici six ou sept ministres de culte, fervents adhérents du libéralisme, qu'on envoie faire une excursion de plaisir en Irlande, aux frais de l'Etat. Est-il donc défendu de soulever pareille question dans cette Chambre ? C'est en vain que ces messieurs invoquent le précédent créé par le parti conservateur, puisqu'ils l'ont condamné à cette époque. Je n'ai rien à reprocher à M. Houston et il est possible que sa mission ait produit de bons résultats. On lui a payé $1,300 pour cette mission, tandis que M. Benson n'a reçu que $300 à $400. Si le député de Kingston veut se donner la peine d'aller aux renseignements, il constatera que c'est sir John Macdonald lui-même qui a fait la proposition en question à M. Bensoon.

M. INGRAM : Je suis de ceux qui approuvent la nomination de M. Devlin, et je conviens volontiers que le ministre de l'Intérieur a fait d'excellentes nominations. A mon avis, M. Devlin est un homme fort habile, bon orateur et de taille à faire honneur au Canada en Irlande. Mais je ne saurais approuver que le gouvernement nomme à ces emplois les meneurs et les chefs de file du gouvernement d'Ontario, lorsqu'il y a tant d'hommes respectables, anciens députés, fidèles partisans du gouvernement libéral, qui ont des aptitudes supérieures à celles de M. Preston pour cette mission et qui, malheureusement, sont aujourd'hui dans une situation si peu brillante qu'ils accueilleraient avec bonheur pareille aubaine. Il y a nombre d'ex-députés qui rempliraient bien mieux que M. Preston ne le peut faire, la mission d'agent d'immigration.

Une VOIX : Et mieux que M. Jury.

M. INGRAM : Sans aucun doute. Le gouvernement a tout à gagner à confier ces postes à des hommes possédant les aptitudes voulues, à d'anciens partisans qui ont bien mérité du gouvernement, sans compter que le ministre de l'Intérieur réussirait mieux à faire voter son budget avec toute l'expédition voulue.

M. FRASER : Qu'on me permette un mot, pour ramener la question sur le terrain pratique. Les meilleures autorités affirment que tout immigrant a une valeur de $1,000 pour le pays. Or, je voudrais savoir s'il est possible de faire un meilleur placement de capitaux que celui qui rapporte $1,000 pour $10.

M. WILSON : Le ministre se rappelle sans doute qu'en 1899 on a soulevé ici la question des uniformes à fournir aux agents d'immigration. Il nous déclara alors que ce n'est pas la coutume au ministère de fournir deux uniformes par année aux agents d'immigration. Cependant, l'année dernière, à Halifax, on a fourni deux uniformes à huit agents respectivement. A Québec on a fourni à M. Anderson un paletot coûtant $20, un habillement de $22.50, outre deux uniformes. Dans la même ville, on a fourni deux uniformes à chacun des neuf agents. Je voudrais avoir un éclaircissement à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTEREUR : La pratique du ministère est de fournir tous les ans à chacun de ces fonctionnaires un habillement complet, une paire de vêtements de dessous et un paletot ; et si les comptes établissent que l'on a fourni deux habillements complets en une seule année, c'est que les comptes de deux années sont confondus dans le rapport de l'auditeur général.

M. WILSON : Le ministre nous a déjà donné pareille explication, en nous promettant que la chose ne se répéterait plus à l'avenir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai guère pu faire pareille promesse, car il m'est impossible de prévoir l'époque où le tailleur transmet son compte au ministère. On acquitte ces comptes quand ils sont présentés. Le sous-ministre m'informe que partout ailleurs qu'à Halifax, on ne fournit qu'un habillement complet par année. A Halifax, les agents en reçoivent deux.

M. WALLACE : Je voudrais avoir un mot d'explication au sujet d'un item à la page L-17 : Québec et chemin de fer du Lac Saint-Jean—pour services rendus et à rendre relativement à la colonisatioon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En 1897, la Compagnie du chemin de fer Québec au Lac Saint-Jean obtint une première subvention de $8,000. Cette compagnie représenta au gouvernement qu'elle avait fait de grands frais pour le rapatriement des Canadiens-français émigrés aux Etats-Unis, et pour leur établissement au Lac Saint-Jean.

En conséquence de ces représentations, nous leur avons donné de l'aide au montant de $8,000, et je crois que nous leur avons

donné la même aide chaque année. La première année après que le paiement fut fait la question a été discutée très au long à la session suivante du parlement devant le comité des comptes publics et en cette Chambre, et je crois que les honorables députés se rappelleront que nos amis de l'opposition ne se sont pas opposés à ce que le paiement fût fait. L'ex-député d'York, l'honorable George E. Foster, qui a discuté la question assez longuement, a déclaré qu'il n'avait pas d'objection à ce que le paiement fut fait, mais que son objection avait rapport au fait que le crédit n'avait pas été spécialement voté. Je n'ai aucun doute moi-même que les compagnies de chemin de fer font une œuvre de colonisation très précieuse. Durant les six mois terminés le 30 juin 1900, la compagnie a contribué à amener au district du lac Saint-Jean 875 colons dont 450 venaient des Etats-Unis.

M. WALLACE : Le ministre n'a pas expliqué la partie importante—" services rendus et devant être rendus "—qu'est-ce que cela signifie ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ignore quelle est la signification exacte des mots inscrits dans le rapport de l'auditeur général, mais je décris la transaction telle qu'elle a été faite.

M. WALLACE : Si je comprends bien, les compagnies de chemin de fer ne les transportent pas gratuitement. Ils payent leurs places, je suppose ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est là une affaire dont je ne me suis pas occupé du tout.

M. WALLACE : C'est un fait très extraordinaire qu'un gouvernement se propose de payer une somme ronde à une compagnie de chemin de fer sur la propre représentation de celle-ci tendant à établir qu'elle favorise l'immigration des Etats-Unis ou qu'elle favorise les migrations, comme elle le fait en grand, de diverses parties de la province. Elle s'efforce d'attirer les gens dans la région du lac Saint-Jean et les fait venir de toutes les parties de la province, et le gouvernement lui donne $8,000 par année pour cela. Voilà qui prouve assez bien de quelle façon le gouvernement a dépensé ces $445,-0000 qu'il a demandé au parlement de voter pour favoriser l'immigration. Le ministre de l'Intérieur, lorsqu'on lui pose des questions sur ces divers sujets, prétend n'en rien savoir du tout. On ne peut s'attendre à ce qu'il connaisse tous les détails, mais, comme chef de son ministère, il devrait être prêt à nous donner quelques renseignements. Cependant il ne nous fournit pas une seule ligne pour nous démontrer que nos 250 ou agents d'immigration, ou nos 22 agents rémunérés aux Etats-Unis, ont vérifié cette dépense de $8,000 ou donné quelques résultats pour cette dépense. Tout ce que nous avons, c'est la déclaration de la compagnie de chemin de fer elle-même à l'effet que 875 colons sont allés dans la région du lac Saint-Jean, l'année dernière, et qu'un certain nombre d'entre eux venaient des Etats-Unis. Je ne discute pas cette déclaration, mais c'est là une drôle de manière de faire des affaires. Nous avons une armée d'agents d'immigration, et l'honorable ministre aurait dû pouvoir nous dire que ses agents ont examiné le travail qui se fait moyennant cette dépense de $3,000, et sont capables de démontrer qu'une bonne valeur a été reçue. Mais l'honorable ministre dit qu'il ne connaît pas le premier mot des résultats et il nous demande de voter l'argent.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ceci est la déclaration la plus extraordinaire que j'aie jamais entendue. Je viens de lire le rapport des résultats du travail de l'année dernière.

M. WALLACE : Tel que préparé par la compagnie de chemin de fer et non par les propres fonctionnaires de l'honorable ministre ?

M. WILSON : J'ai demandé un relevé complet sous les divers chefs de dépenses, mais par suite d'un malentendu entre M. Pedley et les sténographes, il n'a donné qu'un rapport partiel. Je veux avoir un relevé complet afin que nous puissions avoir le tout dans les Débats.

Le montant payé pour annonces durant l'année 1899-1900 a été comme suit :

Canada	$ 1,813 25
Grande-Bretagne	13,364 63
Continent	1,882 58
Etats-Unis	31,319 16
Total	$48,379 62

Le montant payé pour impressions de brochures, copies de documents et imprimés a été d'environ :

Canada	$31,861 05
Grande-Bretagne	9,243 61
Continent	2,563 42
Etats-Unis	8,202 03
Total	$51,870 11

Total pour annonces et imprimés, $100,249.73.

Le coût des appointements des agents, commissions sur les colons, annonces et imprimés aux Etats-Unis a été d'environ $56,173.21.

Le coût des appointements des agents, des annonces et des imprimés, dans la Grande-Bretagne, a été d'environ $28,758.24.

Le coût des appointements des agents, des annonces et des imprimés sur le continent a été d'environ $6,922.69.

Grand total, $89,854.14.

La dépense totale dans tout le Canada pour tous les services a été d'environ $196,500. Ceci comprend les appointements, frais de bureau et de voyages de tous les fonctionnaires et employés au Canada, le transport et le placement des immigrants, les subventions à la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean, à la Société de Rapatriement, aux hôpitaux, à la Société d'Immigration Protectrice des Femmes, Girl's Home of Welcome, &c.

Ces divers item s'élèvent en tout à $286-000 sur une dépense totale de $434,500. Si le ministre voulait nous donner le reste sous les divers chefs, je lui en serais très reconnaissant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On est à préparer le relevé, et nous le produirons quelque jour avant que la Chambre s'ajourne.

M. WILSON : Il avait été entendu que M. Pedley enverrait le relevé au comité afin de le faire inclure dans le rapport. Si l'honorable ministre veut consentir à faire intercaler le relevé complet dans le rapport, je serai satisfait.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je verrai le président et avec le consentement des deux côtés du comité, nous le ferons intercaler. Nous convoquerons une réunion d'urgence du comité dans ce but.

M. SPROULE : Je veux dire un mot de la déclaration du ministre concernant le triste échec qui est survenu dans la division de l'immigration sous l'ancien gouvernement en ce qui concerne notre service de l'immigration aux Etats-Unis. J'ai ici le rapport qui a été soumis au comité sur l'agriculture et la colonisation pour les années 1893-4-5. Je ne parle que des immigrants des Etats-Unis et des inscriptions de homesteads faites par eux.

	Inscriptions.	No d'âmes.
1893	88	2,300
1894	850	2,588
1895 (premiers dix mois).	529	1,822

Et ceci est à une époque où le service de l'immigration des Etats-Unis en était encore virtuellement à ses débuts. Et, cependant, l'honorable ministre dit que cela a été un triste échec.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député voudra-t-il lire les chiffres pour 1896?

M. SPROULE : Je ne les ai pas sous la main.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le nombre des inscriptions a été de 190, le nombre d'âmes a été de 608.

M. SPROULE : J'ai soumis la preuve en ma possession, qui, à mon avis, justifie ce que j'ai dit, savoir : que si le ministre connaissait les faits, il n'aurait pas dû faire la déclaration qu'il a faite, et que, s'il ne connaissait pas les faits, il aurait dû les connaître.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami a démontré ce que sont les rapports. En 1894, le nombre d'âmes a été de 2,588 ; en 1895, il a été de 1,912 ; mais il n'a pas donné 1896, qui a été la dernière année du gouvernement précédent.

M. SPROULE : J'ai donné la raison de cette omission. Je n'avais pas les chiffres sous la main. Je n'ai pas eu le temps de les avoir.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je vais suppléer à l'omission involontaire de mon honorable ami. Le nombre de colons est tombé de 1,912 en 1895 à 608 en 189. Nous nous sommes mis à l'œuvre et en 1898, le nombre d'âmes était de 9,900 ; en 1899, il était de 11,545 ; en 1900, il était de 15,500, et il sera de 20,000 ou plus, cette année.

M. FRASER : L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a parlé de vingt wagons remplis en une seule fois par des immigrants, comme si cela eut été d'occurence journalière. Un wagon transporte environ 50 voyageurs. Dans cette proportion, vingt wagons donneraient 1,000 immigrants.

M. WALLACE : Est-ce qu'un colon ne pourrait pas avoir à lui seul tout un wagon chargé d'effets utiles aux colons?

M. HOLMES : Oh ! oh !

M. WALLACE : Cela fait rire l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes).

M. HOLMES : Certainement, c'est une assertion ridicule.

M. WALLACE : Je puis dire à l'honorable député (M. Holmes) que c'est une chose très ordinaire pour un colon partant de chez nous que de remplir un wagon d'effets utiles à la colonisation. Il est facile de remplir un wagon de chevaux, de bétail, d'articles de ménage et d'instruments aratoires. Cela peut sembler risible à l'honorable député de Huron-ouest, qui est aussi ignorant sur ces questions qu'il l'est sur d'autres qu'il prétend discuter en cette Chambre. Mais il y a, apparemment, des choses qu'il connaît.

M. HOLMES : Nommez-les.

M. WALLACE : Par exemple, il sait comment manipuler une élection dans Huron-ouest. Et l'une des choses qu'il ne sait pas, c'est qu'un colon de Huron peut facilement emporter toute une charge de wagon d'effets de colon, et je n'ai aucun doute que chaque colon en fait autant.

M. SPROULE : Je veux donner les faits qui expliquent la diminution dont l'honorable ministre a parlé. J'ai dit que le système d'immigration a été attaqué d'année en année par l'opposition jusqu'à ce que le gouvernement d'alors, peu sagement, à mon avis, eût réduit cette dépense. J'ai ici la preuve faite devant le comité en 1895, preuve dont je vais lire un court extrait :

Q. Avez-vous projeté quelque changement dans le système durant l'année prochaine, comparativement à celui qui a été suivi l'année ernière ? —R. Le principal changement a été dans le sens de la réduction. Notre crédit était de $70,000 moins élevé que celui de l'année dernière.

Q. Combien a-t-il été dépensé l'année dernière ?—R. Notre crédit était de $200,000.

Q. Votre intention est de réduire cela à $130,-000 ?—R. Nous avons l'intention de le réduire à $130,000 cette année.

Cette réduction des dépenses explique le fait que les résultats n'ont pas été aussi satisfaisants. Et qu'est-ce qui a amené cet état de choses? Ce sont les attaques contre le système qui, répétées chaque année par l'opposition, ont fini par réussir.

M. McCREARY : J'ai quelques mots à dire de l'effet produit par les dépenses de l'immigration. Je crois qu'il y a une ou deux phases de la question que le ministre lui-même n'a pas touchées en ce qui concerne le coût de l'immigration durant les années où le parti conservateur était au pouvoir. Or, en ce qui concerne la déclaration de l'honorable député de Grey-est, disant que le gouvernement précédent avait amené des immigrants des Etats-Unis, je crois qu'il en a amenés, mais le malheur est que ces immigrants n'ont pas été convenablement placés, et pour ces raisons et pour d'autres le résultat en a été qu'une proportion considérable d'entre eux ont quitté le pays. Cet état de choses est devenu si sérieux en 1893 que le conseil de ville et la chambre de commerce de Winnipeg ont tenu des assemblées et ont pris des mesures pour enrayer ce mouvement du dedans au dehors. Au cours des quelques remarques que j'ai faites l'autre jour, j'ai déclaré que, lors d'une petite course en voiture que j'ai faite entre Winnipeg et Deer-Lodge, une distance de quatre ou cinq milles, nous avons rencontré vingt-neuf wagons recouverts de bâches, dont chacun contenait une famille qui s'en retournait de l'autre côté de la frontière. Il ne leur restait plus d'argent, et un grand nombre d'entre eux quittèrent le pays. On se rappellera que le recensement de 1891 n'a pas indiqué où étaient les colons venus entre 1881 et 1891. Et, si l'on eût fait un recensement en 1896, on aurait constaté que les colons que l'on prétendait être là n'y étaient pas. J'aimerais à citer au comité une ou deux raisons pour lesquelles ils n'étaient pas là, et démontrer comment les fonds du pays avaient été indûment et je pourrais presque dire frauduleusement dissipés. Les chiffres pour cette année accusent une dépense de tant, en argent. Autrefois, les dépenses en argent accusaient des sommes considérables, et il y avait aussi de grandes étendues de terres données à des sociétés de colonisation, et ces terres, à $5 l'acre, donneraient une somme beaucoup plus considérable que celle qui figurait dans les livres bleus et qui ont été imputées sur les dépenses de l'immigration. Je veux indiquer dans quelles circonstances les patentes de ces terres ont été obtenues, et demander en même temps si quelque chose ne pourrait être fait pour recouvrer les terres détenues par ces compagnies de colonisation, lorsqu'elles n'ont pas fait le travail en considération duquel ces terres leur ont été données. La plupart de ces compagnies ont obtenu des terres près des gares de chemin de fer. A Yorkton, Saltcoats, Russell, Churchbridge et autres endroits, il en a été ainsi. Quelques-unes de ces compagnies se sont honnêtement conformées au pacte conclu entre elles et le gouvernement. Je puis mentionner l'une des meilleures de ces compagnies, dans laquelle je crois que mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace) est intéressé—la Compagnie des Cultivateurs d'York. Je crois que cette compagnie a été honnête dans ses efforts pour mettre à exécution les arrangements conclus avec le gouvernement, et elle a amené de bons colons. Elle a aussi dépensé quelque argent, et je ne crois pas que cela ait été une opération profitable pour la compagnie. Mais je vais énumérer quelques-unes des autres compagnies.

M. WALLACE : L'honorable député dit que les compagnies de colonisation ont eu le soin de choisir leurs terres près des gares de chemin de fer.

M. McCREARY : Oui.

M. WALLACE : En tant qu'il s'agit de la Compagnie des Cultivateurs d'York dont il a parlé, elle a choisi son terrain dix ans avant la construction du chemin de fer. Elle ne pouvait savoir alors où le chemin de fer serait construit ; elle a pris un certain endroit, les colons y sont allés et le chemin de fer a suivi les colons. Ce n'est pas une compagnie qui a choisi ses terres près de la voie ferrée, parce qu'elle avait choisi ses terres dix ans avant la construction du chemin de fer.

M. McCREARY : Il se peut que ce soit une simple coïncidence. Naturellement, ce serait en 1876 que vous auriez choisi vos terres, car le chemin de fer est allé à Saltcoats en 1886.

M. WALLACE : Non, c'est durant l'hiver de 1882 que les terres ont été choisies, et le chemin de fer ne s'est rendu là qu'en 1892 ou 1893.

M. McCREARY : Je crois qu'il s'est rendu à Saltcoats en 1886. Dans tous les cas, je vais parler d'une ou deux autres compagnies. Or, la Compagnie de Colonisation Impériale a amené cinquante familles de crofters en 1889. Ces gens n'étaient pas propres à la culture ; ils avaient été pêcheurs sur l'île de Sye et autres endroits de l'Ecosse. La Compagnie de Colonisation Impériale prêtait de $600 à $1,000 à chacun de ces colons.

M. WALLACE : Mais pas aux dépens du gouvernement.

M. McCREARY : Le gouvernement a dit à ces gens : Si vous amenez un colon, nous vous donnerons un quart de section comme homestead pour ce colon et un autre quart de section comme paiement pour avoir amené ce colon. Cela fait 320 acres de terre qu'elle a eues pour chaque colon. Cinquante familles sont venues et maintenant l'on n'en saurait trouver plus de onze dans tout le district. Elles ne sont pas restées sur leurs homesteads ; la plupart d'entre elles n'y sont restées qu'un an. Je prétends que dans ce cas il y a trente-neuf fois 320

acres de terres qui n'ont pas été honnêtement gagnées, et pour lesquelles le gouvernement ne devrait pas donner de patentes. Calculez cela en argent à $3 l'acre, et vous comprendrez quelle perte le pays a subie sous ce rapport. Je crois que quelques patentes ont été émises, mais il y en a plus qui sont encore entre les mains du gouvernement et les terres ne sont pas imposables.

M. WALLACE : Je sais qu'en ce qui concerne notre compagnie, nous avons été forcés de prendre des patentes que nous en eussions besoin ou non, et que nous sommes devenus responsables pour les taxes d'école et autres.

M. McCREARY : Mon but est de soumettre au ministre les renseignements qui lui permettront de voir la situation des affaires et l'opportunité de nommer une commission durant l'été afin de découvrir quelles sont celles de ces terres qui ont été obtenues d'une manière frauduleuse. Or, en 1891 et 1892, quatre-vingt-dix autres familles ont été amenées du Dakota-sud dans le pays et se sont établies au nord-ouest d'Yorkton dans ce qu'on appelle la région de Sheho, cantons 29 et 30, rangs 10 et 11. Elles sont venues sous les auspices de la " Canada Settlers' Loan and Trust Company," qui avançait à chaque colon de $600 à $800, payant leur voyage du Dakota-sud et leur fournissant des provisions jusqu'à concurrence de la somme avancée. Toutes ont quitté le pays à l'exception de 17 familles, et la compagnie de prêt demande les patentes. Les renseignements que je me suis procuré dans le temps, étaient à l'effet qu'il ne restait plus que treize famille et qu'elles étaient allemandes. Ici encore nous avons 77 fois 320 acres de terres dont il faudrait s'occuper. Cette commission ne coûterait pas cher. Si l'on peut seulement recouvrer un lot de ces terres cela paierait ce que le pays dépenserait pour la commission. Maintenant, je vais vous citer quelques noms. Je ne crois pas trahir un secret en le faisant. Je vous citerai M. G. De Ballinhard, agent des terres fédérales à Yorkton, au moment actuel et membre influent du parti conservateur. Il occupe ce poste depuis des années, et il m'a dit que quelques-unes de ces compagnies se sont adressées à lui lorsqu'il était dans le pays depuis deux ans et lui ont demandé de signer une déclaration à l'effet qu'il était un colon amené par elles. Il fit étourdiment le déclaration qu'il avait été amené par une compagnie particulière, et sur la foi de cette déclaration, cette compagnie a reçu 320 acres de terres. M. Livingstone, un marchand de fer d'Yorkton, offre un autre cas semblable. Ces hommes étaient là depuis deux ou trois ans avant la formation de ces compagnies, et cependant un rapport fut envoyé à l'effet que ces hommes étaient des immigrants amenés par ces compagnies. La compagnie de colonisation va demander des patentes. Je dois dire que l'on a échangé beaucoup de correspondance avec le ministère au sujet des misères de quelques-uns de ces colons. Les intérêts s'accumulaient et la dette devint onéreuse. Je me suis efforcé de suggérer des moyens pour qu'ils prissent des homesteads, mais cela ne pouvait se faire. J'ai suggéré de les prendre au nom de leurs femmes, mais cela ne se pouvait pas. La conséquence en a été qu'ils ont été obligés de quitter le pays. En 1887-88, le gouvernement a importé d'Angleterre, des villes et des villages, un grand nombre de colons sous les auspices de la " Commercial Colony Loan Company," maintenant fusionnée avec la " Canada Settlers' Loan Company," qui a payé le prix du passage de l'Angleterre à Saltcoats et leur a fourni des provisions, leur avançant un prêt de $600 à $1,000 et prenant une hypothèque sur le terrain. 80 pour 100 de ces colons sont partis, et le terrain est fermé à la colonisation de même que dans la région de Sheho. Il y a eu une autre colonie de 50 familles amenées de Londres sous les auspices de l'Eglise d'Angleterre, et qui se sont établies à Churchbridge. Il ne reste plus qu'un seul de ces colons. Tout ce terrain est également fermé à la colonisation. Il y a donc, dans ce cas, 49 fois 320 acres de terre qui devraient être débitées au compte d'immigration de l'ancien gouvernement. Le même chose est arrivée à Moosomin. Il y avait 50 familles amenées de Londres-Est par le gouvernement, en 1884. Le gouvernement leur donna de l'aide sous forme de prêt, et leur procura des graines de semence deux fois à la veille des élections. Elles sont toutes parties maintenant à l'exception de trois familles. Un lot de Juifs avait aussi été établi par le gouvernement précédent près de Moosomin, et ils sont tous partis, et le terrain est fermé à la colonisation. Une autre colonie au nord d'Yorkton, appelée la colonie Ebenezer, et composée de Russes et d'Allemands, a été établie en 1888. C'est la seule colonie établie par l'ancien gouvernement qui ait quelque peu réussi. Environ sept sont partis. Ils sont aussi tombés sous la coupe de la compagnie de prêt, mais depuis le changement de gouvernement et les temps plus prospères, ils ont bien réussi et achètent plus de terrains, et ils ont pu payer le prêt qui n'était pas aussi considérable que celui qui est accordé aux anglophones. Je constate que sur le nombre des anglophones qui sont venus dans le pays de 75 à 80 pour 100 sont repartis, abandonnant le terrain à la compagnie de prêt et de colonisation, tandis que seulement de 25 à 35 pour 100 des étrangers sont partis, et ceux-ci ont été remplacés par d'autres. De fait l'ancien gouvernement n'avait pas de programme d'immigration ; il laissait faire la besogne par les compagnies de prêt et les compagnies de colonisation. Dès qu'ils contractaient des dettes en ce pays, ils partaient, pour éviter de les payer. Je vois que l'honorable M. Daly, dans son rapport de 1896, encourage cette chose même. Je vois dans une circulaire publiée

par M. Preston qu'il conseille, lui-aussi, la formation de compagnies de colonisation, et l'avance de certaines sommes d'argent pour amener des colons. On a essayé cela au Nord-Ouest et ça n'a pas réussi.

Je crois que c'est encore aujourd'hui un mauvais programme, et qu'on ne saurait le faire réussir. Lorsqu'un homme vient ici et contracte un emprunt de $500 ou $600, invariablement, il ne réussit pas, et je ne conseillerais pas au ministre d'encourager ce système. Il a été invariablement constaté que l'homme qui va s'établir sur une terre, construit sa propre maison et achète des animaux avec son propre argent et son propre gain, fait le meilleur colon. Je demande au ministre de prendre cette question en considération durant la vacance, de nommer une commission. En un mois l'on devrait pouvoir retrouver sur les relevés tous les noms des colons que l'on prétend avoir été amenés. S'il y a eu fraude, annuler toutes les patentes obtenues jusqu'à présent. Je crois que parce ce moyen 100,000 acres de terres pourraient être recouvrées par le gouvernement, et cela aiderait à payer les dépenses de l'immigration d'ici à deux ou trois ans.

Il y a encore une ou deux questions au sujet desquelles je désire dire un mot. L'une est relative à l'immigration qui remonte la ligne de l'Alberta. Je regrette beaucoup que l'honorable député d'Alberta (M. Oliver) ne soit pas à son siège. Après que j'eus parlé l'autre jour cet honorable député s'est plaint du genre d'immigration qui se dirige vers cette région. Eh bien ! j'ai découpé un extrait de son propre journal, le Bulletin d'Edmonton, au sujet des recettes du chemin de fer Edmonton et Calgary, une ligne de chemin de fer allant du Fort-McLeod et de Calgary à Edmonton. Cette ligne était entre les mains d'un receveur peu de temps après sa construction. Ce chemin était fortement endetté et ne donnait aucun profit il y a quelques années, mais comme résultat de l'immigration qui a afflué vers la région traversée par cette ligne durant les quatre dernières années, il a donné plus de profits qu'aucune autre ligne de chemin de fer en Canada et probablement plus qu'aucune ligne des Etats-Unis :

Les recettes par mille parcouru du chemin de fer Calgary et Edmonton durant l'année expirée le 30 juin 1900, ont été plus fortes que celles de tout autre chemin de fer canadien d'égal parcours. Le Railway and Shipping World pour mars donne un tableau des recettes brutes et nettes par mille parcouru et de leurs frais d'exploitation par mille parcouru. La longueur de chaque voie est également donnée. Quatre-vingt-huit chemins sont sur la liste. Les recettes brutes du Calgary et Edmonton pour la période mentionnée (avec une longueur de 295.07 milles) ont été de $326,126.29, et ses recettes nettes ont été de $128.264.66, laissant $797.867.63 pour les frais d'exploitation. La proportion des recettes aux frais d'exploitation est de 165 pour 100, ses recettes par mille, de 133.76 cents et ses frais d'exploitation, de 111.49 cents par mille.

Les recettes brutes de la ligne Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, avec une longueur de 253.96 milles, ont été de $100,702.63, et la ligne a eu un déficit dans les frais d'exploitation de $14,775.56. Elle a reçu 154.07 par mille, et les frais l'exploitation ont été de $176.76—étant de 34.82 de plus que le Calgary et Edmonton.

M. TAYLOR : Déposez-le comme ayant été lu.

M. McCREARY : Je constate que l'honorable député n'a rien déposé comme ayant été lu.

M. INGRAM : Cmbien y a-t-il de temps que ce rapport a été fait ?

M. McCREARY : Ceci comprend jusqu'au 30 juin 1900.

M. INGRAM : On m'informe que le Calgary et Edmonton fait circuler un train tous les deux jours.

M. McCREARY : Je puis dire à l'honorable député que le Calgary et Edmonton fait circuler quatre trains par semaine pour son service régulier et que maintenant, il fait circuler deux trains spéciaux par jour rien que pour les immigrants.

M. INGRAM : Combien y a-t-il de temps que cela a été fait ?

M. McCREARY : Cela a commencé vers le 15 mars et continuera probablement jusqu'en octobre.

M. INGRAM : Quand, cette année ?

M. McCREARY : Cela se fait maintenant et s'est fait l'an dernier. Il y a encore une autre question dont je voudrais parler. L'honorable député d'Alberta a fait l'autre soir des remarques très sérieuses sur le compte des Galiciens et des Doukhobortses. J'ai eu l'occasion d'écrire à Edmonton pour avoir des renseignements au sujet des immigrants de cette catégorie. L'honorable ministre de l'Intérieur a fait ce soir quelques déclarations relatant quelques-uns des renseignements que j'ai reçus, particulièrement la déclaration à l'effet que les Galiciens dans le district d'Edmonton avaient acheté pour $130.000 de nouvelles machines. J'aimerais à lire au comité l'opinion d'un journal publié à Edmonton qui réduit à néant l'assertion de l'honorable député d'Alberta que les déclarations que j'ai faites étaient inexactes, parce que, disait-il, je ne demeure pas à Edmonton.

M. WILSON : Puis-je demander à l'honorable député s'il veut discuter cette question maintenant ?

M. McCREARY : Je veux enregistrer ma déclaration et démontrer que ce que j'ai dit au sujet des Galiciens des environs d'Edmonton et de l'opinion qu'un grand nombre de gens du district d'Edmonton ont sur leur compte, était absolument exact.

M. WILSON : J'ai évité à dessein d'aborder cette question, parce qu'il se fait tard, tant en ce qui concerne la session qu'en ce qui concerne la soirée.

M. McCREARY : Assurément, on me donnera l'occasion de répondre à l'honorable député d'Alberta, et j'ai parfaitement le droit d'enregistrer l'opinion de l'organe conservateur d'Edmonton, le Post d'Edmonton, dans son numéro de 30 avril, commentant le débat qui a eu lieu en cette Chambre. Je vais lire une partie de l'article, puis le mettre au dossier.

Voici ce qu'il dit :

M. McCreary, député de Selkirk, a fait à la Chambre des communes l'autre jour une défense vigoureuse des Galiciens comme colons dans le Nord-Ouest, et le faits justifient ce qu'il a dit. Nous ne savons rien ici des Doukhobortes, excepté par ouï-dire, et il est peu sûr de se fier à cela, mais nous connaissons les Galiciens, et toute personne dépourvue de préjugés devra admettre qu'ils se sont montrés des colons industrieux, durs au travail, persévérants et patients. Nous avons déjà eu l'occasion de parler de cette question et d'exprimer notre admiration envers des hommes qui, sans autres ressources que leurs bras robustes, s'en vont sur une terre armés d'une bêche et mettent en culture des terres jusqu'alors incultes. C'est là ce qu'ont fait ces colons. Lorsqu'ils sont d'abord arrivés ici, leur costume, leurs manières et leur condition ont soulevé des protestations contre eux, mais la façon résolue avec laquelle ils se sont mis à l'œuvre sur les terres qui leur ont été assignées a désarmé la critique, et il n'y a pas aujourd'hui un home impartial qui, étant informé des sérieux efforts que font ces gens pour améliorer leur condition, ne dira pas qu'ils ont droit à notre admiration. Ils n'occupent qu'une petite étendue du grand ouest, qu'une acre comparé au pays presque illimité que les entoure et qui attend encore le colon, et dès que ce vaste territoire sera peuplé, comme il le sera, ils ne seront qu'une petite poignée d'hommes comparée à ce que le pays peut loger.

Je n'ai pas besoin de lire tout l'article pour démontrer que ce que j'ai dit au sujet des Galiciens aux environs d'Edmonton était exact, et que la déclaration faite par l'honorable député d'Alberta ne représente pas l'opinion des gens de cette ville. Ce journal est publié par deux messieurs qui demeuraient autrefois au Fort-Saskatchewan, à vingt-cinq ou trente mille d'Edmonton, et à moins de dix milles de la région habitée par les Galiciens. Ils ont vécu là jusqu'à ce qu'ils aient fondé ce journal et ils ont eu l'occasion de se mettre au courant de la condition de ces colons. J'ai reçu une ou deux lettres sur le même sujet. J'ai une lettre de MM. Larue et Picard, d'Edmonton, une maison figurant parmi les plus considérables de cette ville, qui font affaires avec les Galiciens. Ils disent :

En ce qui concerne les renseignements quant à la nouvelle colonie de Galiciens et de Russes, nous sommes heureux de dire qu'ils sont dignes de confiance à tous les points de vue, intelligents, laborieux et honnêtes. Ayant eu souvent l'occasion de faire affaires avec eux, nous avons toujours constaté que leur condition s'améliore constamment, de sorte que nous pouvons les recommander comme étant l'une des meilleures classes d'immigrants de notre pays.

A vous, sincèrement,

(Signé) LARUE et PICARD.

Après la Compagnie de la Baie d'Hudson et McDougall et Secord, ce sont les plus gros marchands d'Edmonton. Je crois que cette preuve suffira à convaincre le comité que les déclarations que j'ai faites au sujet de ces gens sont absolument exactes. Je voudrais dire un seul mot au sujet des Doukhobortses. Il a été dit quelque chose à l'effet que ces gens n'étaient pas une classe désirable d'immigrants. J'aimerais à lire une résolution qui a été adoptée par la chambre de commerce d'Yorkton, vers le temps où il était question du départ de ces gens d'Yorkton. Cette résolution est datée du 3 avril 1900 et se lit comme suit :

Attendu qu'il est venu à notre connaissance qu'un représentant du chemin de fer Pacifique du Nord, est actuellement dans ce district dans le but d'encourager les Doukhobortses à s'en aller en Californie, il est proposé par William Simpson, appuyé par J. J. Smith, que nous protestons énergiquement contre pareil procédé de la part de toute compagnie ayant reçu dans le passé ou devant recevoir à l'avenir de l'aide du gouvernement, et que copies de cette résolution soit envoyées au chemin de fer Pacifique du Nord, à Winnipeg, au commissaire de l'immigration et aux journaux quotidiens de Winnipeg.

(Signé) W. D. DUNLOP,
Président.

J. A. GREGORY,
Secrétaire.

Ainsi, les honorables députés peuvent voir que ceux qui connaissaient le mieux ces gens voulaient les retenir où ils étaient. J'ai d'autres preuves des bonnes qualités de ces gens comme immigrants, mais je ne retiendrai pas le comité pour les lui donner maintenant. Avant de reprendre mon siège, cependant, je dirai que je crois qu'il est à regretter que les dépenses pour l'immigration soient critiquées comme elles l'ont été, parce que je crois que le gouvernement ne saurait entreprendre rien de plus important que ce travail. Les honorables députés parlent de l'immigration telle qu'organisée par le gouvernement actuel, mais j'ai remarqué l'autre jour une circonstance très singulière qui s'est produite au sujet du gouvernement du Manitoba. Mon adversaire à la dernière élection, M. Haslam, n'était pas un conservateur à tous crins, selon les idées de M. Roblin, et une petite querelle a eu lieu entre lui et M. Roblin. M. Roblin a dit qu'il était un politicien mécontent, qu'il avait abandonné son parti parce qu'il n'avait pas été nommé agent d'immigration. Lorsque M. Haslam a voulu être nommé agen d'immigration au Dakota, M. Roblin lui a dit d'après une déclaration sous serment faite par M. Haslam qu'il voulait garder les $20,000 votés pour les fins d'immigration pour ses propres partisans besogneux. Je ne crois

pas que le gouvernement actuel puisse être accusé de rien de semblable à cela. Je crois que les résultats du programme d'immigration mis en vigueur par le gouvernement actuel a porté de bons fruits et que les gens de l'ouest en sont bien satisfaits.

Immigration—Dépenses casuelles—Agences britanniques et étrangères, y compris appointements des commis au bureau principal, $330,000.

M. INGRAM : Il y a quelques jours le ministre a répondu que les Doukhobortses n'avaient pas reçu de prêt pour l'immigration, mais qu'environ $20,000 avaient été payés pour diverses dépenses et que l'on s'attendait au remboursement de cet argent. Est-ce que cela a été remboursé ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On m'informe que l'argent n'a pas encore été remboursé.

M. SPROULE : Combien, sur ce crédit, est destiné aux appointements?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: $5,000 pour appointements au bureau principal.

M. SPROULE : Est-ce que cela comprend les commissions payées aux agents?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. SPROULE : Combien a-t-il été payé comme commisison aux agents l'an dernier?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $6,410 ont été payés durant le dernier exercice financier à titre de commission, aux agents des Etats-Unis.

M. SPROULE : Combien de commis surnuméraires sont employés au bureau principal ici?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y en a douze à présent. Ils ont passé l'examen du service civil, et ce sont en réalité des employés réguliers.

M. SPROULE : Combien en a-t-on nommés l'an dernier ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cinq.

M. SPROULE : Il est très tard maintenant et je crois que nous ferions mieux d'ajourner, ceci est une question qui prend ordinairement beaucoup de temps.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est bien.

Quelques résolutions sont rapportées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) : Je propose l'ajournement de la Chambre.

M. SPROULE : Quelle besogne allons-nous entreprendre demain?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre de l'Intérieur les avis de motion du gouvernement puis, les subsides.

M. SPROULE : Les subsides pour quel ministère?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre del 'Intérieur soumettra ses estimations supplémentaires.

M. SPROULE : Le ministre des Finances peut-il nous dire quand les autres prévisions supplémentaires seront soumises?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aujourd'hui, probablement.

La motion est adoptée et la Chambre s'ajourne à 1 h. 50 du matin (vendredi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 10 mai 1901.

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

PRET A LA COMMISSION DU HAVRE DE MONTREAL.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité général lundi prochain pour considérer les résolutions suivantes :

1. Que le Gouverneur en conseil pourra, de temps à autre, avancer et payer à la corporation des commissaires du havre de Montréal, en sus des deniers que le Gouverneur en conseil est autorisé à avancer à la dite corporation par le chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session) et par le chapitre 47 des Statuts de 1898, telles sommes de deniers, n'excédant pas en totalité la somme de un million de piastres qui seront nécessaires pour permettre à la dite corporation de construire les élévateurs à grains et autres facilités terminales nécessaires dans le port de Montréal.

2. Que nulle telle avance ne sera faite à moins que les plans, devis et estimés pour les travaux à faire par la dite corporation et pour lesquels l'argent à être ainsi avancé doit être dépensé, n'aient été d'abord soumis au ministre des Travaux publics et approuvés par lui.

3. Que la dite corporation devra, lorsqu'une avance lui sera faite, déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général, des débentures de la corporation (lesquelles débentures la corporation est par le présent autorisés à émettre), les sommes que ledit ministre prescrira, et devront porter la date du jour que l'avance sera faite, et être remboursables sous vingt-cinq ans à compter de la date de leur émission ; et, dans l'intervalle, elles porteront intérêt au taux de trois pour cent par année, qui sera payable semestriellement le premier jour de janvier et de juillet de chaque année.

4. Que le principal et l'intérêt des sommes qui seront ainsi avancés comme susdit, à la dite corporation seront payés par la corporation à même les revenus de la corporation pourvus par l'article 8 du chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session) et constitueront une charge sur les dits revenus de la même manière et au même degré que si les sommes ainsi avancées avaient

été empruntées par la corporation sous l'empire du dit chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session).

Je désire informer la Chambre que Son Excellence le Gouverneur général ayant été mise au fait de l'objet des dites résolutions, les recommande à la Chambre.

La motion est adoptée.

ROBERT W. SAUL.—LETTRE RELATIVE AUX TRAVAUX DU COLLEGE MILITAIRE A KINGSTON.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : M. l'Orateur, avant que l'on passe aux ordres du jour, je veux appeler l'attention de la Chambre, et particulièrement du ministre intérimaire du Travail (l'honorable M. Sutherland) sur une lettre que l'honorable député d'Addington (M. Bell) vient de recevoir, mais qu'il est empêché de soumettre lui-même à la Chambre, car il a été soudainement appelé ailleurs. Cette lettre se lit comme suit :

Camden-est, 10 mai 1901.

A. J. W. Bell, écr.

Cher monsieur,—Je suis allé à Kingston pour travailler à la construction d'une aile au collège militaire de Kingston, mais l'union internationale s'opposa à ce que je fusse employé tant que je n'aurais pas versé $25 dans le fonds de l'union pour en devenir membre. Je refusai de payer $25, mais j'offris de payer le prix d'entrée ordinaire, et le résultat a été que je suis aujourd'hui chez nous sans ouvrage. J'ai une famille nombreuse à faire vivre, je suis Canadien, et je ne puis avoir d'ouvrage à des travaux accordés par le gouvernement canadien. Que dois-je faire ? Un étranger qui nous arrive des Etats-Unis ou d'ailleurs s'il est membre de l'union, peut avoir de l'ouvrage, tandis que moi je suis obligé de rester les bras croisés, et de crever de faim. S'il nous faut des unions que ce soient des unions canadiennes et soumises au contrôle du gouvernement, afin qu'elles ne puissent pas commettre d'exactions et qu'elles traitent tout le monde avec justice. J'ai envoyé aujourd'hui au rédacteur de la Gazette du Travail une copie de ma plainte. Auriez-vous la bonté de voir à ce qu'elle soit soumise aux autorités compétentes, ou devant la Chambre, afin que je puisse travailler ?

Votre tout dévoué,

(Signé) ROBERT W. SAUL,
Camden-est, Ont.

Je crois que cette affaire tombe sous la juridiction directe du ministère du Travail, et je suis sûr que le ministre intérimaire, maintenant que son attention a été appelée sur le sujet, se fera remettre une copie de la plainte, ou s'il le désire, je lui passerai cette lettre, et j'ai confiance qu'il s'occupera de faire rendre justice à un citoyen candien qui ne demande qu'on ne l'empêche pas d'être employé à des travaux accordés à l'entreprise par le gouvernement canadien. Je suis sûr qu'il n'y a rien dans le contrat avec le gouvernement qui empêche M. Saul ou tout autre ouvrier canadien d'être employé aux travaux qui se font à Kingston. Je demande donc à l'honorable ministre de s'occuper de cette question immédiatement, afin que justice puisse être rendue à M. Saul et aux autres Canadiens qui sont dans la même position que lui. Il me semble intolérable que des Américains——

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député veut entamer une discussion au lieu de simplement poser une question, il devra terminer en faisant une motion.

M. WALLACE : Je ne veux rien dire de plus que ce qui est nécessaire pour appeler l'attention de l'honorable ministre intérimaire sur cette question, et dire qu'il me semble intolérable que des citoyens des Etats-Unis puissent avoir de l'emploi aux travaux du gouvernement, tandis que les Canadiens en sont empêchés, bien qu'ils consentent à devenir membres de l'union, si c'est nécessaire en vertu des conditions ordinaires et régulières. Mon honorable ami le député de Lanark (M. Haggart) demande pourquoi les ouvriers employés à ces travaux seront-ils obligés d'être membres de l'union. Cela soulève une autre question. Un citoyen canadien ne devrait pas être forcé de devenir membre de l'union, et il devrait y avoir—du moins on devrait les y mettre—dans toutes les adjudications d'entreprises, des clauses protégeant le citoyen canadien qu'il soit membre d'une union ou non, et le plaçant dans des conditions aussi favorables que tout autre Canadien, et plus favorables que les Américains.

L'honorable JAMES SUTHERLAND : M. l'Orateur, je crains fort que la loi établissant le département du Travail ne soit muette au sujet de cas de ce genre, mais je serai heureux d'appeler l'attention des fonctionnaires du département sur les plaintes de M. Saul. Je leur demanderai de s'assurer des faits, ils feront une enquête, et nous chercherons le moyen de rendre justice. Mon honorable ami (M. Wallace) sait très bien, sans doute, cela se voit par la plainte même, que ces travaux ont été adjugés à l'entreprise et ne sont pas faits directement par le ministère des Travaux publics.

M. WALLACE : Je voudrais bien savoir pourquoi le département du Travail a été créé si ce n'est pas pour s'occuper de plaintes de ce genre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je serai très heureux de faire faire une enquête, et s'il y a moyen de remédier à cet état de choses on y remédiera. Un rapport sera fait au ministère des Travaux publics.

M. WALLACE : Le ministre fera-t-il connaître ce rapport à la Chambre?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je suppose que la demande d'emploi a été faite à l'adjudicataire de l'entreprise.

M. WALLACE : Je présume que c'est le ministère des Travaux publics qui a adjugé cette entreprise, et il a dû prendre toutes les précautions nécessaires pour qu'un Canadien ne soit pas mis de côté au profit d'un Américain.

M. CLARKE : Y a-t-il des preuves de cela?

M. WALLACE : Oui, cette lettre de M. Saul.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon attention n'a jamais été appelée sur ce sujet.

CONFEDERATION AUSTRALIENNE.

M. HUGHES (Victoria) : Avant que l'on passe aux ordres du jour, je voudrais demander à l'honorable premier ministre s'il serait assez bon de communiquer à la Chambre copie du télégramme de félicitations qu'il a dû envoyer en Australie, j'en suis sûr, à l'occasion de l'ouverture du premier parlement.

Le PREMIER MINISTRE : Je dois dire à mon honorabe ami que le représentant du gouvernement canadien, ne nous a pas envoyé de télégramme relatant les paroles qu'il a pu prononcer à l'ouverture du parlement australien. Le gouvernement n'a envoyé aucun télégramme en Australie pour la bonne raison que nous n'avions pas été informés, officiellement ou autrement, de la date de l'ouverture du parlement. Mais nous avons envoyé l'honorable M. Mulock, qui, je n'en ai aucun doute, fera dignement tout ce qu'il faudra faire dans les circonstances.

VISITE DU DUC DE YORK.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Est-ce l'intention du gouvernement de préparer un programme pour la visite de Leurs Altesses Royales le duc et la duchesse de York ; a-t-on décidé où le duc et la duchesse auront leur résidence afin que les membres de cette Chambre puissent aller leur présenter leurs hommages.

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de ne pouvoir donner à mon honorable ami les renseignements qu'il demande. Il est impossible au gouvernement de formuler un programme de ce genre avant que Son Altesse Royale en reçoive communication et avant que nous sachions s'il lui est acceptable.

DEPARTEMENT DE L'IMPRIMERIE.

La résolution concernant des avances à l'Imprimeur du Roi pour lui permettre de faire des achats et de payer les gages des ouvriers, est rapportée, lue la seconde fois et adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) présente alors un bill (n° 137) Acte concernant le département de l'imprimerie et de la papeterie publiques.

M. WALLACE : Veuillez donner des explications.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je répéterai l'explication que j'ai donnée l'autre jour. Nous voulons par ce bill légaliser ce qui est depuis longtemps en pratique au sujet des fonds nécessaires à l'administration de l'Imprimerie nationale. Nous avons construit et aménagé un bon établissement d'imprimerie, mais nous ne lui avons pas donné le capital nécessaire à son administration. L'Imprimeur du Roi est payé par le parlement et par les différents ministères pour les travaux qu'il exécute pour eux ; non seulement il attend pour son paiement, comme tout homme dans le commerce est obligé d'attendre lorsque ses clients tardent à le payer, mais il lui faut aussi payer les fournisseurs et les ouvriers. Jusqu'à présent l'auditeur général lui accordait un crédit pour subvenir à ces frais, mais on a appelé l'attention du gouvernement sur le fait que cette pratique n'était pas autorisée par aucune loi, et ce bill est destiné à la légaliser.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

ALLOCATION A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

La résolution concernant une nouvelle allocation annuelle à la province de l'Ile du Prince-Edouard est rapportée, lue la seconde fois et adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) présente un bill (n° 138) Acte concernant une nouvelle allocation annuelle à la province de l'Ile du Prince-Edouard—lequel est lu pour la première fois.

PENSIONS A L'ETAT-MAJOR PERMANENT.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) : Je propose que le bill (n° 133) concernant les pensions aux officiers de l'état-major et aux officiers et soldats de la milice permanente et à d'autres fins soit lu pour la troisième fois.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : M. l'Orateur, la dernière fois que la Chambre a siégé en comité sur ce bill, on a appelé l'attention du ministre sur la demande de quelques officiers d'état-major mis à la retraite, qu'un article soit inséré dans le bill qui leur donnerait droit à une pension viagère. Je crois que le ministre a bien voulu dire qu'il s'en occuperait. Comme c'est la dernière fois que la question viendra devant la Chambre, et qu'en outre, j'ai reçu une autre lettre faisant la même requête, je crois qu'il est de mon devoir de demander au ministre s'il

a étudié la question d'insérer dans le bill un article qui donnerait satisfaction à ces officiers. Celui qui m'a écrit suggère d'ajouter au bill un paragraphe comme le suivant :

Un officier qui aura été mis à la retraite avant l'adoption de cet acte, aura droit à une pension viagère—à partir du jour où cet acte sera mis en vigueur—n'excédant pas la moitié de la solde et des allocations de son grade, lors de sa retraite.

Cela équivaudrait, je crois, à leur donner une demi-paye pour le reste de leurs jours. Quelques-uns de ces officiers ont été mis à la retraite sans qu'on ait pourvu à rien pour eux ; ils n'en ont pas pour bien longtemps à vivre, et ayant servi leur pays dans la milice pendant plusieurs années, ils croient qu'il n'est pas déraisonnable de demander que le ministre ne les oublie pas.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ainsi que je l'ai dit lorsque ces résolutions ont été discutées, les officiers auxquels s'intéresse l'honorable député ont déjà reçu une gratification en vertu des présents règlements, et si l'on insérait dans le bill un article spécial, je craindrais que cela ne compliquât la loi inutilement. Je préférerais en faire une chose à part, et par une courte résolution couvrir ce cas particulier, si le gouvernement—je n'ai pas encore pu discuter la question en conseil—est d'avis qu'il serait juste de recommander au parlement quelque proposition de ce genre.

M. HUGHES (Victoria) : Je suis heureux de voir le ministre reconnaître les droits de certains officiers qui ont été mis à la retraite en ces dernières années. Ainsi que le ministre le sait, quelques officiers ont été retraités récemment à l'âge de 60 ans, tandis que la loi leur permettait, je crois, de les garder jusqu'à l'âge de 62 et 63 ans. Ces officiers auraient pu bénéficier de ce bill, s'ils n'avaient pas été mis à la retraite. Je suis heureux d'entendre le ministre exprimer ces opinions sur la question et de le voir disposé à reconnaître leurs réclamations ; mais j'espère aussi qu'il considèrera la question d'augmenter soit la pension ou la paye de ces officiers, car il doit reconnaître qu'ils sont très peu rémunérés présentement, comparativement aux employés ordinaires du service civil. Une augmentation de paie leur assurerait une augmentation de pension.

M. WALLACE : Je veux de nouveau insister auprès du gouvernement sur l'extrême importance et sur la justice de venir en aide à ces officiers. Je crois que ceux qui, à cause de leur expérience militaire, sont plus en état que moi de parler sur ce sujet sont unanimes en faveur de cette demande, et je suis sûr que le gouvernement aura l'appui unanime des députés, de ceux au moins de ce côté-ci de la Chambre. A mon avis, ceux qui ont consacré la meilleure partie de leur vie au service de leur pays, dans une profession si remplie de dangers, ont des titres spéciaux à la reconnaissance du gouvernement. Tous les autres pays traitent généreusement ceux qui se sont consacrés à la défense de la patrie. Les Etats-Unis sont particulièrement généreux, et je crois que nous devrions montrer l'appréciation que nous faisons de notre mince en incluant ces quelques officiers. On me dit qu'il n'y en aura que douze ou quatorze qui sont dans cette catégorie. Je demande donc au ministre et au gouvernement de faire voter une somme aussi élevée que possible afin de rendre justice à ces officiers.

AMENDEMENT A L'ACTE CONCERNANT LE TERRITOIRE DU YUKON.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 118) modifiant l'acte du Territoire du Yukon et contenant de nouvelles dispositions pour l'administration de ce territoire.—Le ministre de l'Intérieur l'honorable M. Clifford Sifton).

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La Chambre s'est déjà occupée de ce bill et, à la demande de quelques députés, a laissé de côté trois articles sur lesquels on devait revenir plus tard. C'étaient les articles numéros deux, trois et neuf. A propos du deuxième on a soulevé la question de savoir si l'on devait permettre aux magistrats de police de continuer à pratiquer leur profession. A la suite de cette discussion, j'ai eu une conférence avec le ministre de la Justice, et nous avons décidé de recommander à la Chambre que cet article fût amendé de façon à ce que les magistrats de police n'aient pas le droit de pratiquer au barreau. Nous serons obligé de leur donner un traitement un peu plus élevé, mais tout bien pesé, nous croyons que c'est la meilleure chose à faire. Je me propose conséquemment d'amender les articles 2 et 3 comme suit :

2. Les magistrats de police nommés ainsi resteront en office durant bon plaisir ; et ne seront pas empêchés par là de pratiquer leur profession comme avocats.

3. Le traitement du magistrat de police nommé pour Dawson, sera de $2,400 ; celui du magistrat de police de White-Horse, sera de $2,400 ; et ces traitements pourront être payés sur les deniers sans destination spéciale du fonds du revenu consolidé du Canada.

Ces magistrats recevront des allocations de subsistance qui seront déterminées de temps à autre par le Gouverneur en conseil, et ces allocations seront payées sur les deniers votés par le parlement pour cette fin.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il est sage d'empêcher les magistrats de police d'exercer leur profession et qu'il vaut mieux les rémunérer un peu plus. J'approuve l'amendement, mais il sera peut-être difficile de remplir les blancs qu'on a laissés pour y mettre le chiffre de leurs traitements.

M. SPROULE : Le bill a été proposé au Sénat, et il n'a pas été précédé par une résolution de la Chambre. Le Sénat n'a pas le droit, sans cela, de proposer de bill compor-

tant une dépense de fonds publics, et la Chambre des communes non plus. Il faut une résolution.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette objection ne peut s'appliquer à l'article 2, mais il vaudra mieux attendre, pour adopter l'article 3, qu'une résolution ait été proposée.

L'amendement à l'article 2 est adopté et l'article passe tel qu'amendé.

L'article 3 reste en suspens.

Sur l'article 9.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'autre article qui avait été réservé est l'article 9, qui se lit comme suit :—

Il y aura appel devant un juge de la cour du Territoire du jugement final de la cour des magistrats de police dans toute cause civile ; où le montant réclamé, à part les frais, dépasse la moitié de la somme maximum sur laquelle la cour des magistrats a juridiction.

Je propose que cet article soit modifié de la façon suivante :—

Il y aura appel devant un juge de la cour du Territoire du jugement final de la cour des magistrats de police dans toute cause civile, où le montant réclamé, à part les frais, dépasse $100. Dans ce cas-là l'appel sera basé sur les dépositions données devant le magistrat de police, et le jugement de la cour du Territoire sera final.

J'ai apporté un peu de soin à cet article, et je crois que cet amendement donnera plus de satisfaction que la première rédaction.

Je suis averti par la Halle aux produits et aux grains de Winnipeg et par la Chambre de Commerce que si ce bill devient loi cela nous empêchera virtuellement au Manitoba de nous procurer de menus fruits. Presque tous nos menus fruits doivent nous venir de l'autre côté de la frontière. Dans un grand nombre de cas ils viennent d'une distance considérable, et il est nécessaire qu'ils soient mis sur le marché immédiatement après leur arrivée.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable député voudra-t-il expliquer de quelle manière cela fera tort aux marchands du Manitoba ? Je suis convaincu que cela ne les affectera pas le moins du monde.

M. PUTTEE : Je n'ai pas l'avantage d'être parfaitement au fait de ce commerce, mais la Halle aux blés et aux denrées de Winnipeg m'écrit comme suit :—

Nous avons l'honneur de déclarer que la Halle aux denrées de Winnipeg est convaincue que le bill est correct en tant qu'il s'agit des menus fruits canadiens. Les menus fruits vendus en cette province sont principalement importés des Etats-Unis, et les divers Etats, l'Orégon, le Kansas, le Texas et le Wisconsin, se servent tous de boîtes de différentes grandeurs. Pour la petite quantité de commerce qu'ils font avec le Canada, les exportateurs de ses Etats, ne considéreraient pas que cela vaudrait la peine de marquer les boîtes conformément à ce bill, et il serait impossible de faire marquer les boîtes après qu'elles seraient arrivées à destination, vu que les fruits en souffriraient.

Tous les menus fruits importés des Etats-Unis sont vendus d'après leur propre apparence; il n'y a pas de garantie quant aux dimensions du colis ; ils ne sont pas vendus au poids ou à la quantité mais tout simplement vendus à vue. Le commerce avec les Etats-Unis ne nuit pas aux fruits canadiens et ne leur fait pas concurrence, vu que les premiers ont cessé d'être sur le marché lorsque ces derniers y arrivent.

Il me semble que l'amendement de l'honorable député serait tout à fait hostile aux intérêts du commerce dans l'ouest. Si l'amendement disait que tous les fruits emballés au Canada sont assujettis à ces conditions, cela trancherait probablement la difficulté—si cela pouvait satisfaire le commerce d'Ontario.

M. SMITH (Wentworth) : Je suis d'avis que les représentations faites par la Halle aux denrées ont été faites sous une fausse impression. Il n'y a pas de baies qui viennent des Etats-Unis dans des boîtes plus petites que celles qui sont prévues par le présent acte, et à moins qu'elles ne soient plus petites, elles n'ont pas besoin d'être étampées.

M. PUTTEE : Mais il est probable que l'honorable député ne connaît pas le commerce des Etats de l'Ouest.

M. SMITH (Wentworth) : Oui, je le connais.

M. PUTTEE : Ces messieurs sont dans le commerce et vendent de menus fruits, et ils disent le contraire.

M. BLAIN : Je suis en faveur d'une grandeur uniforme des colis, mais je vois un point faible dans l'article proposé. Le but de cet acte est d'avoir au Canada une grandeur uniforme de boîtes pour les fraises. Si vous adoptez cet article, et s'il se trouve une boîte au-dessous de cette grandeur, elle devra être étampée comme telle, et alors vous légiférez pour mettre sur le marché un très grand nombre de grandeurs différentes de boîtes. Par exemple, un homme apporte dix boîtes de fraises ; si cinq de celles-ci se trouvent au-dessous de la grandeur réglementaire, la loi pourvoit à ce que la boîte soit étampée comme étant au-dessous de la grandeur requise. Il se peut que ces cinq boîtes trop petites varient elles-mêmes entre elles en ce qui concerne la capacité, et si vous leur appliquez la législation, vous légiférez pour tout le nombre, et par cette législation vous n'atteignez pas le but qui consiste à mettre sur le marché une boîte uniforme. Je crois que le comité saisira probablement non idée. Si celles qui sont marquées comme n'ayant pas la capacité voulue ne sont pas toutes de la même grandeur, elles reçoivent toutes la même application de la loi. Si l'une d'elles contient dix fruits de moins et une autre vingt fruits de moins, toutes deux sont étampées de la même manière. Puis, le jour suivant, elles retourneront sur le marché comme étant légalisées, et cepen-

dant, il y aura un grand nombre de boîtes de capacité diverse.

M. SMITH (Wentworth) : Il n'y a pas le moindre danger qu'une boîte marquée au-dessous de la grandeur requise soit mise sur le marché parce que le vendeur saurait qu'il ne pourrait recevoir pour cette boîte rien d'approchant sa valeur. C'est seulement pour prévoir le cas où un homme ayant quelques boîtes supplémentaires les offrirait en vertu de cet acte, s'il est mis en vigueur, que ce paragraphe est nécessaire. Ceci est une copie de l'acte du Massachusetts et de l'acte de Now-York. Les boîtes dans ces Etats sont d'un cinquième plus grandes que les boîtes dont on se sert en Canada, toutes celles qui sont moins grandes que cela sont marquées trop petites.

M. BLAIN : Je suis en faveur du bill si vous en retranchez cette partie de l'article qui dit qu'une boîte moins grande que la grandeur requise sera marquée trop petite. Je serais en faveur d'un disposition à l'effet que si une boîte était au-dessous de la grandeur requise, elle fût mise de côté et qu'elle ne fût pas admise sur le marché, et que les boîtes trop petites ne fussent pas marquées du tout.

M. HENDERSON : J'aimerais à entendre le ministre déclarer à la Chambre, comme je lui ai demandé de le faire lorsque le bill a été pris en considération la dernière fois, si la capacité du type proposé, quatre cinquièmes d'une pinte, est plus grande ou plus petite que la boîte dont on s'est servi depuis trente ou quarante ans dans Ontario. Si elle est considérablement plus grande ou plus petite, la Chambre devrait hésiter quelque peu à appuyer l'amendement. Je ne pourrai consentir à l'amendement que lorsque je croirai qu'aucun changement important n'est fait au type. Nous ne voulons pas déranger le commerce, nous ne voulons pas nous éloigner de ce que nous avons fait depuis nombre d'années, et de ce qui a si bien fonctionné. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on donne forme de loi à une pratique qui a prévalu depuis si longtemps, mais je ne veux pas que nos gens soient soumis à une punition si le hasard voulait qu'une boîte dont ils se servent ou dont ils se sont servi différât un peu du type qui doit être adopté. Je veux que le ministre prenne la responsabilité de dire au comité si la boîte dont on se sert dans Ontario est plus grande ou plus petite que le type que l'on se propose maintenant d'adopter. Je dois dire que j'ai fait moi-même un calcul en mesurant le sommet de la boîte, comme étant de quatre pouces et trois quarts, le fond de la boîte comme étant de quatre pouces carrés avec une profondeur en talus de deux pouces et sept huitièmes. Ainsi que je l'ai dit au comité l'autre soir, j'ai trouvé que le contenu de la boîte dont on s'est servi depuis si longtemps est d'environ trois quarts de pouce cube moindre que le type proposé dans l'amendement introduit par l'honorable député de Wentworth (M. Smith). J'ai demandé au ministre de faire reviser ce calcul, et si je me suis trompé, je désire que l'erreur soit rectifiée.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ainsi qu'il a été suggéré hier par l'honorable député d'Halton (M. Henderson) j'ai fait mesurer une boîte qu'il a eu la bonté de m'envoyer. Le résultat du calcul fait par un fonctionnaire de mon ministère a été comme suit : Il a été constaté que la boîte à baies examinée est de 19-100 de pouce cube plus grande en capacité que celle qui est proposée par le bill. C'est-à-dire que la boîte est plus grande. Je ne suis pas en mesure de dire que la boîte qui m'a été envoyée est un échantillon des boîtes dont on se sert généralement dans Ontario pour les fruits. Tout ce que je puis dire c'est que le mesurage a été fait aussi exactement que possible, et je donne ces chiffres au comité.

M. HENDERSON : Les boîtes que j'ai données à l'honorable ministre comme échantillons, je les ai obtenues de l'une des plus grandes manufactures de boîtes de la province d'Ontario, et il n'y a aucun doute que la boîte dont il a calculé la capacité est la boîte régulière employée dans la majeure partie d'Ontario. Je crois qu'il n'y a aucun doute à cela. Or, la différence entre les deux calculs s'explique comme suit : Il est assez difficile de déterminer les dimensions exactes d'une boîte. J'admets que toutes ces boîtes ne sont pas exactement de même dimension. Elles sont faites avec beaucoup de hâte et un garçonnet en fera peut-être de quatre à cinq par minute, et les honorables députés comprendront facilement qu'elles ne sont pas faites avec une exactitude aussi parfaite que les mesures d'une pinte ou des parties d'un gallon. J'ai obtenu du fabricant les dimensions de ces boîtes. Le sommet est de 4¾ pouces carrés et les parois en talus ont 2⅞ pouces de profondeur. Le ministère du Revenu de l'intérieur a fait son propre mesurage et il a mesuré le sommet comme étant de 4 9-10 pouces soit ·1⅝ de pouce de plus que le mesurage que j'ai donné. Le fond est mesuré comme étant de 3 19-20 pouces au lieu de 4 pouces. Voilà toute la différence, mais ce léger écart modifie le résultat comme je l'ai dit. La boîte, au lieu d'être de ¾ de pouce moindre que les ⅘ d'une pinte, se trouve à avoir, je crois, d'après les mesurages de l'honorable ministre, 1 pouce de plus que ces ⅘ d'un pinte impériale. La différence est très minime et l'écart que nous avons dans le calcul s'explique par l'écart dans le mesurage.

M. PUTTEE : J'aimerais à savoir si l'honorable ministre a des renseignements quant aux dimensions des boîtes employées dans les diverses parties du pays, ou aux dimensions des boîtes qui sont importées dans les diverses parties du pays. Ce serait une affaire très sérieuse si cet amen-

dement devait nuire au commerce dans l'ouest, vu que nous n'avons pas de menus fruits et que nous sommes virtuellement obligés de les importer tous.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je puis dire à l'honorable député (M. Puttee) que j'ignore quelles sont les boîtes dont on se sert aux Etats-Unis, que je ne sais pas d'où les fruits sont expédiés au Canada : je ne sais pas non plus si la boîte dont un échantillon m'a été transmis, est un bon échantillon des boîtes employées pour cette espèce de fruits. De fait, je sais que j'ai vu des boîtes de dimensions moindres que celle qui m'a été montrée, mais je ne saurais me porter garant de la dimension des boîtes dont on se sert ordinairement pour les fruits qui viennent des Etats-Unis ou employées dans tout le Canada.

Le PRESIDENT (M. Macdonald) : Est-ce le désir du comité d'adopter le paragraphe 2 de l'article 4 tel qu'amendé ?

M. SMITH (Wentworth) : J'ai à proposer un supplément à ces paragraphes, lequel se lit comme suit :

Que les paragraphes 3 et 4 de cet acte entreront en vigueur le 1er février 1902.

Il serait peu sage de mettre cet acte immédiatement en vigueur vu qu'il y a en mains un très grand nombre de boîtes et de corbeilles.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous insérerons cet amendement plus tard.

L'article, tel qu'amendé, est adopté.

Sur l'article 6.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose de modifier le paragraphe 2, de l'article 6, de façon à ce qu'il se lise comme suit :

Tout manufacturier ou importateur qui néglige de se conformer aux dispositions de cet article sera, sur conviction sommaire, passible d'une amende de pas moins de 25 cents par pelote, et tout fabricant ou importateur de fil d'engerbage qui n'a pas la longueur par livre étampée sur la pelote sera, sur conviction sommaire, passible d'une amende de pas moins de $1 et pas plus de $25 par pelote, et tout le fil d'engerbage qui n'aura pas la quantité voulue sera confisqué par la Couronne ; pourvu qu'aucune insuffisance dans le nombre de pieds contenu dans la pelote ne soit considérée comme une contravention à cet article à moins que cette insuffisance dépasse 5 pour 100 de la longueur déclarée sur cette étampe.

M. SPROULE : Ce serait peut-être une sauvegarde que d'insérer cette disposition afin d'empêcher les gens d'expédier du fil d'engerbage de longueur insuffisante, mais il n'y a pas un homme sur mille qui déroulera une pelote de fil d'engerbage pour le mesurer parce que, s'il fait cela, il ne pourra jamais s'en servir sur sa machine.

M. PUTTEE.

M. STEPHENS : Je voudrais demander à l'honorable ministre où ce fil d'engerbage sera inspecté et qui l'inspectera.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : L'officier des poids et mesures, si un cas d'insuffisance de longueur lui est rapporté et s'il est appelé à le mesurer.

M. STEPHENS : Il ne sera inspecté que sur rapport à cet effet ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. STEPHENS : Y aura-t-il inspection de ce fil d'engerbage à la manufacture ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. STEPHENS : Ou ailleurs avant qu'il soit vendu aux consommateurs ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non. Si quelqu'un porte plainte devant l'officier compétent ou le sous-inspecteur des poids et mesures, une inspection sera faite.

M. STEPHENS : Je suis d'opinion que ce qu'il conviendrait de faire, ce serait d'inspecter le fil à l'endroit où il est fabriqué et dans le cas du fil américain, il devrait être inspecté en entrepôt.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Les articles précédents de ce bill ont été intercalés l'an dernier par celui qui représentait alors le comté de Leeds (M. Frost), un homme pratique, me dit-on, un fabricant d'intruments aratoires et qui vend de grandes quantités de fil d'engerbage. On ne saurait encore déterminer l'effet de la loi parce que le bill n'est entré en vigueur qu'au mois d'octobre dernier. Lorsque le bill a été introduit, l'intention était de protéger le cultivateur contre ceux qui tenteraient de le tromper en lui vendant du fil qui n'aurait pas la longueur représentée. Mon honorable ami (M. Stephens) verra qu'il est impossible d'inspecter le fil à la manufacture. Nous n'excluons pas le fil d'engerbage importé des Etats-Unis, et il ne semble pas possible qu'un fonctionnaire canadien puisse traverser la ligne pour aller inspecter du fil d'engerbage dans les manufactures américaines. Il y a deux dispositions dans ce bill ; l'une qui impose une amende à celui qui néglige de mettre un timbre sur la pelote de fil, et l'autre qui impose une amende au fabricant ou à l'importateur de fil d'engerbage lorsque la véritable longueur, tel que requis par la loi n'est pas étampée sur la pelote. Après avoir examiné le cas avec soin, nous avons cru que, pour le présent, du moins, c'était le seul moyen de protéger les cultivateurs contre ces fraudes dans la vente du fil d'engerbage.

M. STEPHENS : Ce fil d'engerbage devrait être inspecté dans les sacs. Après

qu'un sac de fil est vidé toute personne peut changer les étiquettes, mais si le sac était ouvert et le fil inspecté dans les sacs, je crois que l'on éviterait ce danger jusqu'à un certain point. Après que les sacs sont ouverts et que le fil en est enlevé, il est très facile à une personne mal disposée de changer les étiquettes puis de porter une plainte à l'effet que le fil d'engerbage n'est pas correct et de causer ainsi des embarras à des innocents. On éviterait beaucoup de difficultés si le fil était inspecté dans les sacs.

M. CLANCY : Il me semble que cela rendrait une inspection convenable tout à fait impossible. Le bill décrète que les fabricants canadiens doivent mettre un timbre sur chaque pelote indiquant le nombre de poids de longueur qu'elle contient. C'est là une protection contre nos propres fabricants, et si les fabricants des Etats-Unis espèrent s'emparer du commerce canadien, il faut qu'ils se soumettent à toutes les conditions auxquelles nos propres gens sont astreints. Mon honorable ami (M. Stephens) est un quincailler pratique, mais il semble anticiper des difficultés qui ne se présenteront probablement pas. Ce serait presqu'un acte de folie de la part d'un homme qui achète du fil et qui est content d'avoir le nombre de pieds pour lequel il a payé, que de changer l'étiquette et de porter une plainte contre le vendeur dans le simple but de lui faire payer l'amende. Je ne crois pas que nous ayons la moindre raison de craindre à ce sujet. Mon honorable ami de Kent sait très bien qu'il serait impossible d'inspecter tout le fil d'engerbage en sacs. Il nous faut rejeter la responsabilité sur le fabricant et le vendeur plutôt que sur nos fonctionnaires, en leur demandant un travail qu'il leur sera impossible de faire. Mon honorable ami (M. Stephens) verra que le bill est tout à fait praticable et que son objection n'est pas aussi sérieuse qu'il le croit.

M. HEYD : Devant qui cette plainte devra-t-elle être portée contre le fabricant ou l'importateur? Devra-t-elle être faite avec le consentement de l'inspecteur des poids et mesures dans une localité particulière, ou cela peut-il être fait devant n'importe quel juge de paix?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si l'acheteur croit que la pelote de fil qui lui a été vendue ne contient pas la quantité convenable, il peut s'adresser à tout inspecteur des poids et mesures et en obtenir un certificat à l'effet qu'après inspection il y avait insuffisance dans la longueur du fil d'engerbage.

M. HENDERSON : Pourquoi n'irait-il pas directement à un juge de paix et ne transmettrait-il pas le renseignement de la manière ordinaire pour infraction à la loi? Autrement la loi sera d'une application très difficile. Je ne vois rien dans l'acte qui force le plaignant à s'adresser à l'inspecteur des poids et mesures. La procédure devrait être très simple à mon avis. Si vous trouvez une pelote de fil sans étiquette, le fabricant est passible d'une amende de vingt-cinq cents pour chaque pelote, et si la longueur n'était pas étampée sur cette étiquette, il serait passible d'une amende de $1 à $25. Je crois qu'une personne qui a été lésée devrait avoir la permission de porter plainte devant un magistrat de le manière ordinaire et de faire juger la cause. Je crois que cet acte offre une excellente protection aux agriculteurs de ce pays, car je n'ai aucun doute que dans bien des cas, particulièrement dans le cas du fil d'engerbage importé, ils ont été trompés.

M. STEPHENS : Je suis tout à fait d'accord avec mon honorable ami (M. Henderson) à l'effet que ceci est une bonne loi si l'on peut la rendre praticable. Si un homme s'en va à la campagne et ouvre un sac de fil d'engerbage, il peut avoir une autre étiquette dans son gousset, et il peut être disposé à mettre cette étiquette sur la pelote. Le fil a 450 pieds de longueur, par exemple, et il met une étiquette disant que la longueur est de 650 pieds, puis il pourrait dire partout que la longueur n'est pas exacte. Il porte cette pelote de fil chez un magistrat et fait condamner à l'amende celui qui la lui a vendue. Ce n'est pas l'amende que craint le marchand ; c'est le discrédit qui s'attache à son commerce. S'il est constaté qu'il a vendu une pelote de fil qui est censée avoir 650 pieds à la livre et qui n'a mesuré que 450 pieds, les gens diront qu'il est malhonnête dans toutes ses opérations. Je vois là un danger et il devrait y avoir un moyen d'y remédier.

M. WALLACE : Je crois que tous les dangers dont parle l'honorable député de Kent sont imaginaires. Il sait parfaitement bien qu'une pareille chose ne pourrait pas arriver pour cette raison. La pelote de fil mesurant 650 pieds est de manille pure et elle est étampée comme telle. Même sans l'étampe, une pelote de pure agavée ne pourrait être prise pour de la manille ; et si quelqu'un transférait l'étiquette de l'une à l'autre, n'importe qui pourrait s'en apercevoir. Il n'y a aucune possibilité du danger dont parle l'honorable député de Kent. Je crois que c'est une proposition admirable que celle qui consiste à décréter que chaque pelote de fil, qu'elle soit importée ou fabriquée au Canada, doit être étampée de façon à indiquer la logueur par livre. Si un marchand vend une livre à 19 cents et une autre à 12½ cents, l'acheteur peut facilement calculer quelle est celle qui est la moins chère, car si le fil à 10 cents est de 450 pieds à la livre, et si le fil à 12½ cents est de 650 pieds, ce dernier est le moins cher, et l'acheteur sait exactement ce qu'il fait. C'est une protection pour l'acheteur et pour le vendeur honnête. Il ne peut y avoir transfert de l'étiquette. Supposons qu'un malhonnête homme voulût faire cela, où prendrait-il l'étiquette? Il ne pourrait que transférer une

étiquette d'une pelote à une autre, et il n'y gagnerait rien, parce que, s'il mettait une étiquette de manille sur une pelote d'agavé, il ne ferait que découvrir la malhonnêteté du procédé. Il n'y a pas le moindre danger que cela se fasse.

L'honorable M. ROSS : Il y a une grande fabrique de cordage à Darmouth qui fabrique une quantité de ce fil et celui-ci est envoyé dans l'ouest. Supposons que deux ou trois de ces étiquettes soient perdues en route, qu'est-ce que l'on ferait dans ce cas?

M. SPROULE : Toutes les pelotes sont mises dans des sacs et les sacs ne peuvent se perdre.

M. STEPHENS : L'honorable député d'York-ouest (M. Wallace) dit que l'on peut facilement découvrir la différence entre une espèce de fil et une autre espèce, il suffit que la différence soit de 5 pour cent pour qu'un homme soit responsable. A moins d'être un expert, nul ne pourrait distinguer une différence de dix pour cent, et il est même douteux qu'un expert puisse la distinguer. Il pourrait distinguer l'agavée de la manille, mais il ne saurait distinguer l'agavée de l'agavée mélangée à la manille, ni du chanvre de la Nouvelle-Zélande. Quant au transfert des étiquettes, l'honorable député demande où l'on prendrait les étiquettes. Le pays est rempli d'étiquettes au temps des récoltes, et il ne serait pas difficile de s'en procurer. Outre cela, un grand nombre d'étiquettes tombent des pelotes lorsqu'elles sont dans les sacs, de sorte qu'il ne serait pas sûr qu'il y aurait une étiquette sur chaque pelote lorsqu'on les retirerait du sac.

M. HEYD : La raison pour laquelle j'ai demandé devant qui la plainte pourrait être portée et sur l'instance de qui, c'est qu'une difficulté pourrait surgir entre fabricants rivaux. Dans la ville où je demeure, nous avons deux fabriques de fil d'engerbage, et elles ne s'opposent pas à cet article en particulier. C'est l'un des articles en vertu desquels nous nous efforçons de rendre les gens honnêtes au moyen d'un acte du parlement. Nous nous efforçons de protéger le cultivateur contre le commerçant malsonnête. Les difficultés dans l'application de ce bill ne sont pas estimées à leur juste valeur. Ce ne sont pas les consommateurs de fil d'engerbage qui auront l'adresse nécessaire pour découvrir des fraudes comme celles que l'on a l'intention de réprimer, et il sera très facile à un fabricant rival de détruire la réputation d'un autre. En conséquence, je suis heureux que les plaintes ne puissent pas être portées ici et là sans le consentement de l'inspecteur, qui, je le suppose, s'enquerra des faits afin de découvrir s'il y a eu fraude ou non. Vous ne pouvez distinguer le fil d'une manufacture de celui d'une autre ; vous ne pouvez distinguer une pelote de 500 pieds d'une pelote de 600 pieds ; il faut un expert pour faire cela. Je suis très satisfait de pouvoir espérer que cette loi favorisera les cultivateurs. En même temps, je crois que son application est entourée de beaucoup de difficultés. Donner à qui que ce soit le pouvoir de porter plainte contre un fabricant ou un marchand sans un examen complet de la part de l'inspecteur des poids et mesures, ce serait exposer un homme à perdre sa réputation d'honnête manufacturier ou marchand à l'instigation d'un rival en affaire. Il est facile de mettre une étiquette de 600 pieds sur une pelote de 550 pieds ; et la seule manière de protéger les manufacturiers et les marchands est de voir à ce que le pouvoir de porter plainte devant le juge ne soit pas laissé entre les mains de tout le monde.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle disposition rend nécessaire un certificat de l'inspecteur des poids et mesures avant que l'on puisse intenter une action?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas de pareille disposition dans l'acte. Si un homme en accuse un autre d'avoir pris un timbre d'une pelote et de l'avoir mis sur une autre, le fardeau de la preuve retombe sur lui. S'il veut faire punir le coupable, il fera mieux de s'adresser à un inspecteur des poids et mesures afin de se procurer la preuve que la pelote a été ouverte et mesurée en présence d'un officier public. Un autre témoin pourrait faire la même chose. Mais il n'y a pas de disposition dans la loi qui oblige un homme de s'adresser aux officiers du ministère. Il peut aller devant le magistrat et établir sa cause, si c'est possible.

M. BORDEN (Halifax) : Je veux démontrer à l'honorable député de Brant-sud (M. Heyd) qu'il n'y a pas de nécessité de se procurer un certificat avant que d'instituer des procédures. Il est parfaitement clair, comme le dit le ministre, que le fardeau de la preuve de l'offense retombe sur le plaignant. Il peut y avoir quelque difficulté, comme celles qui ont été signalées par l'honorable député de Kent, sous ce rapport, vu que les fait d'où dépend la transaction pouvant, en pareil cas, n'être connus que du plaignant et ne pas être connus du tout du défendeur, ce dernier est, jusqu'à un certain point, à la merci du plaignant. Cependant, ceci n'est pas le cas uniquement en ce qui concerne cette disposition particulière. Cela existe dans un grand nombre de cas en vertu de la loi, et je suppose que cela aurait pour résultat de rendre le juge de paix, ou tout autre tribunal devant lequel pareille cause serait soumise, plus circonspect lorsqu'il s'agirait de peser la preuve et plus disposé à voir à ce que la preuve fournie par le plaignant soit confirmée par d'autres preuves au sujet desquelles il ne puisse y avoir aucun doute. Mais, en tant qu'il s'agit de la nécesité d'un certificat, cela n'existe pas en vertu de la loi. N'importe qui peut jurer qu'une certaine étiquette n'était pas sur la pelote, ou, sans produire la pelote du tout, il peut jurer qu'il

l'a employé et qu'il a trouvé sa longueur insuffisante. S'il faisait ce que je viens de dire, cela pourrait discréditer sa preuve, mais il aurait parfaitement le droit de l'offrir. Je désire faire cette déclaration afin qu'il n'y ait pas de malentendu au sujet de l'effet de cette disposition.

M. ROSS (Ontario-sud) : J'apprécie l'attitude prise par l'honorable député de Kent. La tendance de toutes ces lois semble d'abord être de harceler et embarrasser le marchand, mais au ministère du Revenu de l'intérieur nous avons des lois semblables régissant la vente d'un grand nombre d'articles de consommation, tels que les épices, la poudre à laver, le pétrole, le tabac, et toutes les choses ordinaires qui entrent dans le commerce d'épiceries et quelques articles de nouveautés. Je crois que c'est une très bonne précaution que la longueur contenue dans une pelote de fil d'engerbage soit étampée sur la pelote par le fabricant, et qu'il soit tenu responsable, tout comme l'homme qui met son étampe sur une barrique de pommes. On devrait obliger les fabricants à fournir aux cultivateurs la quantité exacte de fil d'engerbage payée par eux. Je suis heureux de constater que le premier venu ne pourra amener le commerçant ordinaire devant un juge de paix pour chaque légère infraction à la loi, mais que la loi sera administrée par le ministère du Revenu de l'intérieur.

M. BORDEN (Halifax) : Il n'en est pas ainsi.

M. ROSS (Ontario-sud) : L'article décrète que toute action intentée en vertu de cet article sera instituée dans les six mois qui suivront la vente de ces pelotes. Puisqu'il n'est pas décrété que la poursuite aura lieu devant un juge de paix, ne s'ensuit-il pas qu'elle devra être instituée par le ministère du Revenu de l'intérieur ?

M. BORDEN (Halifax) : Non.

M. ROSS (Ontario-sud) : Cependant, je suis tout à fait en faveur du bill. Rendons-le practicable afin qu'il puisse protéger les cultivateurs relativement au commerce du fil d'engerbage.

M. STEPHENS : Je ferais inspecter le fil d'engerbage tout comme le pétrole. Le pétrole est inspecté dans la barrique pleine, et le fil d'engerbage devrait être inspecté dans le sac plein.

M. HENDERSON : Les honorables députés oublient le fait que l'amende n'est pas pour le manque d'un certain nombre de pieds dans la pelote, mais pour le manque d'un certain nombre de livres. La loi exige que le fil mesure un certain nombre de pieds à la livre, et non à la pelote.

M. STEPHENS : Tout le monde comprend cela.

M. HENDERSON : Alors, je ne vois pas où est la difficulté prévue par l'honorable député. Un fabricant ne pourrait faire plus de trois ou quatre qualités durant une saison quelconque, et n'aurait tout simplement que trois ou quatre étiquettes. Supposons qu'il fasse quatre marques de fil d'engerbage, il aurait quatre étiquettes différentes, et il n'y aurait aucune difficulté provenant du mélange des pelotes ou pour déterminer si une étiquette a été transférée d'une pelote à une autre. Tout homme qui s'y connaît pourrait dire si l'article est de pure manille, ou de pure agavée, ou si c'est un mélange de l'une et de l'autre.

Si quelqu'un achète une livre de ficelle de manille et s'aperçoit qu'elle ne contient pas 600 pieds de ficelle ou la longueur en pieds indiqué sur l'estampille, la fabrique peut être poursuivie et condamnée à une amende variant de $1 à $25 pour contravention à la loi. Il n'existe aucun danger de se tromper, car il est toujours facile d'obtenir une pelotte de ficelle de la même qualité ou de s'adresser au fabricant lui-même pour s'assurer du nombre de pieds contenus dans chaque livre. Je considère les dispositions de ce bill comme étant bien simples et j'espère qu'elles auront un très bon résultat.

M. BLAIN : Le comité ne doit pas oublier que cet article a été adopté à la dernière session du parlement, et que les fabricants se conforment à ses dispositions. Il me semble qu'il est inutile de modifier la loi, quand les fabricants la respectent. Je crois que l'intérêt public exige que cette loi adoptée l'an dernier et qui n'est venue en vigueur qu'au mois d'octobre, soit mise à l'épreuve, avant d'être modifiée.

M. ROBINSON (Elgin) : Comment l'honorable ministre va-t-il s'y prendre pour mettre cette loi en vigueur ? Les fonctionnaires chargés de ce devoir seront-ils les inspecteurs de poids et mesures dans les comtés ou bien d'autres personnes ? Il sera assez difficile pour un cultivateur de mesurer une pelotte de ficelle afin de s'assurer du nombre de pieds contenus dans une livre, car, pour s'assurer de cela, il devra dérouler la ficelle et comme il sera incapable de lui rendre sa forme primitive, la ficelle ne sera plus pour lui d'aucune utilité. Je crois qu'il serait préférable de charger les inspecteurs de poids et mesures d'examiner les différentes qualités de ficelle d'engerbage lorsqu'ils visitent les comtés. Quand les fabricants apprendront que les inspecteurs s'occupent de la chose, ils seront sur leurs gardes et ils auront soin de ne pas se rendre coupables d'infractions à la loi.

M. HEYD : La mise en vigueur de ce bill va avoir pour effet de forcer les fabricants à donner le nombre de pieds de ficelle exigés. Mais la seule difficulté que j'y vois, c'est qu'un fabricant pourra être condamné injustement par l'entremise d'un rival qui requira le nombre de pieds de ficelle contenus dans une pelote. C'est là la seule objection sur laquelle on ait attiré mon attention. En ayant recours à ce moyen, on réussira

peut-être à faire condamner un fabricant par un juge de paix, et ceux qui lui font concurrence répandront dans tout le pays la nouvelle que cet homme a été trouvé coupable d'avoir vendu des pelotes de ficelle ne contenant pas le nombre de pieds exigés par la loi. Je ne crois pas qu'il existe au Canada un seul fabricant capable d'offrir en vente de la ficelle supposée avoir une certaine longueur, et que le nombre de pieds n'y soit pas.

M. COCHRANE : Dans ce cas, où est le mal ?

M. HEYD : Pour le moment il n'y en a pas, mais la difficulté surviendra après la première année. Je crois que la mise en vigueur de ce bill pourra donner lieu à de graves injustices. Je prétends que l'on ne devrait pas permettre à n'importe quelle personne de prendre une poursuite devant un juge de paix, car l'amende de 25 cents à laquelle le fabricant en défaut peut être condamné n'est rien comparé au tort que cela peut lui causer sous d'autres rapports.

M. STEPHENS : Le bill contient-il une disposition spéciale au sujet de la ficelle fabriquée mais non encore vendue ? Plusieurs commerçants ont actuellement en magasin de la ficelle fabriquée l'année dernière et qui ne porte pas l'estampille exigée par la loi.

M. BLAIN : Cette ficelle pourra être vendue sans danger.

M. STEPHENS : Je crois que la ficelle importée devrait être inspectée à la douane, et la ficelle fabriquée au Canada inspectée avant d'être expédiée au vendeur. De cette manière, on n'aurait plus à s'occuper de l'estampillage.

M. BORDEN (Halifax) : Quelqu'un a-t-il proposé un amendement à l'effet de retarder la mise en vigueur de cet article ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, la question posée par l'honorable député de Kent (M. Stephens) est tout à fait pertinente.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cet article est la reproduction fidèle de la loi qui est entrée en vigueur le 1er octobre dernier. La seule différence existe dans le montant de l'amende imposée pour tout estampillage frauduleux.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, je ne comprends pas à quoi peuvent se rapporter les remarques de l'honorable député de Kent. Veut-il parler de la ficelle fabriquée avant le mois d'octobre dernier ?

M. STEPHENS : Toute la ficelle qui se trouve actuellement entre les mains des commerçants a été fabriquée dans le printemps de 1900, et expédiée avant le mois de juillet de la même année. Supposons qu'un commerçant ait acheté 20, 40 ou 50 tonnes de ficelle d'engerbage pour son approvisionnement de la saison. Les ventes n'ont pas été aussi bonnes qu'il l'espérait et il lui reste en magasin de deux à dix tonnes. On ne peut songer à le priver du droit de vendre cette ficelle. Cependant, s'il la vend, le bill dit qu'il sera exposé à payer une amende pour chaque contravention.

M. BLAIN : Les dispositions de ce bill ne s'appliquent pas à la ficelle fabriquée avant son adoption.

Une VOIX : Comment cela ?

M. BLAIN : Il n'existait aucune loi obligeant le fabricant à placer une estampille sur sa ficelle avant le mois d'octobre dernier. Si, par exemple, de la ficelle a été fabriquée avant le mois d'octobre dernier, puis placée sur le marché, mais non vendue, il suffira d'établir ces faits pour l'exempter des dispositions de la loi. Cela est facile à comprendre.

M. SPROULE : L'article dit : " Il sera imprimé sur chaque pelote de ficelle d'engerbage ".

M. ROSS (Ontario) : Lisez le paragraphe 2.

M. SPROULE : Je ne vois pas en quoi il modifie la question. Le bill s'applique au présent, et stipule que la ficelle ne devra pas être offerte en vente sans porter l'estampille, et s'il est constaté que cette ficelle n'est pas conforme à la qualité et quantité indiquées sur l'estampille, le fabricant ou l'importateur sera passible d'une amende.

M. HEYD : A la demande des fabricants de Brantford, j'ai écrit au ministère de la Justice à ce sujet, et on m'a répondu que les dispositions de la loi ne s'appliquaient pas à la ficelle fabriquée antérieurement à l'adoption de cette mesure.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas que ce soit là la véritable interprétation de ce bill. Les dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 sont bien explicites. Toute ficelle offerte en vente doit être estampée. L'emploi des mots " tout fabricant ou importateur ", dans le paragraphe 2, ne modifie pas la portée de l'article premier. Si les faits énoncés par l'honorable député de Kent sont exacts, je crois qu'une disposition devrait être placée dans le bill à cet effet. Je voudrais aussi savoir quels sont les changements apportés à la loi par cette nouvelle mesure. L'honorable ministre nous a dit, l'autre jour, qu'il expliquerait ces modifications quand on en viendrait à discuter cette partie du bill qui les contient. Mais le bill a été discuté en entier et nous attendons encore ces explications. Certains amendements ont été proposés, expliqués et adoptés, mais à part cela, je ne vois pas quels sont les changements que l'on a apportés à la loi, et quel peut être le but de ce bill.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ces dispositions ont été prises dans l'acte concernant les poids et mesures et placées dans ce bill concernant l'empaquetage ou la vente de certaines denrées. Afin que la Chambre sache à quoi s'en tenir sur la loi adoptée à la dernière session, je vais citer l'article 3 de la loi qui se lit comme suit :

Il sera imprimé sur chaque pelote de ficelle d'engerbage, ou il y sera attaché une estampille portant le nom du fabricant ou de l'importateur, et indiquant le nombre de pieds par livre que contiendra cette pelotte.

2. Tout fabricant ou importateur qui négligera de se conformer aux dispositions du présent article sera passible, sur conviction sommaire, d'une amende de pas moins de vingt-cinq centins par pelote ; mais une erreur dans le nombre de pieds contenus dans une pelote ne sera pas considérée comme étant une contravention à cet article, à moins que cette erreur n'excède cinq pour cent de la longueur indiquée sur l'estampille.

M. BORDEN (Halifax) : Ce sont là les articles du bill actuel ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas l'utilité du bill, à moins qu'il ait pour objet de donner un titre différent à ces dispositions particulières. Il ne doit pas être nécessaire de répéter tout le bill simplement pour en confier la mise en vigueur à un autre ministère.

M. STEPHENS : Je propose que les mots suivants soient ajoutés après l'article 6, comme étant le paragraphe 4 :

Le préent article entrera en vigueur le 1er jour d'octobre 1900, et s'appliquera à toute la ficelle d'engerbage importée ou fabriquée au Canada après cette date.

Si cet amendement était inséré dans le bill il rencontrerait pleinement mon objection.

M. HEYD : Est-ce que le bill actuel fait disparaître cette restriction ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je crois que l'honorable député a raison. Le dernier article de la loi actuellement en vigueur est conçu dans les mêmes termes que l'amendement proposé par l'honorable député, et il est préférable de l'ajouter dans le projet de loi.

M. ROSS (Ontario) : Je crois avoir mal interprété le paragraphe 3 de l'article 6. J'aimerais savoir à qui devra s'adresser la personne qui aura à souffrir des dispositions de ce bill, pour obtenir justice ?

M. BORDEN (Halifax) : D'après l'article 58, les poursuites sont prises devant un juge de paix.

M. BLAIN : Supposons qu'une fois ce bill adopté, un commerçant ait en mains une grande quantité de fil importé cette année et qui ne porte aucune estampille ; quels seraient les effets de la loi par rapport à ce fil ?

M. STEPHENS : Je propose que les mots suivants soient ajoutés à l'article 6, à titre de paragraphe 4 :

Cette article ne devra s'appliquer qu'à la ficelle d'engerbage importée ou fabriquée au Canada après le 1er jour d'octobre 1900.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose :

Que les dispositions de l'article s'appliquent à tout le fil d'engerbage importé ou fabriqué au Canada après le 1er jour d'octobre 1900.

M. SPROULE : Il ne convient pas qu'un article d'une loi entre en vigueur à un certaine date et la loi générale à une autre date.

M. BORDEN (Halifax) : Cet amendement est nécessaire pour pouvoir mettre en vigueur la loi adoptée l'année dernière. Cette loi ne devrait entrer en vigueur que le 1er jour d'octobre. Ce jour-là elle est entrée en vigueur et s'appliquait à tout le fil d'engerbage offert en vente au Canada. L'honorable député de Kent (M. Stephens) désire conserver les dispositions de cet article. Pour arriver à ce résultat, il dit que les dispositions de cet article s'appliqueront à tout le fil d'engerbage importé ou fabriqué au Canada après le 1er octobre 1900. Il ne fait que se conformer à l'intention de la loi adoptée l'année dernière, et je considère que son amendement doit être adopté.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si le comité le veut bien, nous allons reprendre l'article 3, qui a été adopté l'autre jour, et y apporter un changement. Cet article se lit comme suit :

3. Chaque baril de sel empaqueté en grenier, vendu ou offert en vente, contiendra deux cent quatre-vingts livres de sel, et le poids exacts, réel et brut, de chaque baril de sel de ce genre vendu ou offert en vente devra être marqué sur le baril d'une manière permanente.

Le changement que je veux y apporter concerne le sel en sacs. L'article ainsi modifié se lira comme suit :

Chaque baril de sel empaqueté en grenier, vendu ou offert en vente, contiendra 280 livres de sel, et le poids exact, réel et brut de chaque baril ou sac de sel de ce genre veudus ou offert en vente devra être marqué sur le baril d'une manière permanente.

M. HOLMES : Je crois devoir faire remarquer au comité qu'il s'agit ici d'un amendement à l'acte des poids et mesures adopté l'an dernier par la Chambre, mais rejeté par le Sénat, sous le prétexte apparent qu'il était inapplicable. C'est en 1888 que l'on a placé dans nos statuts une loi décrétant que les barils contenant du sel devraient indiquer le poids et la quantité totale de sel qu'ils contiennent. A cette époque on avait l'habitude d'expédier le sel en baril, mais plus tard on a commencé à se servir de sacs. Aujourd'hui le sel est ap-

porté au pays et expédié dans des sacs, et les fabricants de sel voudraient que ces sacs portassent la marque non pas du poids brut, mais bien de la quantité réelle de sel qu'ils sont supposés contenir. Cette disposition a reçu, l'année dernière, l'approbation unanime de tous les fabricants de sel du pays, et l'appui le plus cordial de part du ministre du Revenu de l'intérieur.

Le sac de sel que l'on trouve ordinairement dans le commerce est censé contenir 200 livres de sel. Or, on m'a dit, l'année dernière et cette année, que du sel avait été placé sur le marché dans des sacs contenant beaucoup moins de 200 livres. L'amendement proposé est entièrement dans l'intérêt des consommateurs de sel. Ce que l'on a dit, cette après-midi, au sujet de la vente du fil d'engerbage peut s'appliquer en grande partie à la vente du sel. Les fabricants de sel demandent simplement que le sac de sel porte une marque indiquant le poids et la quantité totale de sel qu'il contient.

Il est inutile pour moi d'insister plus longuement sur ce sujet, car cette question a été discutée à fond dans cette Chambre à la dernière session. Cependant, comme il y a ici, cette année, quelques membres qui ne faisaient pas partie du dernier parlement et qui peuvent ne pas être très au fait de cette question, je dirai que le seul changement apporté à la loi de 1888 consiste à déclarer qu'un sac de sel devra porter une marque indiquant la quantité totale de sel qu'il contient. La loi actuelle contient une disposition particulière au sujet du coulage du sel, de sorte que l'on a rien à redouter de ce côté. Ce bill est dans l'intérêt du fabricant honnête, qui ne veut pas être laissé à la merci d'un commerçant malhonnête, qui placera sur le marché un sac de sel paraissant peser 200 lilvres, lorsqu'en réalité il pèsera beaucoup moins. Comme cette mesure de précaution est dans l'intérêt du consommateur, je voudrais qu'elle devînt loi. J'espère qu'en agissant ainsi nous n'encourrons pas la disgrâce du Sénat. Il a rejeté cette mesure l'année dernière, mais, depuis ce temps, ses membres ont dû acquérir de nouvelles connaissances, et j'ai l'espoir que cette fois ils vont l'approuver.

M. ROSS (Ontario) : Je crois devoir approuver les remarques que vient de faire l'honorable député de Huron-ouest (M. Holmes). J'ai moi-même vendu du sel empaquêté dans des barils et dans des sacs. Autrefois, il nous était expédié d'Europe dans des sacs pesant jusqu'à 180 livres, d'autres pesaient 160 livres, et quelques-uns seulement 140. De consentement mutuel, plutôt qu'autrement, le poids d'un sac de sel a été fixé à 200 livres.

M. WALLACE : 280 livres, je crois?

M. ROSS (Ontario) : Je parle des sacs pesant 200 livres. Il est assez difficile de vendre un sac de sel pesant 200 livres de préférence à un sac de sel importé, qui n'en contient que 180 livres. La différence entre les deux, bien qu'étant de près de 20 livres, n'est guère perceptible. Je comprends parfaitement la nécessité qu'il y a de faire marquer le poids sur les sacs comme sur les barils. Cet amendement recevra certainement l'approbation du commerce et ce sera une garantie pour le consommateur. Mon honorajette de nouveau cette mesure ; s'il en était jete de nouveau cette ; mesure s'il en était ainsi, cela serait certainement dû au fait que certains membres de la Chambre haute viennent de l'est du pays, où il se fait une consommation considérable de sel anglais. Ce sel est admis en franchise, et il est en partie consommé dans l'est du Canada, à Montréal et parmi les pêcheurs des provinces maritimes. Il ne va jamais plus loin que Montréal, à cause des taux de transport trop élevés. Je ne vois pas pourquoi le sel en sac ne devrait pas être marqué, comme le sel en baril. J'approuve entièrement l'amendement proposé.

M. McEWEN : Comme je possède une certaine expérience dans le commerce du sel et que j'en ai moi-même fabriqué durant un certain temps, j'espère que l'on me permettra de dire quelque mots à ce sujet. D'abord, il doit être bien compris que cet amendement ne regarde pas le sel expédié dans des barils. La loi à ce sujet reste telle qu'elle est, c'est-à-dire, qu'ils devront porter une marque ou étampe indiquant le poids et la quantité totale de sel qu'ils contiennent, afin que le consommateur sache exactement ce qu'il achète. On alloue une diminution de 5 pour 100 pour le coulage, mais cette disposition, à mon avis, est inutile. Si le sel n'est pas empaqueté trop humide, il ne sera pas sujet au coulage dans les saisons pluvieuses. C'est le contraire qui arrive pour le sel expédié de l'étranger dans des sacs. Cependant, cette différence ne devrait pas exister. Car, si l'on plaçait le sel bien sec dans les sacs, il n'y aurait pas plus de coulage que dans les barils ; mais cela est bien différent quand le sel est empaqueté une semaine après qu'il a été fabriqué ; alors, il est toujours exposé à subir une déperdition importante.

Cet amendement est tout à fait recommandable. Si en achetant un sac de sel qui est censé contenir 200 livres, le cultivateur ou le pêcheur n'en reçoit que 140 ou 150 livres, il n'obtient pas valable considération pour son argent. De son côté, le fabricant honnête qui place sur le marché des sacs de sel pesant 200 livres, se trouve placé dans une position désavantageuse, et si cela continue, il lui faudra renoncer à ce genre de commerce. Aux Etats-Unis, il existe une loi qui oblige les fabricants à garder leur sel durant deux semaines après sa fabrication avant de l'expédier, et celui qui néglige de se conformer à cette loi s'expose à payer une amende très élevée. Si une loi de cette nature était mise en vigueur au

Canada et ailleurs, le coulage serait une chose inconnue dans le commerce du sel et il suffit d'empaqueter convenablement le sel pour éviter tout cela. Je verrai avec plaisir la Chambre adopter ce projet de loi, car je le crois dans l'intérêt des consommateurs, et j'espère que cette fois le Sénat ne nous refusera pas son concours.

M. ROSS (Victoria) : Il est bien beau de parler d'empaqueter convenablement le sel, mais quand des quantités considérables sont expédiées de Liverpool dans des sacs de qualité inférieure, il est impossible qu'il ne se produise pas un certain coulage, surtout quand on songe avec quelle rudesse ces sacs de sel sont débarqués des navires et placés dans les entrepôts.

Pour que le sac de sel ait à l'arrivée du navire le même poids qu'au sortir de la fabrique, il faudrait employer de meilleurs sacs. Je parle de la chose en connaissance de cause, car j'ai eu moi-même occasion d'acheter des quantités considérables de sel tant en grenier qu'en sacs. Il est ridicule de vouloir prétendre que l'on va réussir, au moyen d'une loi à empêcher qu'il se produise un certain coulage dans le sel expédié de Liverpool au Canada.

M. ROSS (Ontario-sud) : Je ferai remarquer à mon honorable ami (M. Ross) que ce bill n'a pas pour but d'établir une grandeur uniforme pour les sacs de sel comme cela existe pour les barils. Un baril de sel doit contenir dans ce pays 280 livres de sel, mais ce n'est pas la même chose pour les sacs. L'amendement dit simplement que les sacs devront être marqués ou étampés de manière à indiquer la quantité de sel qu'ils contiennent, que ce soit 50 livres, 200 livres, ou tout autre poids. C'est pour le sel anglais que le coulage est le plus prononcé, mais je sais par expérience que cela ne dépasse jamais 5 pour 100, pourvu que le sel soit empaqueté convenablement. Du moment qu'il est reconnu que ce coulage ne dépasse guère 5 pour 100, je ne vois pas en quoi le fabricant ou le consommateur peuvent se plaindre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il se fabrique de grandes quantités de sel dans mon district, je crois devoir voter en faveur de l'amendement proposé. Le gérant de la fabrique de sel Windsor, avec qui j'ai discuté cette question, approuve également le principe contenu dans cet amendement ; il le considère comme offrant toutes les garanties possibles au consommateur, et une certaine protection aux fabricants canadiens quant au poids.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. CULBERT : Je n'ai que quelques mots à dire sur cette question. J'ai vendu du sel durant près de quarante ans, et je crois pouvoir être considéré comme connaissant assez bien ce commerce. On a prétendu que le consommateur ne recevait pas pour son argent, mais l'expérience que je possède m'oblige de déclarer que cette prétention est erronée. Ordinairement, dans une tonne de sel anglais il y a de dix à onze sacs, et l'acheteur ne paie que pour ce qu'il reçoit. Le sel Windsor est empaqueté dans des barils de 50, 200 et 280 livres, et je ne vois pas comment l'acheteur peut être volé. Nous faisons les sacs et nous savons ce qu'ils contiennent ; nous savons aussi le nombre de livres de sel que contiennent nos barils, par conséquent, l'acheteur reçoit pour son argent. Comme je viens de le dire, j'ai été engagé dans le commerce de sel pendant un grand nombre d'années, et il n'est pas à ma connaissance que les acheteurs aient été trompés.

M. McEWEN : L'honorable député de Victoria, N.-E. (l'honorable M. Ross) prétend que le sel anglais diminue beaucoup à cause du coulage. Il est bon d'ajouter que cela provient souvent de ce qu'on laisse ce sel sur le pont du navire exposé à la pluie et au mauvais temps et le coulage, dans ces circonstances, est dû à la négligence des propriétaires de navires qui doivent en être tenus responsables. Mon honorable ami n'osera pas affirmer que l'on met toujours dans les sacs la quantité voulue de sel avant de les expédier au Canada. C'est là un fait qu'il ignore, et le but de cette loi est de fixer les fabricants à le faire. Si le sel était placé bien sec et en bon état dans les sacs il n'y aurait pas de coulage.

M. HOLMES : Il n'arrive pas souvent que des industriels demandent au parlement de voter une loi dans l'intérêt des consommateurs, mais dans le cas actuel, cet amendement est demandé par les industriels pour la protection des consommateurs. Par cette résolution les fabricants ne demandent d'autre avantage que d'être protégés contre la concurrence malhonnête de ceux qui vendent à faux poids.

L'honorable député de Victoria, N.-E. (l'honorable M. Ross) dit que cette loi ne contentera pas tout le monde. Il est impossible de faire une loi qui serait à l'abri de cette objection ; mais je prétends que celle-ci est faite dans l'intérêt de la grande masse des consommateurs de sel et à ce titre elle mérite l'approbation du parlement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose l'amendement suivant : Insérer les mots " ou sac " après le mot " baril."

M. BLAIN : J'aurais une question à poser au ministre. Je ne saisis pas bien la signification de l'article qui a été ajouté concernant la ficelle. Si quelqu'un offre en vente de la ficelle importée avant le mois d'octobre dernier et ne portant pas d'estampille, peut-elle être vendue dans cet état?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) remet à la Chambre un message de Son Excellence le Gouverneur général :

L'ORATEUR, donne lecture du message :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice expirant le 30 juin 1902, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,
Ottawa, 10 mai 1901.

INSPECTION—AMENDEMENTS A LA LOI.

Le bill (n° 122) modifiant de nouveau l'Acte d'inspection générale (le ministre du Revenu de l'Intérieur, l'honorable M. Bernier) est voté en deuxième délibération, et la Chambre se forme en comité.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : La plus grande partie de ce bill est une répétition de la loi, telle qu'elle est actuellement, mais durant la dernière session les acheteurs anglais et étrangers se sont plaints de l'inspection du grain des Etats-Unis passant en transit par le Canada, une enquête a été tenue à Montréal, durant l'hiver, par une commission composée d'hommes du métier et cette commission a recommandé certains changements. Ce bill a pour but, non seulement de donner satisfaction à ceux qui se sont plaints, mais aussi de protéger notre propre commerce.

Les seuls changments importants se rapportent à l'inspection du grain. Le bill pourvoit à l'inspection du grain, à l'est de Port-Arthur, sans toucher à la loi existante, quant à l'inspection dans le Manitoba. Les inspecteurs devront subir un examen devant un bureau d'examinateurs choisis par les chambres de commerce de différentes villes, surtout Montréal et Toronto. Chaque inspecteur devra subir un examen.

Article 2,

M. SMITH (Wentworth) : Je conseillerais de remplacer le mot "pommes" par le mot "fruits."

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il n'y aura qu'un inspecteur en chef, et j'ignore combien il faudra de sous-inspecteurs. Cela dépendra des exigences du commerce.

Article 5,

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose que le bill soit modifié et que l'article 6 de la loi actuelle, dont il est question dans l'article 5 de ce bill, soit remplacé par le suivant :

Les paragraphes 6 et 8 de l'article 16 du dit acte sont abrogés et remplacés par les suivants :—

"6. S'il s'élève quelque contestation entre un inspecteur ou sous-inspecteur et le propriétaire ou possesseur de quelque article inspecté par lui, au sujet duquel article il aura été nommé un inspecteur en chef, relativement à la qualité ou à la condition de cet article, ou à son égard, le sujet de la contestation ne sera pas décidé par aucun des modes ci-haut prévus au présent article, mais sur demande de l'une ou l'autre partie au différend, adressée au secrétaire de la chambre de commerce de la localité où sera survenue la contestation, et qui aura nommé un conseil d'examinateurs, le secrétaire convoquera immédiatement une réunion du dit conseil d'examinateurs pour cette localité, lequel, ou une majorité des membres duquel examinera immédiatement cet article et fera rapport par écrit de son opinion sur sa qualité ou sa condition. Et si le conseil d'examinateurs ne confirme pas la classification faite par l'inspecteur ou le sous-inspecteur, et si le propriétaire ou possesseur, dans les vingt-quatre heures après en avoir été notifié, en appelle de nouveau, le différend sera renvoyé à l'inspecteur en chef, qui examinera immédiatement cet article et fera rapport de son opinion sur sa qualité ou sa condition, et sa décision, rendue par écrit, sera finale et définitive ; et l'inspecteur ou le sous-inspecteur devra s'y conformer immédiatement, et poinçonnera, étampera ou marquera, ou fera poinçonner, étamper ou marquer cet article, ou le colis qui le contiendra, de la qualité ou condition établie par cette décision, ou délivrera un certificat d'inspection en conformité de cette décision, selon que le cas l'exigera ; pourvu que rien de contenu au présent article n'empêche le propriétaire ou possesseur d'en appeler directement à l'inspecteur ou du sous-inspecteur à l'inspecteur en chef, dont la décision sera, dans tous les cas, finale et obligatoire pour toutes les parties ; pourvu, de plus, qu'aucun appel ne sera pris en considération dans aucun cas où l'identité de l'article qui fera le sujet de la contestation n'aura pas été conservée.

M. HACKETT : J'aimerais savoir du ministre si la nomination des inspecteurs rend l'inspection obligatoire ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non. Nous nommons des inspecteurs afin que ceux qui vendent pour l'exportation puissent avoir un certificat pour se protéger. Mais l'inspection n'est pas obligatoire.

M. ROSS (Ontario) : Je m'y entends un peu dans le commerce de grain et je puis expliquer à mon honorable ami (M. Hackett) que l'inspection n'est pas obligatoire à moins que le grain ne soit vendu pour l'exportation, mais dans ce dernier cas, il faut le faire inspecter, car les chemins de fer ne s'en chargeraient pas sans cela. Je voudrais être certain d'avoir bien compris cet amende-

ment que j'ai écouté attentivement mais qui est un peu long. Si une cargaison de grain arrivait à Montréal et était refusée à l'inspection, le sous-inspecteur devrait en avertir le propriétaire. Ce dernier s'adresserait au secrétaire de la chambre de commerce qui choisirait un certain nombre de ses membres pour former un conseil d'arbitrage ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Un conseil d'examinateurs.

M. ROSS (Ontario) : Dans toutes les chambres de commerce, il y a un conseil d'arbitrage parmi lequel on choisirait probablement ces examinateurs. Si la question ne peut être réglée par ce conseil, elle est soumise à l'inspecteur en chef dont la décision est finale. Voilà, du moins, ce que je comprends.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est cela.

M. ROSS (Ontario) : Cela me paraît sage. J'ai adressé des exemplaires du bill à plusieurs marchands de grain que cette question intéresse et qui n'étaient pas sans appréhension. Je n'ai reçu aucune réponse et j'en conclus que le bill donne satisfaction. Nous avions d'abord craint que ces questions ne fussent renvoyées devant le ministre à Ottawa, et l'on comprend que cela eût S'il fallait faire décider par Ottawa la qualité d'une cargaison arrivée à Montréal, il faudrait souvent attendre huit ou dix jours, et la vente avec l'acheteur de Liverpool pourrait être manquée. Mais la loi telle que vient de l'expliquer le ministre sera d'une application facile.

J'aimerais aussi savoir s'il est pourvu au mode de paiement de ces appels. Au cours d'une conversation avec un commerçant de Chicago, l'autre jour, j'ai été informé que dans cette ville, celui qui demande les services d'un conseil d'arbitrage dépose un honoraire de $5. Si la décision est en sa faveur, l'argent lui est remis ; si elle lui est défavorable, cette somme sert à payer les frais de l'appel. Comment cette question sera-t-elle réglée, ici ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cela fera l'objet d'un règlement.

M. ROSS (Ontario) : Je désire exprimer mon entière approbation.

M. HACKETT : Mon honorable ami a parlé de l'inspection du grain, mais mes remarques visaient surtout l'inspection du poisson. Si le ministre nomme des inspecteurs, impose un honoraire et rend l'inspection obligatoire, il impose une taxe sur les pêcheurs. J'aimerais à avoir une déclaration formelle sur ce point.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le gouvernement n'a pas l'intention de rendre l'inspection obligatoire.

Article 6.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le seul changement consiste dans l'insertion des mots "ou autrement", afin que l'article se lise comme suit :

Lorsqu'il s'élèvera quelque contestation entre des inspections au sujet de la véritable qualité d'un article inspecté par l'un d'eux et réinspecté par un autre, le différend sera jugé et définitivement réglé par l'inspecteur en chef, s'il en a été nommé un, ou autrement par tel conseil d'arbitrage ou autre autorité que le Gouverneur en conseil nommera à cette fin.

Le bill tel qu'amendé est voté en troisième lecture et adopté.

SUBSIDES.—TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire rappeler à l'honorable premier ministre que, le premier jour du mois courant, il nous a annoncé que toutes les mesures que le gouvernement avait encore à soumettre le seraient cette semaine même ou au commencement de la semaine prochaine. Nous sommes actuellement à la fin de la deuxième semaine et nous n'avons pas encore les résolutions concernant les subventions aux chemis de fer.

Le PREMIER MINISTRE : Ces résolutions ne sont pas considérables et seront présentées lundi.

M. BORDEN (Halifax) : Je ferai aussi remarquer que nous n'avons pas encore les documents concernant la réclamation Mackenzie et Mann, qui nous ont été promis au commencement d'avril.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai pas encore pu mettre à exécution mes bonnes intentions. Ces documents seront produits très prochainement. Les résolutions des chemins de fer seront prêtes lundi ou mardi.

L'honorable M. HAGGART: On nous avait promis une foule de documents concernant les crédits votés au ministère des Chemins de fer et Canaux, et ils n'ont pas été produits. Nous n'avons pas encore le projet de contrat Clergue

Le PREMIER MINISTRE : Je vais en prendre note. Y a-t-il autre chose ?

L'honorable M. HAGGART : Je voudrais avoir la quantité de rails posés sur l'Intercolonial et sur le chemin de fer du Drummond, tous les documents concernant les achats de charbon, la correspondance et les soumissions pour l'achat de locomotives, de voitures à voyageurs, et à marchandises et autre matériel sur l'Intercolonial et la correspondance et les négociations concernant l'achat de propriétés à la Pointe-Lévis.

Le PREMIER MINISTRE: Je croyais que ces documents avaient été communiqués à l'honorable député, persoonnellement.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai que le contrat, sans la correspondance ni les négociations.

M. SPROULE : Devons-nous comprendre qu'il ne sera pas présenté un autre bill durant cette session concernant l'augmentation du salaire des juges.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le crois pas, mais je préférerais ne pas m'engager formellement aujourd'hui.

La motion est adoptée.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

AFFERMAGE DES CHEMINS DE FER AU MANITOBA.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 103) concernant un contrat passé entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer.—(M. McIsaac.)

Le PRESIDENT (M. Macdonald) : Le préambule doit-il être adopté ?

Plusieurs VOIX : Adopté.

M. CHARLTON : J'imagine que la prétention que viennent d'émettre quelques-uns de mes honorables collègues, concernant l'adoption du préambule de ce bill est un peu prématurée. Je n'entretiens aucun doute sur l'issue finale, mais quel que puisse être l'effet de mon intervention, je me propose d'adresser quelques remarques à la Chambre et de lui exposer les raisons pour lesquelles je considère que le préambule de ce bill ne devrait pas être adopté.

J'avais demandé et obtenu la parole sur cette même question, il y a un jour ou deux, et j'étais sur le point de conclure quand l'heure accordée à la discussion des projets de loi d'intérêt privé a expiré. J'étais à démontrer dans quelle position se serait trouvé le Manitoba, dans un avenir rapproché, relativement à cette question du transport, si la législature n'était pas intervenue, et si aucun contrat de la nature de celui qui nous occupe n'avait été conclu. J'exprimais l'opinion que les concessions dans les taux de transport que l'on cherche à obtenir en vertu des contrats mentionnés dans ce bill, imposeront au Manitoba, si le bill est adopté, des taux encore plus élevés que ceux dont cette province aurait joui, dans quelques années, dans le cours régulier des événements et par la tendance naturelle de la concurrence à abaisser les taux de transport.

Je suis convaincu, M. l'Orateur, que le Manitoba s'expose à de lourdes responsabilités—des responsabilités qui peuvent entraîner la province dans de graves difficultés financières, pour obtenir que le cours naturel des événements lui aurait donné dans deux ans.

Jusqu'à présent le Manitoba n'a eu qu'un seul moyen de transport par voie ferrée, et a été privé des avantages de la concurrence, mais il est sur le point d'en profiter dans toute sa plénitude, sans bourse délier. Cette province a déjà le chemin de fer Canadien du Pacifique et elle aura bientôt le chemin de fer de Port-Arthur, qui se discute actuellement et dont la construction est indépendant de l'adoption ou du rejet du présent bill. Elle sera aussi bientôt en communication directe avec le port américain de Duluth à la tête du lac Supérieur. D'ici à deux ans, d'ici à un an, peut-être, elle possédera trois lignes rivales pour le transport de ses produits et de ses importations, entre le lac Supérieur et le centre du Manitoba.

Quand ce résultat aura été atteint, quand ces diverses voies ferrées auront été construites, quand elles se disputeront le trafic du Manitoba, je suis convaincu, M. l'Orateur, qu'on s'apercevra que les taux spécifiés par ce contrat—10 cents par 100 livres pour le blé, une réduction de 15 pour 100 sur les taux actuels pour toutes autres classes de marchandises et 3 cents du mille pour les voyageurs—sont excessifs et plus élevés que ceux que la province aurait obtenus, comme résultat naturel de la concurrence, sans l'intervention de ce contrat, sans aucune des obligations que la province prend à sa charge par cet arrangement.

Quand on construit des lignes rivales, il arrive ordinairement qu'elles finissent par s'amalgamer, mais ce résultat n'est guère à craindre dans les circonstances que je viens de décrire, et toutes les probabilités sont que la construction de ces trois voies ferrées n'aura d'autre résultat que de donner au Manitoba le bénéfice d'une réelle concurrence, et partant un abaissement considérable dans les taux de transport du grain et des autres marchandises.

S'il en doit être ainsi, n'est-ce pas une folie de la part du Manitoba de s'imposer une charge de $683,000 par année,—l'intérêt de $17,075,000 à 4 pour 100? Voilà ce qui me frappe le plus dans cette affaire et c'est surtout cet aspect de la question que je recommande à l'attention de la Chambre. Pour ma part, je tire de cet argument la conviction absolue que cet arrangement est imprévoyant, insensé et contraire aux intérêts de la province.

On pourrait me répondre que cela ne nous regarde pas et, jusqu'à un certain point, on aurait raison. Cependant, le Manitoba fait partie de la Confédération canadienne et son plus ou moins de prospérité peut affecter les autres provinces, et à ce titre le parlement fédéral ne doit pas, sans mettre en

péril la sécurité générale, permettre à une province de s'engager dans une aventure désastreuse sous l'empire d'une erreur qu'elle a pu commettre.

Si la question concernait uniquement la province du Manitoba, nous pourrions nous contenter de la plaindre, mais, dans les circonstances, nous sommes tenus à plus que cela ; il est de notre devoir d'exercer nos fonctions législatives et notre rôle ne doit pas se borner à celui de conseiller platonique.

Pourquoi ce bill est-il devant la Chambre des communes? Si cet arrangement ne concerne que le Manitoba, s'il est seul responsable des conséquences qu'il peut avoir, ce parlement n'a rien à y voir. Si, au contraire il faut la sanction fédérale pour donner force de loi à ce bill, nous devenons partie à l'arrangement, au même titre que le Manitoba, et nous ne pouvons pas nous dérober à la responsabilité qui nous incombe, comme corps législatif.

C'est de l'enfantillage de prétendre que nous n'avons rien à y voir et que notre responsabilité est dégagée, puisque nous avons consacré quatre jours, devant le comité des chemins de fer, à chicaner sur cette question, puisque nous la discuterons ce soir et que nous la discuterons encore devant cette Chambre. Pourquoi perdre notre temps à discuter cette question si nous n'avons rien à y voir? Pourquoi s'évertuer à trouver des arguments pour ou contre si notre responsabilité est à couvert?

Il est inutile de le nier, notre responsabilité est aussi grande, ausi directe que celle du gouvernement manitobain et il est de notre devoir d'étudier la question d'après son mérite propre et de baser notre décision sur les preuves qui sont en notre possession, puisque cet arrangement ne pourra avoir d'effet que lorsque le bill qui est actuellement soumis à l'approbation de la Chambre des communes aura été revêtu du sceau officiel du Canada.

Si ce bill devient loi, ce sera avec la sanction, l'aide et la connivence du parlement canadien que le Manitoba sera grevé d'une dette de $683,000 par année, pour obtenir une chose qu'il aurait eue infailliblement d'ici à cinq ans, au plus tard, dans le cours naturel des événements. Ce contrat est d'une imprévoyance qui frise la démence et je ne crois pas qu'il en ait été soumis un semblable à une assemblée législative, sur le continent d'Amérique depuis la révolution américaine.

Il suffit d'examiner les dispositions de ce bill pour s'apercevoir qu'il a été très adroitement et très habilement rédigé. Je dois rendre ce témoignage aux spéculateurs, aux entrepreneurs de chemins de fer qui ont conclu cet arrangement avec le Manitoba ; ils ont fait preuve de perspicacité et d'habileté dans la préparation des dispositions de ce bill.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Ils ont l'habitude de ces choses-là.

M. CHARLTON : Oui, une longue habitude. Nous avons en Amérique une classe d'hommes publics—moins nombreuses, Dieu merci, au Canada qu'aux Etats-Unis—qui se sont fait une spécialité de ce genre d'affaires et qui peuvent faire passer l'argent du peuple dans leurs coffres déjà débordant, avec une dextérité vraiement inconcevable.

Le bill stipule qu'il sera fixé des périodes de deux ans, afin d'établir si les recettes du chemin de fer, les frais d'exploitation payés, suffisent pour acquitter les redevances et les charges dont le gouvernement du Manitoba est responsable. S'il se produit un déficit la première année et qu'il y ait un excédent de recettes l'année suivante, le tout est englobé dans une seule totalité. Mais s'il se produit un déficit pendant deux ans et qu'il soit suivi par un fort excédent les deux années suivantes, pas un sou de l'exercice de la seconde période ne sera applicable au déficit que le gouvernement sera tenu de combler pour la première période en question. On englobe les comptes de ces deux années, afin que le Manitoba puisse combler le déficit, quand il se produira, et que la compagnie puisse bénéficier de l'excédent. La convention tourne ainsi au bénéfice de Mackenzie et Mann et au préjudice du Manitoba. Le bill contient, en outre, une stipulation relative aux frais d'exploitation. Ici encore, c'est la compagnie qui bénéficie de cette disposition, fort habilement rédigée du reste. Voici la teneur de l'article 2 de l'annexe B, et voyez comment le désintéressement y brille dès la première ligne :

Pour les fins de cette clause, l'expression " frais d'exploitation " ne comprendra pas le traitement ou la rémunération d'aucun officier, employé ou autre personne dont le temps ne sera pas entièrement consacré, *bona fide*, au service des dites lignes de chemins de fer mentionnées dans la présente clause ; mais quant aux officiers et employés et autres personnes dont les services seront nécessaires ou jugés utiles au sujet des dites lignes, et dont tout le temps ne sera pas consacré à leur égard, il sera inclus une rémunération raisonnable pour le temps qu'ils consacreront et les services qu'ils rendront réellement au sujet des dites lignes.

Je demande à mes collègues de faire silence ; sinon, ils perdront tout le bénéfice de la lecture de cette clause, une des plus importantes du contrat :

—et la dite expression ne comprendra aucunes dépenses, paiements ou déboursés non raisonnablement nécessaires pour la bonne administration, l'entretien, l'exploitation et les réparations de dites lignes ; elle ne comprendra pas, non plus, le coût de la pose d'une seconde voie sur les dites lignes, mais les voies de garage et d'évitement raisonnablement requises pour le trafic et l'exploitation de ces lignes ne seront pas regardées comme étant de doubles voies.

A quoi se résume toute cette phraséologie, au fond ? Cela veut dire que l'expression " frais d'exploitation " comprend absolument tout ce qui peut être imputé sur le compte de construction, sauf la pose de la double voie. La pose de nouveaux rails entre dans

ces frais. Nos amis posent actuellement des rails peu pesants. Ils veulent faire durer autant que possible les $30,400 par mille appliqués à ce chemin de fer qui a coûté $15,000 le mille ; et voilà pourquoi ils posent actuellement un rail léger. Quand viendra le temps de substituer à ce rail de 56 livres un rail de 90 livres, cette substitution fera partie des frais d'exploitation.

Le ballastage, le renouvellement des ponts, les voies de garage, tout cela figurera dans les frais d'exploitation. La Compagnie du chemin Canadien du Pacifique s'est jadis adressée au parlement pour obtenir l'admission en franchise des matériaux nécessaires à la construction de ses ponts en fer, et quand viendra le temps de renouveler ses ponts, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord portera cette dépense au compte des " frais d'exploitation " et c'est la province du Manitoba qui en paiera la façon. Je le répète, cela couvre tout ; la construction des élévateurs, des entrepôts, des embranchements, des voies de garage, sauf le changement à deux voies. Toutes les recettes du chemin de fer seront absorbées par ces " frais d'exploitation " et force sera à la province du Manitoba de payer les garanties. Voilà le résultat infaillible pour quelque temps au moins.

Relativement au tarif de transport des matériaux, le contrat ne contient aucune disposition. Voilà un chemin de fer qui s'étend de Port Arthur à Winnipeg et au delà et ayant déjà dépassé les frontières ouest du Manitoba. On veut prolonger cette ligne jusqu'à la Passe de la Tête Jaune et en dernière analyse, jusqu'à l'océan Pacique. Sur ce chemin de fer de Port Arthur en gagnant l'ouest, il se transportera d'immenses quantités de matériaux de construction ; rails, plaques pour éclisses, matériaux pour la construction des ponts et des milliers de tonnes de matériel d'exploitation pour la voie ferrée ; et il n'y a pas une seule disposition tendant à protéger les droits du Manitoba à cet égard. Toute cette immense quantité de trafic, le chemin de fer canadien du Nord le transportera virtuellement aux frais de la province du Manitoba, en établissant des tarifs si peu élevée, si insignifiants que cela se résumera à rien. Toute cette convention tend à favoriser la compagnie du chemin de fer au détriment de la province du Manitoba. Puis, voilà l'entreprise déjà lancée : la province du Manitoba garantissant le paiement de $683,000 par année, et l'échelle des prix de transport du trafic est fixée de façon à ce qu'en moins de deux ans ces prix seront inférieurs à ceux établis par la concurrence naturelle.

Voilà donc la province qui garantit le paiement de $17,000,000 sans recevoir de compensation ; car le gouvernement s'est chargé de cette obligation, dans la conviction qu'il aurait le droit de réglementation relativement aux tarifs de transport, tandis que les modifications apportées à ce bill établissent clairement que la législature du Manitoba faisait erreur en cela. En effet il est clairement démontré, par cet amendement que la prétention émise au sujet de la réglementation du tarif de transport était absolument erronée, et que c'est le gouvernement fédéral qui possède pleine et entière autorité à cet égard, la juridiction du gouvernement du Manitoba n'étant que subordonnée. Le cabinet fédéral, peut bien, il est vrai, comme le prétend le gouvernement du Manitoba, fixer le maximum des prix, et le Manitoba, peut, en vertu de sa convention avec les entrepreneurs, obtenir des prix inférieurs au minimum ; mais il est également vrai que le cabinet fédéral pourrait relever ces prix, pour des raisons d'intérêt public, et il reste ainsi maître de la situation.

Supposons que l'échelle de prix obtenus par le Manitoba vienne en conflit avec les prix du tarif d'Ontario, sur les 290 milles de chemin de fer entre la frontière de cette province et Port-Arthur ; en pareilles circonstances, l'exécutif pourrait révoquer ces tarifs et relever les prix dans une certaine mesure, afin de protéger les intérêts d'Ontario. En outre, supposons que le tarif adopté sur ces chemins de fer ait pour résultat de détourner le tarif des lignes canadiennes au profit des lignes américaines et de le faire converger vers le port de Duluth, au lieu de Port-Arthur ou de Port-William ; alors, le comité des chemins de fer du Conseil privé pourrait intervenir et modifier ces tarifs à son gré. Le Manitoba reste donc impuissant et désarmé, en présence du gouvernement fédéral ; il a assumé d'énormes responsabilités et pris d'onéreux engagements, sans qu'il en reçoive d'avantages tangibles, et cela surtout, en prévision des développements que la concurrence fera surgir, et de la construction de nouvelles voies ferrées dans un prochain avenir ; et alors, il est probable que ces retors entrepreneurs de chemins de fer manœuvreront si habilement que la province se verra forcée de payer la presque totalité des garanties stipulées par le contrat.

La perspective qui s'ouvre devant la province du Manitoba n'est guère souriante, et, il faut l'avouer, imposer pareil fardeau à cette province n'est pas une tâche bien agréable pour le parlement fédéral ; et puisque ce bill nous est soumis, et qu'il a besoin de notre sanction, s'il nous est possible, dans l'exercice de notre souverain pouvoir, de détourner ce malheur et d'épargner au Manitoba les conséquences de sa propre folie, nous avons le devoir de le faire. Il ne s'agit nullement ici de veto ; mais, à la lumière des faits révélés au cours de ce débat, on demande que la législature du Manitoba soit mise en lieu de reconsidérer la question et de déclarer, si elle approuve encore ce bill, avec les importantes modifications qu'il a subies ; et si la législature, après mûre délibération sur tous les faits par devers elle,

le sanctionne de nouveau et lui imprime son approbation, alors il n'en sera plus question. Nous avons fait notre devoir ; nous avons mis la législature du Manitoba en lieu de revenir sur ses pas et de réparer une erreur commise dans un moment de folie ; et si elle persiste dans son erreur, alors nous aurons droit de dire qu'elle est juge dans sa propre cause et qu'elle doit subir les conséquences de ses propres actes. Je le répète, on constatera bientôt que par la tendance naturelle des opérations commerciales, les prix de transport stipulés par ce contrat sont excessifs. Un taux de 10 cents par 100 livres pour le transport du blé, sur un parcours de 500 milles, de Winnipeg à Port-Arthur, est bien trop élevé. De Chicago à New-York, distance de 1,000 milles, le transport du blé ne coûte que 8 ou 10 cents par 100 livres. De Buffalo à New-York, sur une distance de 450 milles, le transport du blé se fait pour 2½ cents les 100 livres, et il reste un profit suffisant ; tandis que le transport par rail entre ces deux villes coûte 3 cents le boisseau. Le blé se transporte de Chicago à Montréal, il est transbordé à Depot-Harbour, voituré sur la ligne du Canada Atlantique et débarqué à Montréal, pour 3¾ cents le boisseau, soit environ 5 cents par 100 livres, et c'est pourtant une route par rail aussi longue que celle de Winnipeg à Port-Arthur, outre le transport par voie fluviale de Chicago à Depot-Harbour. A la lumière de ces faits, on comprend que les prix de transport établis par cette compagnie seront trop élevés ; et ces trois lignes de chemin de fer une fois construites, le Manitoba pourrait obtenir des prix aussi bas que ceux stipulés au contrat, et cela sans s'être grevé d'un seul sou de dette. Quand ces faits seront connus et que la législature du Manitoba sera parfaitement renseignée sur tout ce qui touche à ses intérêts en pareille matière, pourquoi ne serait-elle pas en lieu de revenir sur ses pas, afin d'éviter un acte de folie et de se prononcer de nouveau sur ce bill ?

Il y a une autre considération qui se présente ici. Je me rappelle l'époque où le transport du blé de Chicago à Buffalo coûtait 25 cents le boisseau, et je sais que ces années dernières, ce transport s'est fait au prix de 1¼ à 2 cents le boisseau. A cette époque le transport du blé de Chicago à New-York par rail coûtait 35 cents le boisseau. Dans le cours des quinze années dernières, les prix de transport du trafic par voie ferrée et ceux du fret par les vaisceaux ont subi une réduction des deux tiers. Le prix n'est plus qu'un tiers de celui en vogue il y a quinze ans, et les facteurs qui tendent à provoquer l'abaissement progressif de ces prix sont toujours à l'œuvre. Avec les perfectionnements apportés au transport par chemin de fer, l'abaissement des tarifs n'a pas encore atteint sa dernière limite. Le rail de 90 livres, le joint à la plaque d'éclisse, la locomotive capable de remorquer quarante wagons de cinquante tonnes respectivement, soit 2,000 livres de marchandises, avec une équipe de quatre ou cinq hommes, tout cela est du domaine de la réalité, et l'avenir nous réserve sans doute de nouvelles surprises. Le rail de 120 livres est dans l'ordre des choses possibles ; ensuite, la question de la résistance aux courbes est loin d'être résolue, puis il est possible qu'on construise des locomotives pouvant remorquer un train du poids de 4,000 tonnes, et qu'il s'ensuive une réduction de moitié dans les prix de transport des marchandises, de sorte qu'en dix ans, ce bail qui coûte à la province du Manitoba, une garantie de $683,000, pourrait perdre toute valeur. Ainsi les chemins de fer électriques sont encore dans l'enfance et il en est ainsi de nombre d'autres moyens de transport, qui peuvent prendre des développements inattendus. Nous ignorons où en sera rendu le problème du transport dans dix ans d'ici ; et la province du Manitoba court un grand risque en assumant pareille responsabilité. Qu'elle attende donc et laisse les événements suivre leur cours, quitte à bénéficier plus tard des progrès accomplis, qui lui permettront d'obtenir des prix de transport bien inférieurs à ceux pour lesquels elle paye aujourd'hui $17,000,000. D'ailleurs, pourquoi le Manitoba, irait-il, à grands frais et à ses risques et dépens, acquérir le droit fictif de réglementer des tarifs de transport que le gouvernement fédéral peut reviser à son gré et qui deviendront peut-être bientôt excessifs ? Pourquoi le Manitoba achèterait-il ce privilège ? Pourquoi acquérir ce droit stérile de réglementation des tarifs de chemin de fer, droit que le gouvernement fédéral peut mettre au rancart et abroger ? Pourquoi la province se mettrait-elle dans une situation où infailliblement dans cinq ans d'ici, elle serait moins avancée qu'elle ne l'est aujourd'hui ?

Il y a d'autres observations à faire au sujet de ce contrat ? Pourquoi le cabinet ne permet-il pas à la province du Manitoba d'avoir un représentant au bureau des chemins de fer ? Elle porte toute la responsabilité du paiement des obligations et de la redevance jusqu'à concurrence de $7,000,000, prix des chemins de fer achetés du " Northern Pacific " ; elle met Mackenzie et Mann à la tête de cette exploitation et se charge de toutes les responsabilités qu'ils assument ; et, malgré cela, on n'accorde pas même à la province le simple privilège d'avoir un représentant au conseil, où personne ne pourra sauvegarder ses intérêts ni avoir l'œil sur les manœuvres des spéculateurs qu'il importerait pourtant de suivre de fort près, si l'on tient à ce que les intérêts de la province ne soient pas mis en péril : Non, elle n'a pas un seul représentant au bureau des chemins de fer, et pas même le droit de nommer un comptable chargé de vérifier les comptes. Pourquoi ne pas accorder ce privilège au Manitoba, puisque la province s'engage à tout payer, jusqu'au dernier cent ? Payer les frais, oui, voilà à quoi se résument tous

ses privilèges, et ce privilège-là, elle pourra en abuser tout à son gré.

Ceux qui sont intéressés dans cette entreprise ne sauraient se plaindre de la façon dont ils sont traités par le cabinet fédéral, par le gouvernement d'Ontario et autres. Ils construisent un chemin de fer et reçoivent du gouvernement fédéral et de celui d'Ontario $10,400 par mille, et cela, à condition que le gouvernement fédéral se réserve le droit de réglementation sur les tarifs, droit que ces messieurs cèdent maintenant au Manitoba, moyennant $17,000,000. N'est-ce pas que cela frise l'escroquerie ? En outre, le Manitoba garantit leurs obligations jusqu'à concurrence de $20,000 par mille, et on les met en possession de ressources s'élevant à $30,000 par mille, pour un chemin de fer dont la construction ne coûtera que la moitié de cette somme. Les ressources mises législativement à la disposition de ces entrepreneurs par le gouvernement fédéral, par ceux d'Ontario et du Manitoba, les mettront en mesure de construire deux milles de chemin de fer pour chaque mille qu'ils ont à construire et après avoir poussé les travaux de la voie ferrée jusqu'à la rivière La Pluie, ils auront encore les moyens de construire 300 milles de chemin à même ces ressources. Et ce n'est pas tout. Par le contrat en discussion, le Manitoba consent à se porter garant de ces vastes opérations ; l'achat de tout le système du " Northern Pacific " au Manitoba, la garantie des obligations du chemin de fer, de Port-Arthur à la rivière La Pluie, ainsi que d'autres sections, le tout s'élevant à la somme assez ronde de $700,000 par année. Eh ! bien, après avoir obtenu des subventions amplement suffisantes pour la construction de leur ligne, outre une garantie de $20,000 par mille ; après avoir été mis en mesure de construire deux milles de chemin pour chaque mille couvert par leurs garanties et leurs obligations, il me semble que ces messieurs en avaient assez et qu'il n'y avait pas lieu de demander de nouvelles concessions et d'engloutir toutes les ressources de la province.

On affirme que lorsque cette mesure a été débattue dans la législature du Manitoba, il n'a pas été fait de représentations tendant à créer dans l'esprit des députés l'impression que le Manitoba aurait le droit de réglementer les tarifs de chemin de fer. J'ai par devers moi quelques extraits des discours prononcés au cours de ce débat et des articles publiés dans les journaux du Manitoba sur cette question ; or, je constate que le premier ministre Roblin, parlant de la compensation reçue par la province en retour de l'engagement de son crédit, s'est exprimé comme voici :

Cela veut dire que la population du Manitoba jouira d'un privilège dont ne jouit aucune autre province du Canada ou aucun autre Etat américain : C'est que le lieutenant-gouverneur en conseil aura dorénavant le droit et le pouvoir de réglementer tous les tarifs, jusqu'à révocation du contrat.

Quelle conclusion faut-il tirer de là ? Qu'en retour des obligations dont elle se charge, la province du Manitoba jouirait du droit de réglementer les tarifs de transport, et la majorité des députés à l'Assemblée législative étaient de cet avis. Le premier ministre ajoute :

Le pays peut donc envisager l'avenir avec confiance——

Cet avenir sera peut-être tout autre qu'il ne pense.

—car cette politique de chemins de fer sera l'inauguration d'une nouvelle ère de prospérité et de progrès, surtout dans le sens agricole, progrès qui fera l'étonnement des autres parties du pays ; et cela, en raison de la confiance inspirée par le faits que c'est le gouvernement et le peuple qui ont le droit de régimenter les tarifs ; ce qui encouragera les cultivateurs à développer davantage leur exploitation agricole et à se livrer à l'élevage plus en grand, faisant ainsi preuve de l'esprit de progrès que provoque toujours le règne de la prospérité.

Et tout cela, en établissant un taux de transport de 10 cents par 100 livres de blé, tandis que dans deux ans d'ici, par le seul effet de la concurrence, ce prix sera probablement tombé à 7 ou 8 cents. Ou encore, en faisant réduire de 15 pour 100 les tarifs actuels de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; tandis que par la seule marche des événements et de la concurrence, les prix seront tombés à 10 pour 100. Voilà les magnifiques résultats qu'on laisse entrevoir au Manitoba, résultats de ce véritable coup d'état qui ferait de la province un sujet d'envie aux yeux de toutes les provinces sœurs et même aux yeux des Etats-Unis ! Peut-on rien concevoir de plus insensé !

Il faut se rappeler que pareilles affirmations ont dû exercer une certaine influence sur l'attitude et l'initiative prises par le gouvernement du Manitoba et s'il y a une conclusion à tirer de là, c'est qu'en présence de semblables représentations, nous avons le devoir non pas de mettre notre veto à cette législation du Manitoba, mais de ne la sanctionner qu'à la condition qu'elle soit renvoyée au gouvernement du Manitoba, avec les modifications qu'elle a subies et les considérations développées au cours du débat, le tout soumis à leur approbation.

Voici un extrait d'un discours prononcé par le procureur général du Manitoba, M. Campbell. Il importe de donner lecture de ce discours, quand ce ne serait que pour imposer silence à ceux qui prétendraient qu'on a cherché à représenter cette affaire sous un faux jour et à soulever des préjugés contre la province du Manitoba. Voici les paroles dont ce monsieur s'est servi :

J'aborde la plus importante partie du contrat, l'imposition des prix de transport, question qui a soulevé force discussions. On cherche à tromper le public à ce sujet : on dit que le gouver-

nement n'a pas le droit de faire ce que tout particulier pourrait faire.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a bien clairement établi que tout ce que le gouvernement fédéral fait est de fixer le tarif maximum. La loi des chemins de fer et la charte de la compagnie lui donnent le pouvoir de confectionner et d'établir le tarif, c'est-à-dire, que ce tarif doit être sanctionné par le gouvernement fédéral ; et l'on sait la coutume régnante au sujet de pareille sanction. Le gouvernement se contente de fixer un prix maximum. Or, ceux qui sont au courant des affaires du tarif savent que les compagnies de chemin de fer peuvent faire des contrats à des prix inférieurs à ceux établis par le tarif maximum. Ainsi en est-il relativement au prix des places sur le chemin de fer ; le prix est de 3 cents par mille d'après les tarifs maximum, et cependant l'on voit des compagnies organiser des excursions à prix réduits ; et s'il ne leur était pas permis de faire des contrats à des prix inférieurs à ceux fixés par le tarif maximum, il serait impossible de bénéficier de ces billets à demi-tarif. De même, il existe un tarif pour le transport des marchandises à un certain prix et cependant, comme M. Blair l'a fait observer, il est permis à la compagnie de faire tous les contrats qu'elle veut au-dessous de cette limite.

Ce que tout individu a droit de faire pour lui-même, le gouvernement provincial cherche à le faire pour toute la population de la province ; et l'entreprise qu'il veut faire est dans l'intérêt du Manitoba en général. Les articles du contrat qui portent sur cette question statuent qu'il ne sera pas établi de tarifs différentiels, outre d'autres restrictions. Si le contrat que nous nous proposons de faire établissait des tarifs différentiels, il serait possible de l'établir sous l'empire de la loi des chemins de fer ; or, nous voulons faire un contrat juste et équitable, qui s'applique à toute la population du Manitoba. Sans doute, si nous établissons, dans notre contrat, un tarif plus élevé que le tarif maximum fixé par le gouvernement fédéral, c'est ce dernier tarif qui aurait force de loi ; mais cela ne tournerait nullement au détriment de la population de cette province, car elle bénéficierait ainsi du tarif le moins élevé, quel qu'il pût être. Si le gouvernement fédéral établit un tarif moins élevé que le nôtre, c'est le peuple de la province qui en bénéficiera ; mais si notre tarif est inférieur au tarif maximum, le Manitoba en bénéficiera également, et c'est ce que nous voulons. Libre au ministre des Chemins de fer et Canaux ou au cabinet fédéral, s'ils le jugent à propos, d'établir un tarif moins élevé que celui que nous proposons ; personne n'y trouvera à redire, puisque nous bénéficierons ainsi de l'abaissement du tarif.

On ne cesse de dire et de répéter sur tous les tons que le gouvernement fédéral ne nous permettra pas d'empiéter sur les droits stipulés par la loi des chemins de fer. Nous ne voulons nullement empiéter sur les droits du gouvernement fédéral ; et lorsque l'heure viendra de ratifier ce contrat, ce qui arrivera à brève échéance, le cabinet fédéral déclarera, à bon droit, qu'il se réserve le pouvoir de fixer les prix du tarif à son gré, et si ces prix sont inférieurs à ceux établis ici, il n'en saurait résulter d'inconvénient.

On le voit, M. Campbell déclare positivement que le gouvernement fédéral peut fixer les prix du tarif de transport ; mais il ne dit point qu'il peut les relever, ou qu'il ait le droit de réformer, ou de mettre au rancart la décision du gouvernement du Manitoba, s'il le juge à propos dans l'intérêt public ; et il ne déclare point que la fixation des prix du tarif de transport à un chiffre inférieur au taux légitime, tout en tournant à l'avantage de la province dans cette mesure-là même, n'en laisserait pas moins la population du Manitoba dans l'obligation de combler le déficit causé par l'abaissement illégitime des prix.

Il ne dit pas non plus, que ces tarifs dont il parle, que le gouvernement fédéral a droit de reviser, d'augmenter, et auxquels le gouvernement du Manitoba devra suppléer d'une manière indirecte sinon directe s'ils ne produisent des recettes suffisantes ; il ne dit pas que ces tarifs sont, en tous cas, probablement plus élevés que ne le seront d'ici à deux ou trois ans ceux d'autres lignes de chemin de fer, lorsqu'elles seront terminées et lorsque le Manitoba jouira de la concurrence obtenue sans besoin de garantie, sans aucune responsabilité, sans encourir les obligations qu'il recommande.

Ainsi, M. le président, je ne crois pas que le langage même du procureur général Campbell puisse m'empêcher de prétendre avec raison que la législature et la population du Manitoba étaient sous l'impression que si la province s'imposait ce fardeau de $683,000 par an pour une période de mille années moins une, elle obtenait en retour le contrôle absolu des tarifs ; cependant, elle ne l'a pas obtenu ; le gouvernement fédéral ayant une autorité égale à la sienne, le comité des chemins de fer du Conseil privé peut modifier ces tarifs à son gré—si l'intérêt public l'exige, ces tarifs peuvent être élevés ou diminués, les intérêts d'Ontario peuvent être protégés par la hausse des tarifs différentiels, et par suite de cette hausse, les chemins de fer étrangers peuvent perdre la clientèle des hommes d'affaires ; ainsi, le Manitoba n'aura acheté qu'un privilège apparent, une ombre vaine, mais il se sera chargé d'une obligation réelle qui sera venue mettre un point noir à l'horizon de son avenir.

M. LARIVIERE : Amen !

M. CHARLTON : Amen ! dit l'honorable député ; eh bien ! à l'avenir, quand le bât aura commencé à blesser, quand on commencera à percevoir les taxes, quand se feront sentir les effets de cet acte de suprême folie, nombre de Manitobains imploreront la vengeance du ciel contre ceux qui auront présenté ce bill, et répéteront avec une égale ardeur : "Amen !"

Le bill que nous avons à étudier ce soir n'est pas celui qui fut soumis à la considération de la législature du Manitoba, ce n'en est qu'une partie ; nous l'avons amendé, nous y avons ajouté des amendements essentiels, nous y avons incorporé un article que l'honnêteté et la justice nous faisaient un devoir d'y insérer afin que la population

du Manitoba connût exactement la situation actuelle et n'ignorait plus qu'elle n'avait ni ne pouvait avoir le contrôle absolu des tarifs. Telle est l'importance des amendements que nous avons ajoutés à ce bill et telle est, par suite, la différence de la signification qu'ont pu lui donner les législateurs et la population du Manitoba, qu'il est de justice élémentaire qu'on renvoie ce bill à ces gens-là, tel qu'il est actuellement, et qu'on leur fournisse l'occasion de dire ce qu'ils en pensent. S'il leur convient, ils l'approuveront, et s'ils n'en veulent pas, nous les aurons mis à même de se tirer de l'impasse où ils étaient. Or, quelles sont les modifications apportées à ce bill ? Voici ce que dit l'article 3 :

3. Rien dans le présent acte ni dans les endentures contenues dans les annexes du dit acte, ou qui sera fait conformément au dit acte ou aux dites endentures, ne pourra (a) enlever ou limiter temporairement ni autrement les droits ou pouvoirs (accordée par la législation actuelle ou future du parlement du Canada) de l'exécutif ou du comité des chemins de fer du Conseil privé, ou d'aucune obligation ou aucun devoir ; (b) ni charger le gouvernement du Canada, directement ou indirectement, d'aucune responsabilité, d'aucune obligation, ni d'aucun devoir par rapport à aucun paiement, aucune matière ou chose mentionnés ou prévus dans les dites endentures ; (c) ni autoriser la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord à demander ou exiger aucuns prix plus élevés pour le transport des marchandises ou des voyageurs que ceux déjà établis ou qui seront établis plus tard sous l'empire de la législation actuelle o ufuture du parlement du Canada, par l'exécutif ou par le comité des chemins de fer du Conseil privé, ou par une commission ou autres pouvoirs.

Voilà qui fait disparaître jusqu'au moindre vestige de l'autorité que la législature du Manitoba espérait s'assurer en passant le contrat ; voilà qui change absolument la nature de ce contrat, tel que l'entendaient les gens du Manitoba ; voilà qui établit clairement et d'une manière absolue que, en ce qui concerne cette question, la province du Manitoba reste sujette à la juridiction souveraine du gouvernement fédéral ; le Manitoba perd ses illusions. Si on lui avait franchement exposé cette situation, je suis persuadé que la population du Manitoba n'aurait jamais ratifié le contrat ; et, pour m'assurer de la justesse des opinions que je propose sur ce sujet, je désire que l'on donne à la population du Manitoba l'avantage de se prononcer sur les amendements qu'on a fait subir à ce contrat.

M. DAVIS : Quel cas fait l'honorable député de sa résolution concernant la concision des discours ?

M. CHARLTON : Après avoir fait tout mon possible à ce propos, j'ai pris le parti de convaincre la Chambre en adoptant une tactique absolument opposée ; et mes efforts n'auront pas été inutiles si, après que j'aurai prononcé trois ou quatre discours interminables, le leader du gouvernement et la députation en arrivent à la conclusion qu'il est opportun de soumettre cette question à un comité spécial qui sera chargé de trouver le moyen de mettre fin à cet abus.

M. LaRIVIERE : N'oubliez pas de lire les Ecritures.

M. CHARLTON : Mon honorable ami éprouve tant de répugnance pour les Ecritures que je n'oserais pas les citer de nouveau. Il conviendrait peut-être de se demander maintenant : Que faisons-nous ici ? De quoi nous occupons-nous ? Qu'avons-nous à nous occuper de cette question ? Est-ce inutilement, sans aucun but ? N'avons-nous pas le droit de traiter cette question ? Notre intervention aura-t-elle quelque effet ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Pas du tout.

M. CHARLTON : Non, assurément. Le parlement a-t-il le droit d'intervenir dans cette circonstance : Il est évident qu'il va intervenir. Cela me remet en mémoire une anecdote de l'époque où la législature de la Pennsylvanie dont le gérant avait nom Jim Scott. La session touchait à sa fin ; un membre de la législature se lève : " M. l'Orateur ", dit-il, " si Jim Scott n'a plus rien à nous faire faire, je propose l'ajournement des débats ". Il est évident que Jim Scott a taillé de la besogne pour cette Chambre. Je ne crois pas que mes paroles produisent ici beaucoup d'effet ; j'argumenterais jusqu'au jour du jugement dernier que cette Chambre, j'en suis certain, ne changerait pas d'attitude. Mais, je crois fermement que la Chambre a juridiction en la matière; que certains devoirs lui incombent dans la circonstance ; qu'elle a le pouvoir de rendre ou de refuser de rendre justice ; qu'elle peut sauver ou ruiner le Manitoba. Du moment que nous nous prévalons de notre pouvoir souverain de représentants du peuple canadien pour disposer d'une mesure qui, strictement parlant, nous avons droit ou d'agréer ou de repousser, je dis qu'il convient de se demander ce que sont nos devoirs. Ces devoirs, ils sont formels, ils sont clairement définis ; ce sont ceux d'un corps législatifs appelé à se prononcer sur une mesure législative qu'on a soumis à sa décision. Nous avons une décision à rendre relativement à cette question, et nous devons la rendre quelque graves qu'en puissent être les conséquences.

M. l'ORATEUR : L'heure consacrée à l'étude des bills d'intérêt privé étant expirée, la Chambre est invitée à se former en comité des subsides.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N.-E.) : L'histoire se répète : nous nous sommes tous égarés et on m'a abandonné !

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Immigration—Gratification de deux mois d'appointements à la veuve de feu D. L. Cavan, agent d'immigration, $200.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'est pas d'usage d'allouer des gratifications aux veuves des fonctionnaires qui ne faisaient pas partie du personnel permanent, mais celui dont il est ici question a été un certain nombre d'années à l'emploi du ministère, et il est mort d'une maladie contractée dans l'exercice de ses fonctins.

M. HUGHES (Victoria) : Avant que ce crédit soit adopté, je demanderai au ministre de l'Intérieur de vouloir bien nous dire quels sont ses agents en Irlande.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous y avons M. Webster et M. Kelly.

M. HUGHES (Victoria) : Où est M. Devlin?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A Dublin.

M. HUGHES (Victoria) : Cette ville est-elle située en Irlande ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Elle l'était lorsque j'y suis allé.

M. HUGHES (Victoria) : Quels sont les appointements de M. Devlin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $3,000 par année.

M. HUGHES (Victoria) : Comment gagne-t-il cet argent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il me semble qu'il a toujours beaucoup à faire.

M. HUGHES (Victoria) : Je remarque dans certains journaux que M. Devlin ne se gêne pas pour écrire des lettres où il calomnie des membres de la Chambre des communes dans les termes les plus grossiers. J'ai déjà signalé ce fait à l'intention de l'honorable ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : En effet, on a déjà appelé mon attention sur le point que me signale aujourd'hui l'honorable député. Je dois dire tout de suite que je regrette fort que ces lettres aient été écrites, et je ne tarderai pas à faire connaître mon sentiment à M. Devlin. Je profite de l'occasion pour déclarer qu'il ne convient pas que des fonctionnaires publics adressent aux journaux des lettres où ils critiquent certains membres de la Chambre des communes.

M. WALLACE : Je dois ajouter, du moins pour ce qui me concerne, que ses observations archi-malhonnêtes sont dénuées de fondement, parce que je ne crois pas avoir critiqué les personnes que nous employons en Irlande.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je sais que cela est exact.

M. WALLACE : Ce monsieur a profité de de sa situation pour écrire une lettre dans laquelle il se livre à des attaques sans le moindre motif ; mais il me fait plaisir de voir le ministre déclarer qu'aucun employé de l'Etat n'a le droit de critiquer l'attitude prise en Chambre par aucun membre du parlement. Je constate avec satisfaction que les employés civils, tout en restant fidèles à leurs croyances politiques, —ce à quoi ils ont parfaitement droit, se tiennent à l'écart des partis. Il me semble qu'il convient de féliciter les fonctionnaires nommés par le gouvernement Mackenzie, par l'ancienne administration conservatrice et par le gouvernement actuel, de ce qu'ils savent respecteur la dignité de leur situation, c'est-à-dire qu'ils ont soin de ne pas s'immiscer à la politique et surtout de critiquer la manière dont les députés s'acquittent de leurs devoirs parlementaires.

Pour pourvoir aux dépenses d'une exposition du Nord-Ouest à l'exposition Pan-américaine de Buffalo, $4,000.

M. SPROULE : Cette exposition se fera-t-elle à part ? Se tiendra-t-elle dans un édifice appartenant au Canada, ou dans l'édifice commun ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce sera une exposition ordinaire ; les exposants devront se conformer aux règlements.

M. SPROULE : Vous ne ferez pas la folie de construire un édifice séparé, comme à Chicago ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne nous proposons pas d'en construire.

M. SPROULE : Allez-vous nommer un commissaire pour représenter les territoires du Nord-Ouest ? Dans l'affirmative, quel sera-t-il ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous n'avons nommé personne.

M. SPROULE : Avez-vous l'intention de nommer quelqu'un ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas en ce moment ; le commissaire fédéral est choisi, et il n'a été pris aucune mesure dans le but de faire nommer un commissaire spécial chargé de représenter les territoires du Nord-Ouest. Cette question est du ressort du gouvernement du Nord-Ouest. Il n'est pas possible que le ministère s'occupe des détails de l'exposition. Il se peut qu'il faille nommer quelqu'un pour prendre soin des échantillons, mais il ne sera pas nommé de commissaire spécial.

Gouvernement du territoire du Yukon—Montant supplémentaire requis pour dépenses relatives à l'administration du territoire du Yukon, $45,000.

M. SPROULE : A quoi destine-t-on ce nouveau montant ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois avoir déjà expliqué l'objet de ce crédit lorsque j'ai soumis mes estimations principales ; j'ai dit au comité que nous avions jugé nécessaire, l'automne dernier, de faire de nouveaux arrangements par rap-

port aux allocations de subsistance des fonctionnaires du Yukon, et que, au lieu de leur faire fournir le logement par le ministère des Travaux publics, nous leur avons alloué $50 par mois pour se loger. Les dépenses du ministère des Travaux publics sont réduites de presque tout le montant de ce crédit, et celles de mon ministère sont augmentées d'autant. C'est cette allocation de $50 par mois qui gonfle le chiffre de notre dépense. Voici comment s'établit cette dernière : jusqu'au 1er octobre dernier, les fonctionnaires étaient logés dans un édifice public fourni par le ministère des Travaux publics, et le gouvernement leur allouait $100 par mois pour couvrir leurs frais de subsistance. Cet arrangement ne donnant pas satisfaction, on décida de leur laisser le soin de se loger eux-mêmes, de leur verser mensuellement $50 de plus et de soulager le ministère des Travaux publics de ce fardeau-là. Nous payons ce montant à soixante ou soixante-dix fonctionnaires, de sorte qu'il nous faudra $27,000. La visite du Gouverneur général à Dawson a occasionné au conseil du Yukon une dépense de $4,000 qui est comprise dans ce crédit. Il y a un découvert dans nos comptes d'impressions, de papeterie et de publicité. Les dépenses ont excédé nos estimations de l'année dernière, et cela provient de ce que nous avons vendu un très grand nombre de claims et qu'il nous a fallu faire beaucoup de publicité ; ce sont surtout les annonces publiées dans les journaux qui ont donné lieu à ce découvert pour lequel nous demandons $4,000.

Nous faisons aux officiers de la gendarmerie à cheval une remise sur la vente des claims et la perception des droits régaliens. Nous en sommes arrivés à laconclusion que c'est là le meilleur moyen de percevoir ces droits. Quant au percentage alloué aux officiers, et aux honoraires des commissaires priseurs, nous nous attendons à dépenser cette année $10,000 de ce chef. Ces diverses sommes n'ont pas été comprises dans le crédit de l'année dernière.

M. SPROULE : Les officiers de la gendarmerie touchent-ils ce percentage en sus de leur solde ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. SPROULE : Il me semblait que le développement des moyens de communication avaient eu pour effet de rendre la vie moins chère au Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Elle coûte moins cher sous certains rapports, mais on nous apprend que nos fonctionnaires parviennent difficilement à joindre les deux bouts. La Chambre admettra avec moi qu'il est à désirer que les fonctionnaires du gouvernement au Yukon soient en mesure de vivre convenablement ; comme on a toujours semblé nous reprocher de ne pas les rémunérer suffisamment, j'espère qu'on ne nous accusera pas de prodigalité à cause de cet arrangement-là.

M. SPROULE : Leur accordez-nous $50 par mois pour leur loyer, et $100 pour leurs frais de subsistance en sus de leurs appointements ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. SPROULE : Cela me paraît assez généreux.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A nous cela peut paraître un peu cher, mais si mon honorable ami savait ce que coute le moindre objet au Yukon, il admettrait avec moi que cet arrangement est fort raisonnable.

M. WALLACE : Comme c'est l'honorable ministre qui est en très grande partie chargé de l'administration du Yukon, je lui demanderai de nous dire le chiffre des dépenses qu'on se propose de faire dans ce territoire cette année.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je donnerai ce renseignement à l'honorable député à la séance de lundi.

M. WALLACE : J'aimerais aussi connaître le chiffre de la population du Yukon.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon sous-ministre me dit que nous pouvons en donner une idée assez exacte.

M. GANONG : L'honorable ministre peut-il me dire si M. H. H. Norwood est employé au Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne l'est pas.

M. GANONG : L'a-t-il été ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. GANONG : Depuis quand ne l'est-il plus ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Depuis environ un an.

M. GANONG : Le ministère ne l'a-t-il pas employé depuis un an ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il y a à peu près un an que nous nous dispensons de ses services.

M. GANONG : Le ministère l'a-t-il employé depuis le mois de juin 1900 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois pouvoir affirmer que non.

M. GANONG : Le rapport de l'Auditeur général mentionne les dépenses faites par ce monsieur, et ces dépenses semblent avoir cessé depuis le 30 juin 1900. Le gouvernement ne l'a-t-il pas employé depuis le mois de juin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est impossible de se rappeler cela à un ou deux jours près, mais je puis cependant

affirmer que nous ne l'avons pas employé depuis ce temps-là.

M. GANONG : N'était-il pas à l'emploi du ministère en octobre et en novembre derniers ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : De 1900 ? Non.

M. WALLACE : Le ministre voudrait-il me dire, bien qu'il ne s'agisse pas de son ministère, quels sont les appointements du directeur de la poste à Dawson ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon sous-ministre me dit qu'ils sont de $3,000 par an ; je ne puis pas l'affirmer ; du reste, le renseignement doit se trouver dans le rapport du directeur général des Postes.

W. WALLACE : D'après ce que j'ai appris, il recevrait $1,800 par année, plus une allocation de subsistance.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce doit être cela. La question ne regarde pas mon ministère, et je n'y saurais répondre d'une manière positive.

M. WALLACE : Il est malheureux que les ministres ne soient pas ici pour nous renseigner au sujet de ces crédits que nous sommes appelés à voter.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député tient à avoir ce renseignement, je le lui fournirai lundi, en même temps que l'autre.

M. WALLACE : Je vous en serais très obligé. Les ministres ont pris l'habitude de nous promettre les renseignements lorsque viendrait l'heure de la dernière épreuve, et l'année dernière, ils se sont contentés de désigner les divers item par leur numéro d'ordre, de sauter d'une page à l'autre, de sorte qu'il nous fut impossible de savoir quels crédits on faisait voter. Cette année, nous exigeons que vous nous communiquiez les renseignements, quels qu'ils puisset être, avant la dernière épreuve ; les crédits seront ensuite votés aussi rapidement que les ministres pourront le désirer.

Terres fédérales—Imputable sur le revenu, $11,600.

M. SPROULE : Combien d'employés surnuméraires au bureau principal payez-vous à même ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La dernière partie de ce crédit est destinée à payer les appointements des copistes que nous employons aux lettres patentes. Nos estimations principales n'étaient pas assez élevées ; il nous faut encore $1,000. Le sous-ministre me dit qu'il y a quatre commis, à l'heure actuelle.

M. SPROULE : Ne font-ils qu'un travail se rapportant à ces lettres patentes ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a quatre commis qui font ce travail d'ordinaire. On en emploie dix autres comme copistes.

M. MACLEAN : L'honorable ministre peut-il nous dire quelle est la date de ces lettres patentes et à quel point en est rendue leur émission en faveur du Pacifique, d'après le contrat conclu entre cette compagnie et le gouvernement ? J'aimerais avoir une déclaration définie à ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai étudié cette question très attentivement, il y a environ deux semaines, et je puis dire que, sans aucun doute, nous pourrons, avant la fin de décembre émettre des lettres patentes pour toutes les terres dont il est question dans les contrats passés entre le gouvernement et les différentes compagnies de chemins de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, y compris le Pacifique. A l'heure actuelle, nous avons donné des lettres patentes pour toutes les terres du Pacifique qu'on a choisie au Manitoba ; d'autres lettres patentes, et en grand nombre, ont aussi été accordées pour des terres situées dans les Territoires.

M. MACLEAN : Ces lettres patentes portent la date de cette année ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Elles portent la date de leur émission.

M. MACLEAN : La compagnie pourra donc se plaindre, ce qu'elle fera certainement, je n'en doute pas, de ce que cette exemption sur tous ces terrains ne date que de cette année, au lieu de porter la date de l'année où le gouvernement a donné ces terres, c'est-à-dire de 1884.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami me permettra de lui faire remarquer que la date n'a pas d'importance réelle. Les lettres patentes n'ont d'effet que du moment même où le terrain est livré.

M. MACLEAN : L'honorable ministre peut-il me dire où on est rendu sur la question de soumettre aux cours de justice le litige qui se rapporte à la date de l'exemption ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne veux rien affirmer d'une manière positive ; mais, si je ne me trompe, il serait nécessaire de soumettre cette question aux tribunaux pour la période de 20 ans à courir. Auparavant, toutefois, il faudrait faire l'estimation de la propriété ; cela nous permettra de préparer notre cause. J'ignore si l'on pourra faire ce travail, cette année. Si la chose est possible, cette estimation sera faite.

M. MACLEAN : Alors, vous avez l'intention de soulever cette question au sujet d'un terrain quelconque qu'on estimerait au Nord-Ouest, vous ne voulez pas soumettre direc-

ment la cause aux tribunaux, sous la forme d'une question pure et simple.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai discuté ce sujet avec mon honorable ami le Solliciteur général ; je suis avocat, il est vrai, mais ce n'est pas moi qui dois agir comme conseiller en loi du gouvernement. J'ai compris que le Solliciteur général croit qu'il ne faut pas soumettre directement la cause aux cours civiles sous la forme d'une question. Je suis porté à partager cette opinion. Je ne veux pas, cependant, m'engager d'une manière définitive, en disant qu'à mon avis, le gouvernement, dans le but de soumettre la cause aux cours de justice, croira nécessaire de faire une estimation actuelle et d'imposer des taxes suivant cette estimation avant de soulever les questions de validité de cette taxe.

M. MACLEAN : Alors, le gouvernement a l'intention de défendre l'opinion que l'évaluation a commencé, il y a 20 ans, c'est-à-dire, à l'époque où cette subvention était payable. Quelle sera la prétention du gouvernement quant à la fin de l'exemption, lorsque la question sera soumise aux cours de justice ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce sera celle-ci : Y a-t-il 20 ans que ces terres sont devenues la propriété de la compagnie, par suite de la construction de ce chemin de fer ?

M. MACLEAN : Le gouvernement doit avoir une politique sur cette question et le ministre a affirmé au pays qu'il a l'intention de soutenir les droits des colons qui prétendent que l'exemption a cessé 20 ans après que cette subvention fût payable ; je crois que ces terrains pouvaient être cédés au moment même où devait se faire le paiement, et où, en réalité, l'argent a été remis au gouvernement. Lorsque cette question sera soumise aux cours de justice, le ministre a-t-il l'intention de soutenir la prétention des colons ; dans le cas contraire, quelles seront ses allégations ? S'est-il formé une opinion sur cette question ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit d'une question qu'il nous faut soumettre aux conseillers de la Couronne, si nous voulons réussir. On m'a déjà demandé, ici même, il y a quelque temps, ce dont vient de parler mon honorable ami ; j'ai déclaré alors que nous obtiendrons l'opinion des avocats de la Couronne, quant à la position que nous devons prendre pour le plus grand avantage des intéressés. A mon sens, on devrait alléguer que les 20 années remontent à la date même du contrat. Cependant, je doute fort que les conseillers de la Couronne nous disent d'adopter ce principe. Je suis sous l'impression qu'ils nous diront, si nous voulons réussir, de trouver un autre moyen et ce serait celui qui nous fera dater cette exemption du temps même où les terres ont été livrées ; dans des questions semblables, il nous faut suivre les avis des fonctionnaires en loi de la Couronne.

M. SPROULE : Où pourrons-nous trouver un relevé des terres pour lesquelles on a émis des lettres patentes de temps à autre ? Le rapport du ministre contiendra-t-il ces renseignements ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le ministre de l'Intérieur conserve la liasse de toutes les lettres patentes du Dominion. Au Nord-Ouest et au Manitoba, où il y a un bureau pour l'enregistrement des titres de propriété, d'après le système Torrens, on envoie ces lettres patentes au régistrateur qui les transcrit dans ses registres.

M. SPROULE : Quel est le rapport que les membres de la Chambre pourraient facilement consulter ? Cet état sera-t-il préparé de façon à ce que nous puissions distinguer les terres accordées au chemin de fer, de celles accordées à ceux qui veulent établir des homesteads ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Au ministère de l'Intérieur, nous n'avons pas l'habitude de faire cette distinction dans nos rapports. Cependant, si la Chambre le désire, nous pourrons publier un livre bleu spécial qui contiendra tous ces détails ; ce sera, pourtant, un travail considérable.

M. SPROULE : Pourquoi ? Vous avez déjà les rapports et il vous serait facile de les faire publier.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je comprends que mon honorable ami nous demande de publier un livre bleu qui indiquera toutes les terres pour lesquelles la Couronne a émis des lettres patentes, en distinguant celles accordées aux compagnies de chemins de fer, des terres cédées à de simples particuliers.

M. SPROULE : Non, ce n'est pas ce que je demande ; je veux seulement savoir combien de lettres patentes on a émises et de ce nombre combien ont été accordées à des compagnies de chemin de fer ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il ne sera pas difficile d'indiquer, dans le rapport annuel, par un tableau succinct, les chiffres dont parle mon honorable ami. Actuellement, le ministère indique le nombre de lettres patentes qu'il a émises, d'acres de terres concédés, si je ne me trompe. Je vais prendre note de la demande de l'honorable gentleman, et, à l'avenir, le rapport du ministère contiendra un état indiquant la quantité de terres pour lesquelles on a émis des lettres patentes et le nombre de ces dernières accordées au Pacifique ou à de simples particuliers.

M. MACLEAN : Le système Torrens a-t-il réusssi au Nord-Ouest ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il a donné des résultats très satisfaisants.

En réalité, c'est le meilleur système agraire qu'on puisse trouver. Au Manitoba, après plusieurs années d'expérience, nous avons fait plusieurs changements dans les questions de détails, ces modifications ont encore perfectionné ce système.

Montant supplémentaire requis pour appointements du service extérieur	$ 6,600
Montant supplémentaire requis pour appointements d'employés surnuméraires au bureau principal et pour annonces.	2,000
Montant requis pour pourvoir aux services supplémentaires relatifs aux terres fédérales, nonobstant toute disposi-	
Montant supplémentaire requis pour ap- civil	3,000
	$11,600

M. SPROULE : Combien de commis supplémentaires se trouvent dans le service extérieur ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le développement de la colonisation, dans les Territoires du Nord-Ouest a occasionné un travail considérable aux fonctionnaires du gouvernement fédéral chargés du service des terres. Il a fallu nommer des commis à différents endroits ; ces fonctionnaires avaient droit d'enregistrer des concessions de terres, ce qui épargnait un grand déplacement aux colons.

M. SPROULE : Pourquoi mettez-vous dans ce crédit les mots " nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil " ? La loi contient-elle une stipulation qui vous défende d'employer temporairement toutes les personnes dont vous pouvez avoir besoin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne pourrais payer un sou de ces trois mille dollars à aucun membre du service civil, d'après la loi. L'auditeur général a décidé qu'on ne pouvait payer à un fonctionnaire civil plus que les appointements qui lui sont votés, à moins que son nom ne soit spécialement mentionné dans tel ou tel crédit.

M. SPROULE : Mais ici on ne mentionne pas les noms.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, mais il ne s'agit pas de payer un fonctionnaire, mais des assistants temporaires, et nous n'avons pas le droit d'employer un homme durant six mois, dans mon ministère, alors même que l'argent serait voté, à moins de le nommer à une position permanente.

Montant supplémentaire requis pour terminer les arpentages de l'année, $30,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons employé quatre équipes d'arpenteurs l'an dernier ; trois d'entre elles nous ont coûté $5,000 chacune et la quatrième, celle de M. Tyrrell, $8,000, c'était là l'estimation première. Depuis, nous avons constaté que ce montant n'était pas suffisant et il nous faut combler ce déficit.

M. WALLACE : Les arpenteurs subdivisent les terres en lots convenables aux colons. En réalité, les arpenteurs se bornent à faire ces arpentages, lorsqu'il s'agit de l'établissement réel d'un colon. Nous recevons des lettres de différentes parties des Territoires, nous annonçant que des colons vont s'établir à tel ou tel endroit, et dans ce cas, nous envoyons nos arpenteurs subdiviser les terres. Il nous est impossible d'établir un système d'arpentage pour tous les Territoires et le Manitoba, car il nous faudrait dépenser un montant énorme et nous ne pourrions faire exécuter ces travaux d'une manière convenable et satisfaisante.

M. SPROULE : Quels sont les appointements, par jour, de ces arpenteurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand ils travaillent à la journée, voici leurs appointements : le chef de l'équipe qui doit être un arpenteur des terres fédérales, ayant obtenu son diplôme suivant les stipulations de la loi des terres fédérales, reçoit $5 ; son assistant, qui ne doit pas être nécessairement un arpenteur fédéral, mais qui doit posséder des connaissances, de cette profession, gagne $3. Cependant, la plus grande partie de l'ouvrage se fait à l'entreprise. C'est l'arpenteur général qui détermine les appointements qui ne sont pas toujours les mêmes dans tous les cas.

M. SPROULE : Quels sont ces appointements ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les arpenteurs qui travaillent à l'entreprise reçoivent tant du mille carré. Je ne puis donner le chiffre exact, mais, si je ne me trompe, le prix est en moyenne de 7c. l'acre.

M. SPROULE : L'on paie toutes les dépenses de ces arpenteurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quand ils travaillent à l'entreprise, ils paient eux-mêmes ces dépenses ; c'est le contraire qui se produit quand ils travaillent à la journée.

M. MACLEAN : A-t-on appelé l'attention du ministre sur la proposition de diviser de nouveaux territoires en townships de forme circulaire dont les fermes seraient les segments du cercle ? Ce système changerait complètement celui qu'on suit actuellement et qui donne une forme rectangulaire à ces nouveaux territoires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne crois pas qu'on ait parlé officiellement de ce changement de système. Je me rappelle, toutefois, qu'on a discuté une proposition à l'effet, non pas de donner la forme circulaire aux nouveaux territoires à établir, mais une forme telle que les routes qu'on a tracées sur une ligne diagonale, pourront atteindre les sections de quartier au point de croisement. On exprimait l'idée que les colons devraient construire leurs maisons au

point même du coin ; de cette façon, celles-ci se trouveraient groupées dans un même centre. L'expérience que j'ai des colons du Nord-Ouest me porte à dire qu'une législalation dans ce sens nous causerait des désappointements, parce que les gens veulent construire leur maisons à l'endroit qu'ils choisissent eux-mêmes et non pas à un coin déterminé par les arpenteurs du gouvernement.

M. SPROULE : Le ministre avait commencé à nous donner les noms des arpenteurs qui travaillent cette année pour son ministère ; il n'en a mentionné qu'un certain nombre qui font plutôt des explorations. Ces derniers devront-ils être payés à même ce fonds ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous donner les noms de ceux qui ont fait cet ouvrage, cet été?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La liste n'est pas encore complétée et je ne puis fournir aucun renseignements précis. Au reste, en réalité ce sont toujours, ou à peu près, les mêmes arpenteurs que nous employons. Je pourrais ajouter que pour le présent, nous éprouvons certaines difficultés à obtenir les services d'arpenteurs capables, je parle au point de vue de la profession, de faire l'ouvrage du ministère. Un ou deux arpenteurs sont prêts à faire ces explorations aux appointements que nous payons maintenant. L'ouvrage ne manque pas aux arpenteurs auxquels on offre des prix plus élevés que ceux que nous pouvons leur accorder ; l'arpenteur général que j'ai consulté à ce propos, m'a exprimé ses craintes au sujet de la position où se trouvera placé son département dans deux ou trois ans. Il est à organiser un plan pour faire entrer dans le service des jeunes gens auxquels on enseignera tous les détails de la profession.

Divers—Pour fournir des grains de semence aux colons dont les récoltes ont été détruites en 1900, et qui doivent garantir le paiement de ces quais par une hypothèque sur les terres, $30,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On a fourni du grain aux colons et à ceux qui, à cause du manque de récolte, l'an dernier, n'ont pas les grains de semence nécessaires. Nous prenons une hypothèque pour le montant que représente la valeur de ce grain, et cette hypothèque devra être acquittée, le, ou avant le 1er janvier prochain. A cette date, ceux qui ne l'auront pas encore payée devront acquitter leur dette sur la récolte prochaine.

M. SPROULE : S'agit-il d'une hypothèque sur la récolte ou sur les terres?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Sur les terres. Celui qui veut obtenir des grains de semence, d'après ce crédit, doit déclarer d'abord, dans un affidavit, (1) qu'il a fait enregistrer son nom comme acquéreur de certain lopin de terre qu'il doit décrire ; (2) qu'il demeure sur cette terre qu'il a cultivée depuis moins de trois ans ; (3) qu'il a tant d'acres en culture ; (4) qu'il n'a ni le grain nécessaire, ni l'argent qu'il faudrait pour en acheter ; (5) qu'il consent à semer sur sa terre le grain qu'il reçoit du gouvernement. Nous tâchons de prendre les plus grandes précautions. A mon sens, nous sommes certains de recouvrer notre argent à l'époque désignée, à moins que la prochaine récolte manque complètement.

M. SPROULE : Le ministère a déjà fait cette expérience ; quel en a été le résultat ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons inauguré ce système pour faire comprendre aux colons qu'il ne s'agit pas d'un prêt permanent. Nos agents leur disent que s'ils obtiennent cet argent, ils devront le remettre. Un grand nombre de colons se rendent dans les Territoires et le Manitoba, et dépensent sur leurs propriétés tout l'argent qu'ils possèdent. L'an dernier la récolte a complètement manqué ; en réalité, depuis 25 ans, jamais on n'a vu disette semblable. Je crois que le gouvernement a adopté une politique sage en faisant aux colons ces prêts temporaires.

Montant requis pour le coût des enquêtes et démarcations et autres travaux astronomiques du ministère de l'Intérieur, $7,500.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La raison principale qui nous oblige à demander ce crédit supplémentaire, c'est que nous sommes à conclure une entente avec les Etats-Unis par laquelle nous délimiterons la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, dans la Colombie Anglaise et les Territoires du Nord-Ouest, à certains points où les élévations artificielles de terrains indiquant cette ligne sont disparues. Il n'est pas nécessaire de conclure un traité, à ce propos, puisque nous en arriverons à une entente à l'amiable par laquelle nous n'établirons pas de nouvelles bornes. Nous n'indiquerons la frontière qu'aux endroits où les poteaux et élévations ont été détruits.

M. SPROULE : Quels sont les arpenteurs qui feront ce travail ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : MM. McCarthy et O'Hara. Le premier est un de nos plus anciens et plus habiles fonctionnaires. Il a une grande expérience comme explorateur.

Montant requis pour indemniser Wilbert Purdey, à propos de certaines améliorations sur les lots numéros 75, 76 et 77, de la paroisse de Saint-Clément, $500.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit ici de réparer une erreur commise par les fonctionnaires du ministère au bureau central. Ils ont vendu des terrains sur lesquels s'était établi un squatter. Ce cré-

dit servira à payer ce dernier pour les améliorations qu'il avait faites sur cette propriété.

M. WALLACE : Puisque nous sommes à discuter ces différents item, je vais appeler l'attention du ministre sur un fait que j'ai signalé aux fonctionnaires du ministère, mais que probablement, mon hoonorable ami ignore. En 1882, M. R. J. Bull s'établissait près d'Yorkton. En 1885, lors de la rébellion, il abandonna sa terre pour s'enrôler dans l'armée qui marcha contre les rebelles. J'ignore s'il agissait comme volontaire, ou s'il conduisait un attelage transportant les vivres ; dans tous les cas, il a contracté l'hypocondrie et il n'a pu travailler depuis. Il n'a pas reçu le homestead avant au-delà de deux années au moins. Il a vécu sur cette propriété, sinon trois années durant, au moins plus de deux années. En outre, il a rempli ses obligations de colon deux ans et demi, au moins. Il est vrai qu'il n'a pas accompli strictement toutes les exigences de la loi ; la cause en est due à la maladie qu'il avait contractée en servant son pays. En lisant les amendements de la loi des terres fédérales, je vois que le gouvernement a inséré une stipulation se rapportant à des cas semblables ; j'espère que cette loi aura un effet rétroactif, au moins pour M. Bull, et que ce dernier n'ayant pas reçu ses lettre patentes, pourra les demander en vertu de cette loi. Il y a d'autres détails, mais ce cas, en lui-même, devrait encourager le ministre à se montrer très généreux à l'endroit de M. Bull. En agissant ainsi, il ne violerait pas l'esprit de la loi et accomplirait un acte de justice à l'endroit de M. Bull. Cette gracieuseté ne saurait susciter les susceptibilités de ceux-là même qui s'attachent le plus strictement à la lettre de la loi et des règlements. Je demanderais au ministre de l'Intérieur de s'occuper spécialement de ce cas. J'avais écrit une lettre à ce propos au ministère, mais on me l'a renvoyée. Je demande au ministre d'étudier lui-même cette question, car je considère que ceux qui, dans des temps de difficultés et de périls, n'ont pas hésité à remplir leurs devoirs envers le pays, devraient recevoir pleine justice en toutes circonstances, et c'est la justice que nous réclamons en faveur de M. Bull.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On me soumet tant de cas de ce genre, que je ne puis présentement me rappeler si on m'a parlé de M. Bull, cependant, je crois que je me rappellerais ce nom si on l'eût signalé à mon attention.

M. WALLACE : J'ai écrit ma lettre au cours de cette session.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Alors on n'a pas attiré mon attention sur ce point. Si M. Bull a pris un homestead sur lequel il a vécu durant deux années, et si, ensuite, il s'est engagé comme volontaire pour aider le gouvernement à supprimer la rébellion, s'il est vrai qu'il a contracté, dans le temps, une maladie qui le rend incapable de continuer les travaux sur son homestead, je reconnais, avec mon honorable ami, qu'il a le droit d'obtenir ses lettres patentes. Le sous-ministre m'informe que ce terrain est encore disponible. Je vais encore étudier cette question, pour voir s'il n'y a pas moyen d'accorder ces lettres patentes à M. Bull.

Montant supplémentaire requis pour appointements et dépenses dans l'affaire de la commission nommée pour s'enquérir des réclamations des Métis des Territoires du Nord-Ouest, à même lequel on pourra payer J. A. J. McKenna et N. O. Côté, comme commissaires des métis, nonobstant toute disposition contraire dans la loi du service civil, $14,465.

M. CLANCY : Le ministre peut-il me dire si les travaux de cette commission touchent à leur fin?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils seront terminés dans la première partie de l'été. M. McKenna finira ses travaux d'ici à quelques semaines.

Affaires des Sauvages—Ontario et Québec—Soin médicaux, $3,021.69.

M. CLANCY : Le ministre de l'Intérieur a promis de nous fournir des renseignements concernant ce qui se passe sur l'île Wapole. Il se rappelle que j'ai attiré son attention sur ce sujet il y a quelque temps; il est peut-être aujourd'hui en mesure de nous fournir ces informations.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Quant aux observations que l'honorable député a faites lors de l'examen du budget principal, le 10 avril, on m'apprend au ministère, que contrairement aux assertions de l'honorable député, les sauvages de l'île Walpole n'ont pas récriminé contre la nomination du Dr Hay. En mars 1887, les sauvages ont envoyé une requête demandant que M. Hay fût nommé, et pour obtempérer à leur désir, nous l'avons nommé. D'après les renseignements recueillis par le ministère, les sauvages qui ont besoin d'un médecin ont recours à lui. Tels sont les renseignements que nous possédons, mais si l'honorable député a lieu de croire le contraire, le seul moyen d'élucider la question, sera, il me semble, d'envoyer un inspecteur sur les lieux.

M. CLANCY : Je ne veux pas prendre la responsabilité de faire une déclaration qui justifierait le ministre d'adopter cette ligne de conduite. Quant à la requête, elle a été préparée par un certain nombre de blancs, en faveur du Dr Hay, cela va de soi. Du moment qu'une nomination devait être faite, personne n'espérait que le choix tomberait sur une personne qui ne serait pas favorable à l'administration. Mais le ministre doit se rappeler que l'ancien médecin, le Dr Mitchel, qui a donné ses soins aux sauvages pendant plusieurs années, a

été congédié sous prétexte qu'il s'était immiscé dans la politique.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le Dr Mitchell n'était-il pas vice-président de l'association conservatrice ?

M. CLANCY : En effet. C'est un poste honorable, et je n'ai jamais entendu dire que ce fut un crime de l'occuper.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. CLANCY : Il semble que le ministre ait considéré que c'était un crime, puisqu'il a congédié le titulaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, ce n'était pas un crime.

M. CLANCY : Il est notoire que les sauvages ont refusé d'avoir recours aux services du Dr Hay. Je n'ai pas besoin de dire au ministre qui, grâce à sa longue expérience, connaît mieux que moi le caractère des sauvages, que ceux-ci refusent de s'adresser aux personnes qu'ils ne connaissent pas, même lorsqu'elles sont supérieures aux autres. Je n'ai pas parlé de cette affaire à l'agent, M. McKelvie, mais un clergyman méthodiste, le révérend M. Pickard, a attiré mon attention sur ce sujet.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Est-il missionnaire sur la réserve ?

M. CLANCY : Oui, c'est le missionnaire de l'église méthodiste. Il m'a fait observer que les Indiens mouraient en grand nombre, et il m'a demandé d'écrire au ministère. Je ne l'ai pas fait, mais je lui ai conseillé d'écrire lui-même, et d'exposer la situation sous son vrai jour. Je crois que mon honorable ami n'a pas complètement raison de dire que le ministère n'a reçu aucune communication. Pendant l'absence du ministre, le ministre intérimaire de l'Intérieur a déclaré devant la Chambre, l'an dernier, en réponse à des questions qui lui étaient posées, lors de l'examen du budget, qu'il avait reçu une lettre de M. Pickard. Cette lettre doit se trouver dans les cartons du ministre, et je crois que ce dernier ne possède pas tous les renseignements qui se rattachent à cette affaire ; car M. Pickard m'a appris qu'il avait écrit au ministère, et le ministre intérimaire a déclaré, l'an dernier, que cette lettre avait été reçue. Elle n'a pas été lue, il va sans dire, et je n'en connais pas la teneur. Cependant M. Pickard a jugé que la question était assez grave pour la porter à la connaissance du ministère. Il ne l'a pas fait dans le but de favoriser des amis politiques, ou de nuire au Dr Hay, parce qu'il est un chaud partisan de l'administration actuelle, et ce qu'il a pu dire n'était pas inspiré par ses opinions politiques. Je signale l'affaire à l'attention du ministre, non seulement parce qu'en renvoyant sans cause le Dr Mitchell, on a commis une injustice à son égard, mais parce que cette décision a été suivie de résultats graves, les sauvages refusant de recourir aux services du Dr Hay, en grande partie du moins.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dois-je comprendre que l'honorable député déclare que le ministre intérimaire a avoué l'an dernier avoir reçu une lettre ?

M. CLANCY : Oui.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ferai feuilleter les Débats et j'appellerai son attention sur cette déclaration. Je m'assurerai également si une lettre a été reçue. Quand l'honorable député a soulevé cette question la première fois, j'ai transmis ses observations aux employés du ministère, qui m'ont communiqué une déclaration écrite, portant qu'ils n'avaient reçu aucune lettre à ce sujet du missioonnaire de la réserve—M. Pickard, je le suppose—et que l'agent leur annonçait que les sauvages avaient recours aux services du Dr Hay. Il n'y a ici qu'une question de faits. J'enverrai aux informations pour savoir ce qui en est. Mais afin d'éviter des frais, j'ordonnerai à l'inspecteur, lors de son prochain voyage dans cette partie du pays, de faire un rapport spécial, de voir M. Pickard et d'obtenir sa version de l'affaire.

M. CLANCY : Le ministre n'obtiendra aucun renseignement en feuilletant les Débats de l'an dernier. J'avais posé la question au ministre intérimaire de l'Intérieur qui m'avait répondu qu'il ne savait pas à quoi s'en tenir, et qu'il irait aux informations. Le lendemain soir, ou le surlendemain, il est venu me trouver et m'a déclaré que cette lettre existait ; cela n'a pas été reproduit dans les Débats.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ferai en sorte que l'inspecteur se rende auprès de M. Pickard, lors de son prochain voyage dans cette partie du pays.

Sauvages, N.-B., $2,000.

M. SPROULE : Ne pourrait-on pas aussi bien inclure ces crédits dans le budget principal ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les crédits destinés aux sauvages sont invariablement fixés dans la dernière partie de novembre, et le conseil les examine en décembre et en janvier. Dans le présent cas, l'hiver ayant été rigoureux, les sauvages ont eu besoin de plus de soins médicaux qu'à l'ordinaire, ce que les employés n'ont pas pu prévoir.

M. SPROULE : Passe pour les soins médicaux, mais ils auraient pu prévoir le besoin de grains de semence.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces crédits relatifs aux soins médicaux nous occasionnent bien des difficultés. Parfois, les médecins ne reçoivent que de faibles honoraires, ce qui est une source de plaintes continuelles.

M. SPROULE : Dans Ontario, la plupart des médecins sont engagés moyennant une rétribution annuelle.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cela a lieu quand il y a un fonds particulier destiné aux affaires des sauvages ; mais il n'y en a pas dans les provinces maritimes.

M. SPROULE : Ainsi, dans l'Ile Manitouline le médecin reçoit un traitement et fournit les médicaments ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce traitement est défrayé à même le fonds destiné aux affaires des sauvages.

M. SPROULE : Les sauvages choisissent-ils le médecin ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non. Le ministère les nomme tous, qu'ils soient pays à même le fonds de la réserve ou autrement.

M. SPROULE : Il y a ici des articles du budget qui se rapportent à Ontario aussi bien qu'aux provinces maritimes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certains sauvages d'Ontario n'ont pas de fonds particulier, et ces crédits leur sont destinés.

Territoires du Nord-Ouest—Pour soulager les sauvages en détresse en dehors des limites du traité, $9,000.

M. BRITTON : En novembre dernier, on annonçait que les sauvages d'Oxford House en dehors des limites du traité, enduraient de grandes souffrances et que quelques-uns d'entre eux étaient morts de faim. Le ministre de l'Intérieur déclara que le ministère avait lu des rapports de journaux en ce sens, mais que ces rapports n'étaient pas confirmés. On semble avoir eu vent de ces paroles, dans cette partie du pays où j'ai appris qu'on avait enduré de grandes souffrances pendant l'hiver dernier. On me dit que la Compagnie de la baie d'Hudson a distribué des secours, et qu'elle a été remboursée par le gouvernement. On semble avoir été mécontent de la manière dont ces secours ont été répartis ; je demanderai au ministre d'obtenir plus de renseignements. Quelqu'un m'écrit :

Depuis quelques années le nombre des daims, lapins, orignaux et castors qui servaient jusqu'ici de nourriture aux sauvages, a généralement diminué. Le poisson devient aussi moins abondant. Tous ces faits ont été portés à la connaissance du département des Affaires des Sauvages.

L'hiver dernier, 1899-1900, a été le plus rigoureux qu'on ait connu en ce pays. Partout régnait le plus complet dénûment ; A Oxford-House, God's Lake, Island Lake, Front Lake, et dans tout le voisinage, on souffrait de la famine, du manque de vêtements et de bien d'autres choses. A Sandy Lake, qui dépend d'Island Lake, près de trente personnes sont mortes de faim. Je tiens tous ces renseignements de personnes dignes de foi. Je ne connais pas encore tous les détails, mais je me rendrai là-bas au mois de juin prochain, et j'aurai soin de prendre des informations plus complètes. Ici même, à moins de dix milles de cette habitation, un homme est mort d'épuisement après un jeûne prolongé. La détresse était générale, bien que chacun fît tout son possible pour subvenir à ses besoins.

Ici et à God's Lake, nous avons reçu quelques secours, mail ils n'ont pas suffi à empêcher les souffrances les plus extrêmes et le pire n'est pas encore arrivé. Les provisions sont aujourd'hui épuisées.

A mon avis, il est une chose repréhensible, c'est de laisser entre les mains de la Compagnie de la Baie-d'Hudson la distribution des secours, Cette compagnie en profite pour venir en aide aux sauvages qui vont en chantier pendant l'hiver, mais ceux qui préfèrent demeurer près du missionnaire, sont à peu près laissés à leur propres ressources.

On m'apprend que la Compagnie de la baie d'Hudson a traité différement les sauvages qui étaient demeurés dans leurs foyers pendant l'hiver, afin de favoriser ceux qui s'étaient rendus dans la forêt. A vrai dire, je ne suis pas au courant des détails, mais je crois savoir que quelques sauvages préfèrent demeurer sur la réserve près de la mission.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : La plupart le préfèrent.

M. BRITTON : Je suppose que ce sont les paresseux, mais, en tous cas, on m'apprend qu'ils n'ont pas reçu les secours auxquels ils avaient droit.

M. DAVIS : L'honorable député (M. Britton) veut-il nous dire quel est l'auteur de cette lettre ? Est-ce un missionnaire ? Parfois, les missionnaires sont en bisbille avec la Compagnie de la baie d'Hudson ; mais je sais par expérience, ayant passé 22 ans dans ces parages, que la compagnie ne laisse jamais les sauvages mourir de faim. Dans les jours de détresse, ils leur viennent en aide, dans l'espérance que la chasse de l'année suivante sera assez fructueuse pour permettre aux sauvages de les rembourser.

M. BRITTON : Je demande qu'une enquête soit faite uniquement parce qu'on déclare que la famine a régné parmi les sauvages, et que quelques-uns d'entre eux se sont rendus dans un autre endroit sur les bords du lac Winnipeg.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois que ce sont peut-être des renseignements exacts que ceux qui permettant à l'honorable député de dire qu'on a traité différemment les sauvages qui sont allés à l'ouvrage pendant l'hiver, et ceux qui sont demeurés sur la réserve. Les employés de la compagnie ont probablement refusé de venir en aide aux sauvages qui refusaient l'occasion qui leur était offerte de gagner de l'argent. Néanmoins, ce n'est là qu'une conjecture.

Je déclare au comité que je n'ai nullement modifié le mode adopté depuis de nombreuses années. Bien qu'il ne soit pas parfait,

c'est probablement le mieux adapté à des circonstances difficiles. Il y a une vaste étendue de pays dans les contrées les plus reculées où le gouvernement n'a pas d'agent, et où il faudrait dépenser une somme considérable, pour y entretenir des agents chargés de venir en aide aux sauvages dans la détresse pendant certains hivers. Autant vaudrait y fonder un établissement, et les frais de transport des approvisionnements seraient excessifs. Il y a quelques années, le gouvernement a conclu le présent arrangement avec la Compagnie de la Baie d'Hudson. Celle-ci a des postes dans presque tous les endroits les plus reculés du pays, et elle se charge, autant que possible, d'empêcher la famine de régner dans les endroits où elle a suffisamment de provisions pour le faire. Je dois dire aux membres de cette Chambre qu'il faut prendre de grandes précautions dans nos rapports avec les sauvages, car s'ils s'imaginent une fois qu'il leur suffit de dire qu'ils ont faim pour obtenir de la nourriture, vous les trouverez tous les jours de l'année dans les postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson, ce qui occasionnerait des difficultés sans fin. La compagnie, qui est au courant des habitudes des sauvages, s'est engagée envers le gouvernement à venir en aide à ceux-ci, chaque fois qu'elle croit que la nécesité s'en fait sentir. Elle leur donne alors des secours pour lesquels elle envoie son compte au gouvernement au bout de l'année, et ce compte prouve de lui-même qu'elle n'a donné que ce qui était nécessaire et qu'elle a pris les précautions voulues. Ainsi, un compte s'élève à $118.93, un autre à $418.07, un autre à $108.50 et ainsi de suite, formant un total de $4,393.72. Je ne puis, sans aller aux renseignements, me prononcer sur l'exactitude des informations de l'honorable député. Il serait difficile de nous assurer si ces griefs sont fondés, car il est malaisé d'obtenir une version exacte de ce qui s'est passé, et les employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson prétendront avoir agi avec tout le discernement possible. Néanmoins, j'attirerai sur cette affaire l'attention du commissaire des sauvages à Winnipeg et, si mon honorable ami juge à propos de me transmettre, sous le sceau du secret, une copie de ce passage de la lettre qui renferme un exposé de la situation, je le communiquerai au commissaire qui s'efforcera de découvrir la vérité.

Pour pourvoir au paiement de l'allocation à J. A. Macrae, agissan comme commissaire des métis et des sauvages pour le traité n° 8, nonobstant toute disposition contraire dans l'acte du service civil, $885.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pendant les deux ou trois dernières années, nous avons envoyé deux ou trois fonctionnaires du service civil, au nord d'Edmonton, accomplir des travaux concernant de nouveaux traités. C'est un ouvrage important pour lequel nous leur accordons une allocation supplémentaire pendant leur absence.

M. Macrae, inspecteur du ministère pendant plusieurs années, a été chargé de ces travaux, l'an dernier, et ce crédit est destiné à lui donner la même allocation que les autres commissaires ont reçue.

M. SPROULE : Que reçoit-il en sus de ses appointements ordinaires?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cinq dollars par jour et ses dépenses.

Poids, mesures, gaz et lumière électrique—Appointements—Montant supplémentaire requis, $1,200.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce montant se compose des item suivants : Jarvis, Hamilton, augmentation allouée mais non prévue dans le budget, $100 ; Winsor, Ottawa, ditto, $100 ; Wright, Toronto, ditto, $50 ; Francis, Winnipeg, ditto, $100 ; total de l'augmentation des appointements dans le département de l'inspection des poids et mesures, $350. Pour l'inspection du gaz : McPhie, Hamilton, nomination nouvelle par suite du surcroît d'ouvrage, $600 ; Cahill, augmentation allouée mais non prévue dans le budget, $50 ; Ritchie, Halifax, nomination nouvelle par suite du surcroît d'ouvrage, $500 ; total, $1,500, dont il faut déduire $100, qui ont été votés mais n'ont pas été accordés, et $200, pour les services de R. K. Brace, de Charlottetown, qui ne sont plus requis ; total $300, ce qui laisse une balance de $1,200.

M. WALLACE : Pourquoi les services de Brace ne sont-ils plus requis?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Parce que l'inspecteur des poids et mesures pouvait faire le travail et qu'il l'a fait, en réalité, avec l'aide de l'inspecteur d'Halifax. Il ne reçoit pas de supplément.

M. WALLACE : Si je comprends bien, une autre personne fait l'ouvrage et lui reçoit le salaire?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non.

M. MACLEAN : Le ministre a-t-il modifié les règlements concernant l'inspection des compteurs à l'électricité? J'ai entendu dire que les propriétaire de ces compteurs se plaignaient qu'on ne leur permettait pas de se faire représenter, lorsque ces instruments étaient mis à l'essai.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous avons transmis des circulaires mentionnant que les propriétaires avaient droit de se faire représenter.

Poids, mesures, gaz et lumière électrique—Montant supplémentaire requis pour appointements et dépenses éventuelles, $7,200.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Les dépenses d'inspection sont aujourd'hui beaucoup plus fortes. Les recettes ont égaleemnt augmenté de $38,000 à $58,000. Pendant le dernier exercice, les

dépenses ont été de $69,000 comparativement à $64,000 pendant l'exercice précédent. L'an dernier, les frais de perception ont été de $1.30 ; en 1899, ils avaient été de $1.32 ; en 1898, de $1.41 ; et, en 1897, de $1.82. Quant au gaz et à la lumière électrique, l'augmentation du crédit provient d'une inspection plus étendue de la lumière électrique. Les recettes aussi ont augmenté.

Somme nécessaire pour le service du bureau du commissaire des entrepôts, et autres frais se rattachant à l'inspection des grains, pour suppléer à l'insuisance es droits d'inspection, par suite de la maigreur des récoltes dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, $7,000.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Pour tout le Canada. Conformément à la recommandation de la commission royale, qui a récemment tenu ses séances à Montréal, nous nous proposons d'accorder des appointements à onze inspecteurs et inspecteurs-adjoints et de porter les honoraires au crédit du fonds consolidé. Si cette mesure est adoptée avant la fin de l'exercice, il faudra un montant supplémentaire pour pourvoir à la dépense. A l'est de Port-Arthur, on s'attend que les honoraires perçus équilibreront les frais. Dans le district du Manitoba, vu la maigreur des récoltes l'année dernière, les recettes n'égaleront pas les dépenses d'ici à la fin de juin prochain, et un montant supplémentaire sera nécessaire.

M. SPROULE : Quels sont aujourd'hui les appointements des inspecteurs ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Au Manitoba, nous donnons à David Horn, inspecteur principal à Winnipeg, $4,000 ; F. E. Gibbs, à Fort-William, reçoit $3,500, et un inspecteur-adjoint, $1,500. Les deux inspecteurs-adjoints, à Winnipeg, touchent respectivement $1,200 et $1,500 d'apointements.

Commission relative à l'inspection des grains, Montréal—Traitements, etc., $14,750.

M. BORDEN (Halifax) : Le rapport de la commission a-t-il été déposé sur le bureau?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, il l'a été il y a un mois.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-il été imprimé ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je crois que non.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre peut-il nous dire en peu de mots quel a été le resultat de cette enquête?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Des plaintes avaient été faites relativement à l'inspection des grains à Montréal. Lord Strathcona s'occupa de l'affaire et conseilla au ministère de tenir une enquête. M. Horn, de Winnipeg ; M. Parmelee, sous-ministre du Commerce, et M. Crane, de Montréal, furent nommés commissaires. Après avoir interrogé les témoins, et avoir examiné les plaintes, les commissaires firent un rapport, qui fait partie du bill que j'ai eu l'honneur de présenter aujourd'hui. Ce rapport recommandait la nomination d'un inspecteur principal et d'un inspecteur adjoint pour cette partie du pays qui est à l'est de Port-Arthur, le paiement de salaire fixé par l'Etat à ses employés et la remise des honoraires perçus des expéditeurs, au fonds du revenu consolidé.

M. BORDEN (Halifax) : On se plaignait que l'inspection n'avait pas été suffisamment minutieuse.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Et on avait quelque raison de se plaindre?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : La commission a jugé que l'inspection était assez satisfaisante ; mais il n'y avait qu'un inspecteur à Montréal, et l'inspection dépendait plus de l'expéditeur que de personnes désintéressées.

Inspection des denrées—Montant supplémentaire requis pour le paiement des appointements, $5,000.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ce montant sera affecté au paiement des frais d'inspection. Vu l'insuffisance de la récolte au Manitoba, nous avons dû demander au Gouverneur général d'émettre un mandat pour une somme de $7,000. Ces $5,000 sont nécessaires pour payer les frais d'inspection d'ici au 1er juin prochain.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelqu'un a parlé d'entamer le budget supplémentaire du prochain exercice, mais nous avons disposé de presque tout le budget principal et du budget supplémentaire de l'exercice courant. De plus, certains députés qui ont peut-être veillé tard hier soir, doivent demain avoir l'agrément de se rendre à Québec.

Quelques résolutions sont rapportées.

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

M. BORDEN (Halifax) : Quelle sera le besogne parlementaire lundi?

Le PREMIER MINISTRE: Je crains beaucoup que, lundi prochain, nous n'ayons qu'à examiner quelques bills d'intérêt particulier. Ils sont en tête de l'ordre du jour.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 10.50 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 13 mai 1901.

La séance est ouverte à onze heures.

LES COMITES DE LA CHAMBRE.

M. B. M. BRITTON (Kingston) : Je propose :

Que les comités des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques ainsi que celui des bills d'intérêt privé soient autorisés à siéger pendant que la Chambre tient ses séances.

M. WILSON : Le premier ministre ne pense-t-il pas qu'il serait bon d'ajouter à cette liste le nom du comité de l'agriculture ? Il nous faudra au moins encore une séance.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : C'est parfait.

M. SPROULE : Comme nous nous réunissons à onze heures du matin, si l'on a soin de convoquer ces comités pour dix heures, cela ne saurait guère déranger les séances de la Chambre.

L'honorable M. SUTHERLAND : C'est là un excellent conseil ; reste à savoir s'il est applicable.

La motion est adoptée.

M. BRITTON : Je propose :

Qu'en égard à la période avancée de la session, la règle 60 soit suspendue pour le reste de la session.

M. RICHARDSON : Quelle est cette règle 60 ?

M. BRITTON :

Aucun bill d'intérêt privé présenté dans cette Chambre et dont il est exigé avis, n'est délibéré par un comité avant qu'un avis de convocation de ce comité ait été affiché une semaine durant dans le couloir, ni avant qu'un avis de vingt-quatre heures ait été donné, au cas où ce bill aurait été présenté au Sénat.

Le jour de l'affichage d'un bill en vertu de cette règle, le greffier de la Chambre fera annexer aux exemplaires du procès-verbal des votes et délibérations du gouvernement l'avis de tel affichage.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je m'oppose à cette motion.

M. l'ORATEUR : La motion ne peut être adoptée que du consentement unanime de la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : Qu'elle demeure en suspens jusqu'à demain.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Comme je n'ai pas encore eu le temps d'étudier la motion, il est préférable qu'elle demeure en suspens jusqu'à demain.

QUESTION D'ORDRE.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je tiens à obtenir votre avis sur une question d'ordre se rattachant aux règles et délibérations de la Chambre. La règle, ainsi qu'établie au feuilleton des règlements et ordres pour lundi, porte :

Bills d'intérêt privé, interpellations au ministère, avis de motions, bills et ordres d'intérêt public,' avis de motions du cabinet, et mesures du cabinet.

Cette règle a été mise de côté par une résolution de la Chambre, et l'ordre des affaires de routine, établi par cette résolution devient en vigueur aujourd'hui. La résolution, adoptée mercredi dernier, porte :

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, il est ordonné,—Qu'à partir de lundi prochain, la Chambre s'assemblera, pendant le reste de la session, à 11 heures du matin, chaque jour de séance ; que, outre la suspension ordinaire à 6 de l'après-midi, la séance sera aussi suspendue, chaque jour, depuis 1 heure jusqu'à 3 heures de l'après-midi ; et que les mesures du gouvernement auront la priorité, à chacune de ces séances, après les interpellations, les lundis, mercredis et jeudis.

Les bills d'intérêt privé sont-ils donc des ordres du gouvernement, ou bien allons-nous convertir un bill d'intérêt privé en mesure de cabinet ? Sinon, alors nous outrepassons l'autorisation accordée par la Chambre sur motion du chef du cabinet, relativement à l'ordre de nos délibérations à cette séance-ci. Je prétends que cette résolution ne nous autorise pas à aborder la délibération des bills d'intérêt privé, puisqu'il a été décidé, sur motion du cabinet, de consacrer la journée à l'expédition de la besogne du cabinet.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Mon honorable ami n'est sans doute pas sérieux dans sa prétention. D'après le règlement, l'ordre du jour de lundi porte :

Bills d'intérêt privé, interpellations au ministère.

Je stipule dans la motion que les ordres du cabinet auront la priorité après les interpellations, les lundis, mercredis et jeudis. Le programme n'est modifié qu'après les interpellations ; il demeure le même relativement aux bills d'intérêt privé, puis viennent les interpellations et les ordres du cabinet.

M. l'ORATEUR : La question d'ordre porte à faux, puisque la motion adoptée l'autre jour stipule tout simplement que les affaires du gouvernement auront priorité, après les interpellations. L'ordre relatif aux bills d'intérêt privé, les lundis, demeure le même.

MANITOBA—BAIL DE CHEMINS DE FER.

A l'appel de l'ordre portant :

Que la Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer le bill (n° 103) relativement à la convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer du Nord au sujet de certaines voies ferrées.

M. JOHN CHARLTON (Norfolk-nord) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire offrir un avis qu'il est plus convenable d'exprimer pendant que vous occupez encore le fateuil.

M. l'ORATEUR : Il n'y a absolument rien devant la Chambre. Nous sommes maintenant en comité.

Et l'Orateur ayant quitté le fauteuil, afin que la Chambre se forme en comité pour délibérer le bill ;

M. CHARLTON : J'ai une observation à faire au sujet de la marche à suivre dans nos délibérations en conformité de l'ordre relatif aux bills d'intérêt privé.

Il figure au cahier des ordres nombre de bills d'intérêt privé dont la plupart, malheureusement pour les auteurs de ces mesures, ne viennent qu'à la suite du bill (n° 103) : et je tiens à faire observer au cabinet qu'il serait convenable de délibérer un certain nombre de ces bills qui ne demandent que peu d'étude, et cela afin de ne plus mettre en danger l'adoption de ces mesures qui ne sont nullement de nature à soulever d'objections. Je me permets d'offrir cet avis au sujet des bills qui ne soulèvent point d'opposition et auxquels l'on pourrait faire subir leurs différentes épreuves, à l'instar d'avis de motion qui passent sans opposition.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne conçois pas comment ces bills peuvent courir le moindre danger, si nous délibérons d'abord le bill en discussion.

M. CHARLTON : Nous pourrions ainsi les expédier plus promptement.

Le PREMIER MINISTRE : Si l'on veut donner à entendre qu'on se propose de faire de l'obstruction relativement à ce bill, alors les autres seront en péril.

M. CHARLTON : Pas du tout.

Le PREMIER MINISTRE : Si le débat demeure dans les bornes légitimes, je ne vois pas comment les autres bills seraient exposés au moindre danger.

Sur le préambule.

M. CHARLTON : M. le président, le bill soumis actuellement au comité et dont vous venez de nous demander d'adopter le préambule, est d'une importance plus qu'ordinaire. Déjà, à deux reprises différentes, j'ai fait quelques observations au sujet de ce bill, et en raison du peu de temps consacré à l'étude des bills d'intérêt privé porté au feuilleton des ordres, il m'a été impossible de terminer mes remarques. J'ai développé sans interruption ma thèse sur cette question, dans les soirées de mercredi et de vendredi, et il me reste encore quelques arguments que je n'ai pu faire valoir au cours du débat. Loin de moi la pensée de me livrer à une opposition factieuse. Cependant, ce bill est d'une si haute importance et les vastes intérêts qui s'y rattachent sont destinés à exercer une si puissante influence sur l'avenir du Manitoba, que je me crois autorisé à en faire une discussion approfondie et consciencieuse, dans la faible mesure de mes talents, sans toutefois vouloir le moins du monde faire de l'obstruction.

Il est possible que mon discours soit quelque peu diffus, et cela tient aux circonstances qui m'ont forcé de présenter ma thèse, par livraisons pour ainsi dire, comme un feuilleton ; mais je vais m'efforcer de remédier à ce défaut autant que possible.

Vendredi, j'ai repris mon discours là où je l'avais interrompu mercredi soir, et aujourd'hui je vais le reprendre à l'endroit où je l'ai laissé vendredi. Je me propose de faire valoir ici les arguments qui militent non pas contre le rejet du bill—bien qu'il mérite d'être repoussé par la Chambre—mais qui font un devoir impérieux au gouvernement de le renvoyer, avec les amendements que lui a fait subir le comité des chemins de fer, à la législature du Manitoba, afin qu'elle les confirme. Mercredi soir, quand l'heure est expirée, j'étais à discuter les fonctions que cette législature doit exercer au sujet de ce bill. J'essayais de démontrer que nous sommes appelés à exercer ici de véritables fonctions législatives ; que nous n'avons pas seulement pour mission d'enregistrer les décrets des législatures provinciales ; qu'il ne s'agit pas seulement de reviser la législation qui nous est soumise ou d'exprimer un avis à cet égard, mais que nous sommes tenus d'exercer notre initiative, à titre de puissance législative souveraine, et qu'il nous est loisible de rejeter le bill ou de le renvoyer à la législature provinciale avec les amendements que nous pouvons juger utile d'y apporter. Ces principes que j'affirme de nouveau ce soir, je les tiens pour indiscutables. L'initiative que nous sommes tenus de prendre à l'égard de ce bill, nous l'exerçons à titre de législature souveraine du Canada, ayant droit de reviser les lois des législatures provinciales, et dans le plein exercice de nos fonctions et de notre juridiction, tout comme s'il s'agissait de mettre notre veto à un bill adopté par une législature locale. Ce bill, comme son titre l'indique, est une loi relative à une convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, touchant un certain chemin de fer "; et il porte en suscription ces mots : " réimprimé, avec les amendements proposés par le comité des chemins de fer." Voici un bill, transmis ici par le gouvernement du Manitoba, discuté par le comité des chemins de fer, réimprimé avec les amendements que ce comité lui a fait subir ; or, ce n'est plus là le bill que cette législature a adopté et nous a demandé de ratifier ; et je le répète, si, en pareilles circonstances, nous ne jugeons pas utile de le rejeter, comme la preuve établie nous en donnerait le droit, au moins faut-il faire preuve d'assez de courtoisie envers cette législature pour lui renvoyer cette mesure

qui émane d'elle-même, mesure à laquelle nous avons fait subir d'importantes modifications et qu'on ne saurait ainsi mettre en vigueur, indépendamment de l'approbation de la législature, sans usurper les droits de la province.

Ici se pose une première question : avons-nous le droit d'adopter ce bill en y ajoutant une stipulation portant qu'il sera renvoyé à la législature du Manitoba, pour plus ample délibération et confirmation? Je réponds, sans hésitation, oui ; et, si je me trompe, que les auteurs du bill me prouvent en quoi je fais erreur. L'autre question est celle-ci : Si nous avons ce pouvoir, avons-nous également le devoir de le faire? Indubitablement, nous l'avons. Les circonstances qui ont accompagné l'adoption de ce bill par la législature du Manitoba donnent certainement prise au soupçon. On l'a adopté avec trop de précipitation et sans lui donner la délibération que mérite son importance ; et, en outre, depuis son adoption, il a transpiré certains événements qui auraient pu exercer une grande influence sur l'initiative de la législature, si elle les eût connus à cette époque. Refuser, en pareilles circonstances, de renvoyer ce bill à la législature du Manitoba, se serait se rendre coupable d'une ligne de conduite qui mettrait en péril la situation financière de la province ; ce serait autoriser le gouvernement provincial à escamoter des jugements au préjudice du peuple et favoriser les intérêts d'une clique d'individus qui ont réussi par d'habiles manœuvres à obtenir cette législation.

D'ailleurs, ce bill touche à d'autres intérêts que ceux du Manitoba. Les populations d'Ontario et de l'Est, celles des Territoires de l'Ouest, le peuple canadien tout entier, sont intéressés à ce bill. Car la nation ne saurait rester indifférente à la prospérité d'une seule province. En outre, les principes de la justice sont en jeu ici. C'est notre devoir de veiller à ce que les principes les plus élémentaires de la justice président à la législation édictée par les diverses assemblées délibérantes du Canada ; et, à moins de vouloir mettre au rancart ces principes et sacrifier les intérêts de la province du Manitoba et du pays en général, nous ne devons sanctionner cette législation qu'à la condition qu'elle soit soumise à la législature d'où elle émane, pour plus ample délibération.

Si ce bill était déjà mentionné et mis en vigueur et qu'il fût soumis au Conseil privé, le gouvernement pourrait sans doute y mettre son veto. Quant à savoir s'il aurait droit d'y apposer son veto, après que la Chambre l'aurait adopté, c'est là un point sur lequel je ne saurais me prononcer et que j'abandonne aux députés versés dans la connaissance du droit constitutionnel. Du reste, il ne s'agit pas ici de veto, et la question, tout aussi importante, qui se pose, est celle-ci : dans quelle mesure le gouvernement est-il responsable de ce bill ? Le cabinet doit-il garder une attitude de neutralité ? Les ministres doivent-ils jouer ici le rôle de spectateurs, observant le progrès de cette mesure et la lutte que se livrent les partisans du bill d'une part et les champions des libertés populaires d'autre part, avant de prendre une décision ? Est-ce là l'attitude tenue par le gouvernement? Je l'espère du moins, et j'ai confiance qu'à l'instar d'arbitres justes et impartiaux, ils prendront une décision marquée au coin de la sagesse et de la justice. Toutefois, il me reste bien quelque appréhension à cet égard. De fait, j'en suis convaincu, le gouvernement se trouve dans une situation telle qu'il est tenu d'exercer ses fonctions à titre d'exécutif, et qu'il ne saurait se dérober à la responsabilité qui lui incombe de déclarer si oui ou non, ce bill est virtuellement une mesure de cabinet. Le cabinet est-il, oui ou non, favorable à ce bill ? Il est tenu de se prononcer dans un sens ou dans l'autre. En consultant les auteurs, je vois que Todd définit parfaitement cette responsabilité. Dans son ouvrage, "Parliamentary Government in England", vol. 2, page 289, voici ce qu'il dit :

> De même, si un bill d'intérêt privé semblait devoir porter un préjudice sérieux aux intérêts publics, ou si l'on faisait la tentative d'établir un principe illégitime, les ministres pourraient légitimement se servir de leur influence à l'encontre de cette mesure ; tandis que, d'autre part, les ministres pourraient à bon droit favoriser l'adoption d'un bill d'intérêt privé, si cette mesure paraissait utile aux intérêts publics ; car, ils sont responsables de l'exercice de la prérogative de la Couronne, de façon à diriger toute législation présentée au parlement, qu'il s'agisse de questions d'intérêt public ou d'intérêt privé.

Remarquons-bien ceci :

> Ils sont responsables de l'exercice de la prérogative de la Couronne de façon à diriger toute législation présentée au parlement, qu'il s'agisse de questions d'intérêt public ou d'intérêt privé, pour l'avancement du bien-être public et la protection des droits privés contre toute aggression illégitime.

Or, ici il s'agit d'une question de droits privés ; il s'agit d'une affaire où les droits de 400,000 habitants d'une province souveraine sont en proie à une agression illégitime. Il s'agit de délibérer ici une mesure qui a la plus grande influence sur le bien-être des populations du Manitoba et de tout le Canada. C'est maintenant ou jamais que le cabinet est tenu d'exercer la prérogative de la Couronne, de façon à diriger la législation présentée au parlement sur une question intimement liée au bien-être public.

Outre M. Todd, sir John Bourinot, une autre autorité également reconnue, dans un ouvrage sur la procédure parlementaire, page 807, dit :

> Bien que d'ordinaire, il ne soit pas d'usage qu'un membre du cabinet se charge d'un bill d'intérêt privé, c'est le devoir spécial des ministres, à titre de chefs responsables de la législation et de gardiens attitrés des intérêts publics au parlement, de surveiller avec soin la marche de la législation d'intérêt privé dans la Chambre et aux séances des comités, et de veil-

ler à ce qu'elle ne porte aucune atteinte au système du cabinet ou aux lois existantes relativement aux terres publiques, aux chemins de fer et canaux, aux travaux publics et à tous les autres intérêts dont la garde est confiée aux autorités fédérales. C'est surtout au sein des comités que s'exerce la surveillance sur la législation d'intérêt privé.

Un des plus importants comités des Communes, celui des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a invariablement pour présidents un des ministres de la Couronne, et le ministre des Chemins de fer et Canaux est aussi membre de ce comité et il a le devoir spécial de veiller à ce que la législation ne porte pas atteinte au système du gouvernement.

Eh bien ! c'est un ministre qui présidait le comité des chemins de fer, lorsque ce bill a été délibéré. J'ignore s'il était bien exempt de tout préjugé et c'est là une chose sur laquelle je ne me soucierais pas de me prononcer. Mais il est une autre question que les électeurs se poseront un jour et qu'ils se posent déjà : est-ce le cabinet qui fait adopter ce bill ? Je l'ignore ; mais le pays voudra le savoir et le saura un jour. Au moins, le peuple étudiera la situation et décidera si le gouvernement prête son appui à ce bill et s'il en fait virtuellement une mesure de cabinet. Je désapprouverais pareille attitude de la part du gouvernement, car, à mon avis, ce bill prête beaucoup à la critique. Que le cabinet renvoie au moins cette mesure à la législature du Manitoba : voilà ce que nous demandons et notre attitude à cet égard est inattaquable. Si le gouvernement refuse de mettre la législature du Manitoba en lieu de reconsidérer ce bill, il plonge cette province dans une situation désastreuse, d'où elle désirerait peut-être se dégager, si on lui permettait d'étudier et de délibérer la chose de nouveau.

Les conséquences découlant de ce bill sont des plus graves : car cette mesure intéresse la stabilité future et la prospérité de tous les habitants de la province, pendant 999 ans, si le bill est maintenu ; elle touche aux intérêts d'une population qui n'a pas encore saisi toute l'importance des questions en jeu ; elle inaugure un état de chose qui, à mon avis, provoquera à brève échéance, la répudiation de ce contrat par un peuple irrité, et suscitera des commotions et des difficultés de la nature la plus sérieuse.

Le moyen d'éviter la responsabilité de pareils résultats est de renvoyer le bill à la source même d'où il émane, et de demander à la législature si elle approuve la mesure ainsi modifiée. La responsabilité retombera tout entière sur ceux qui auront refusé de renvoyer le bill à la législature. On ne saurait se dérober à cette responsabilité.

Le chef du cabinet tient-il à voir son nom accolé dans l'avenir à une affaire aussi scandaleuse que celle du Pacifique ? Veut-il servir de parrain de garant à cette mesure vraiment inique ? Veut-il que les historiens de l'avenir racontent que lorsqu'il était premier ministre du Canada son cabinet a refusé de renvoyer à la législature ce bill insensé, adopté à la hâte par la législature d'une province puis débattu et sanctionné par le parlement fédéral ? S'il veut porter pareille responsabilité aux yeux de l'histoire, je le regrette beaucoup, et pour sa propre gloire et sa bonne réputation ; je le regrette aussi pour l'honneur du pays et à cause des conséquences qui en découlent.

Je dois déclarer que je ne suis animé d'aucun sentiment d'hostilité à l'endroit des promoteurs de cette entreprise, comme je l'ai déjà déclaré à l'égard des magnats du chemin de fer Canadien du Pacifique, quand j'ai reproché au gouvernement de leur avoir fait des concessions exorbitantes. Exploitants de chemins de fer, ils ont tâché d'obtenir le plus que possible, et je ne les en ai jamais blâmés. Le blâme retombe sur ceux qui leur ont accordé ces faveurs illégitimes. Ainsi en est-il de Mackenzie et Mann ; je n'ai rien à leur reprocher ; j'admire leur esprit d'entreprise, leur énergie, et j'espère qu'ils réussiront.

J'ai approuvé ici et voté les subventions en faveur de la ligne de Port-Arthur à la Rivière La Pluie, bien qu'il me paraît exorbitant de leur accorder $6,400 par mille, quand le gouvernement d'Ontario leur donnait $4,000 ; et si j'ai appuyé cette mesure, c'est que je tenais à faire aussi large que possible la part de l'amitié envers Mackenzie et Mann. Je désirais les mettre en mesure de pousser leur ligne de chemin de fer jusqu'au Manitoba, de façon à donner aux cultivateurs de cette province la concurrence en matière de tarif de transport jusqu'au lac Supérieur, et je n'avais pas la moindre objection à les voir obtenir au moyen de cette convention et par l'émission d'obligations, les ressources voulues pour la construction de 600 milles de chemin de fer, tout en laissant retomber les frais sur les 300 milles du chemin. J'a volontiers donné mon appui à cette mesure, afin de mettre le Manitoba en lieu de bénéficier de la concurrence des chemins de fer, privilège que ces subventions devaient lui assurer. Mais lorsqu'il s'agit de livrer la province du Manitoba pieds et poings liés à une compagnie qui a déjà obtenu tant du parlement fédéral que de la législature d'Ontario assez de subventions pour construire tout le chemin de fer ; lorsqu'il s'agit de faire garantir par le gouvernement du Manitoba $20,000 d'obligations par mille de cette même voie ferrée, ainsi que l'achat du "Northern Pacific," bref, lorsqu'il s'agit de ratifier une convention qui impose à la province une charge de $17,000,000, sans résultats tangibles, sous prétexte d'une compensation qu'elle ne reçoit réellement pas ; alors, force m'est bien de tourner le dos à Mackenzie et Mann et de me faire ici le champion du contribuable, du cultivateur, du colon et des citoyens de la province du Manitoba.

Il y a des influences toutes spéciales à l'œuvre en faveur de ce bill. C'est un spectacle vraiment unique dans son genre et

dont l'histoire politique du pays n'offre pas de précédent. En effet, voici un bill qui est l'œuvre du gouvernement tory du Manitoba, et c'est pourquoi l'opposition tory de la Chambre des communes n'ose rien dire, bien qu'elle comprenne parfaitement la nature de cette mesure. Puis, émanant d'une telle source qui lui assure les sympathies des députés tories, le bill reçoit l'appui quasi-unanime du cabinet libéral et des députés ministériels, et pourquoi? Parce que, tandis que d'une part l'opposition tory voit dans le rejet de cette mesure la ruine du gouvernement tory du Manitoba, d'autre part, le gouvernement libéral espère que cette mesure, quand elle sera appliquée, donnera le coup de grâce au régime tory du Manitoba.

Et ainsi ce qui domine la situation, c'est ce petit jeu politique : d'un côté, l'opposition favorisant un bill inique parce que ses amis y sont intéressés, et d'autre part, le gouvernement appuyant cette même mesure, parce qu'il espère que ses adversaires recevront quelque coup de massue dont ils ne se relèveront pas. En outre, il y a Mackenzie et Mann, intéressés dans l'affaire, espérant se concilier les sympathies du gouvernement tory du Manitoba et peut-être celles d'amis influents dans les conseils du parti libéral, car il y a dans les deux partis des gens qui sont leurs obligés, et en habiles et rusés entrepreneurs qu'ils sont, peu leur importe la couleur politique de ceux dont ils achètent l'influence, du moment que cela fait leur affaire. Ainsi donc, M. le Président, pour me servir d'un mot familier aux joueurs, dans cette partie de poker qui se joue actuellement, il serait impossible de perdre à si beau jeu.

C'est un vieil adage parmi les joueurs de poker qu'il est difficile de gagner la partie contre quatre cartes du même genre ; or, ici, il y a quatre cartes pareilles : la législature du Manitoba, la loyale opposition de Sa Majesté, le gouvernement du Canada, et Mackenzie et Mann, et l'on ne saurait perdre à si beau jeu, quand bien même Sa Majesté satanique se mettrait de la partie et tricherait au jeu. Voilà la situation et c'est à bon droit que j'affirme que les circonstances se rattachant à ce bill sont uniques et sans précédent dans nos annales politiques, puisque les deux partis sont en plein accord, l'un pour sauver un allié, l'autre pour le perdre, et tout cela aux dépens du public en général. On ne tient nul compte de l'intérêt public : c'est là le dernier souci des politiciens. On met au rancart les demandes de la justice. Je le répète, il s'agit tout simplement de jouer une partie sur l'échiquier politique dans le but d'obtenir un avantage politique, d'une part, et pour éloigner, d'autre part, un désastre de la tête de certains amis politiques.

Si le gouvernement fait sanctionner ce bill, sa coopération à cette œuvre, à mon avis, ne saurait tourner à son avantage. Personne ne bénéficiera de ce projet, hormis ceux qui prendront part au pillage ; et je le répète, si on ne rejette pas ce bill, qu'on le renvoie du moins à la législature du Manitoba afin de la mettre en lieu de réparer une insigne bévue politique et de redresser le grave tort infligé au peuple de cette province.

M. CLARKE : Est-il venu quelque demande dans ce sens de la part de personnes constituées en autorité au Manitoba?

M. CHARLTON : Non, pas que je sache. Mais il nous est venu des représentations de la part de ceux qui ont à subir les conséquences que je signale. On a tenu nombre d'assemblées ; on a donné l'éveil à l'opinion publique et l'indignation populaire a éclaté sur la tête des auteurs de cette iniquité, qui refusent de revenir sur leurs pas ; et bien qu'il soit permis de douter si ce serait bien remédier au mal que de renvoyer le bill au jury trié d'ou il émane, et s'il ne faudrait pas plutôt le soumettre directement aux électeurs du Manitoba, toutefois, comme je tiens à obtenir une honorable solution de cette affaire, je me contente de demander que le bill soit renvoyé aux auteurs mêmes de cet outrage, afin qu'ils en délibèrent à nouveau.

D'ailleurs, s'il n'y a rien de louche dans cette convention, il ne saurait résulter de mal du renvoi du bill à la législature. Si, au contraire, la convention est ce que j'en pense, le renvoi du bill nous permet de détourner une catastrophe. Dans les deux cas, la ligne de conduite que je préconise ici me semble fort légitime en pareilles circonstances. En outre, pour arriver à se former une opinion éclairée et bien motivée sur cette affaire, il faudrait posséder des données et des renseignements qui nous manquent. Ainsi, parmi les documents qu'il ne m'a pas été donné d'étudier, citons ceux qui ont trait à la Compagnie du chemin de fer du Minnesota et du Manitoba et aux cinquante milles de cette voie ferrée qui traversent un territoire étranger. Il doit exister à ce sujet des documents et des conventions d'une portée considérable sur cette affaire. Voilà des documents dont nous avons demandé le dépôt et qui ne nous ont pas encore été soumis que je sache, ou bien s'ils sont à notre portée, je l'ignore tout à fait. Il est essentiel de nous mettre en lieu d'étudier ces documents et ces conventions. En outre, il y a des documents relatifs à la Compagnie du pont du Minnesota et d'Ontario, compagnie qui est en train de relier le territoire d'Ontario à celui du Minnesota, au moyen d'un pont sur la rivière La Pluie. Voilà donc une question absolument en dehors de la juridiction du Manitoba et qui, cependant, est intimement liée aux intérêts de cette province. On devrait nous soumettre ces deux documents et tout ce qui a trait à cette affaire, si l'on veut que la Chambre puisse apprécier sainement ces conventions et se prononcer d'une façon judicieuse à cet égard.

Il est d'autres questions qui se rattachent à cette affaire et dont personne n'a soufflé mot. Ainsi, la commission du commerce entre les Etats de l'Union aurait droit d'exer-

cer sa juridiction sur les opérations de ce chemin de fer, dans la mesure même où l'exploitation s'en fait dans les Etats-Unis. Dans quelle mesure cette commission interviendrait-elle dans l'exploitation de cette voie ferrée, ainsi que stipulé au contrat ? Je l'ignore. Au moins faudrait-il déposer sur le bureau tous les documents voulus pour que la Chambre puisse étudier la question à fond.

Il nous reste à étudier un autre aspect de la question. Ce chemin de fer de Winnipeg à Port-Arthur traversant, en partie, le territoire des Etats-Unis, le gouvernement américain peut, à un moment donné, en paralyser l'exploitation et rendre absolument inutile cette ligne de communication. Le simple retrait du privilège d'entrepôt, une simple modification des règlements relatifs au transit international suffisent pour ôter toute sa valeur au chemin de fer de Winnipeg à la rivière La Pluie, à titre de voie de communication entre Winnipeg et Port-Arthur. Et voilà une province qui se porte garant de $17,000,000 pour un chemin de fer et pour un prétendu droit de réglementation de tarifs qui n'existe pas, puisqu'il est subordonné à celui du gouvernement fédéral; pour un chemin de fer, dis-je, qui traversant le territoire des Etats-Unis, se trouve soumis aux règlements de la commission du commerce entre les Etats de l'Union, commission qui peut, à un moment donné, entraver l'exploitation de cette voie ferrée et la paralyser absolument pendant une période de temps indéfinie, et cela par le retrait du privilège d'entrepôt. On le voit donc, il s'agit ici d'un placement de capitaux inconsidéré, imprudent, malavisé et d'un marché bâclé en toute hâte, sans qu'on se soit même donné la peine d'étudier les difficultés et les complications qui peuvent, à un moment donné, réduire à néant toutes ces espérances chimériques et déconcerter toutes ces prévisions.

Or, en présence de tous ces faits et de cette statistique pleinement débattus ici et portés à la connaissance de la Chambre et du pays, tout ce que nous demandons se résume à ceci : qu'on renvoie ce bill à la législature d'où il émane, afin qu'elle puisse le délibérer à nouveau et si elle s'en tient toujours à son premier avis, tout sera dit, et il n'en sera plus question. Au point où en sont les choses, le parlement veut autoriser une compagnie de chemin de fer à consommer un marché au Manitoba, sans permettre à la législature, qui est le principal intéressé, de dire si elle approuve, oui ou non, les modifications apportées au contrat. C'est là une énormité, un acte d'arbitraire inconcevable.

Quand une législature, dans l'exercice de sa souveraineté, a édicté une mesure législative, prétendre modifier la nature de cette convention et venir déclarer que le droit de réglementation stipulée au contrat n'existe point, et cela sans permettre à cette législature de reconsidérer sa décision, c'est là vraiment un acte inqualifiable et injustifiable. A quoi vise-t-on donc ? Je le vois bien, on cherche à créer ici une classe de plutocrates, au détriment des masses populaires. Cette plutocratie existe déjà aux Etats-Unis. A Rome, la garde prétorienne avait coutume de mettre la pourpre impériale aux enchères ; elle vendait la charge d'empereur au plus haut enchériseur : aux Etats-Unis, il règne un état de choses presque aussi déplorable. C'est hier à peine qu'on a vu des millionnaires tripotiers jouer les intérêts de millions de gens aux Etats-Unis ; on a fait le coup de dé, et des dixaines de milliers de personnes se sont vues ruinées ; le désarroi s'est emparé du marché aux valeurs et il s'en est suivi une véritable panique financière. Et tout cela, à cause des machinations de spéculateurs de l'acabit de cette clique de millionnaires que nous sommes en train de créer ici, véritable nuée ou essaim de spéculateurs prêts à tout dévorer——

Une VOIX : Allons donc!

M. CHARLTON : Mon honorable ami a beau s'exclamer, il n'en est pas moins vrai que c'est là une situation qui jette dans la stupéfaction le monde entier. Voilà le grand danger qui menace la civilisation moderne et les intérêts des masses populaires. Sachons profiter de l'enseignement qui se dégage de cet exemple ; et dans notre législation ainsi que dans la conduite des affaires publiques, ne perdons pas de vue ce salutaire avertissement, si nous tenons à éviter les récifs où sont allés se briser ceux qui ont oublié les leçons de l'expérience.

Il y a certaines objections de nature générale qui se dressent contre le bill et que je tiens à résumer ici d'une façon sommaire. En voici la liste.

1. Le projet proposé attribue à la province du Manitoba la propriété d'un chemin de fer fédéral, c'est-à-dire, d'un chemin de fer subordonné à la réglementation du gouvernement fédéral.

Ce chemin de fer est subordonné à la réglementation fédérale en vertu même de la convention intervenue entre cette compagnie et le gouvernement fédéral qui lui accorde une subvention. Il est encore soumis à la réglementation fédérale, sous l'empire de la loi générale ainsi que d'une stipulation spéciale intervenue entre la compagnie et le pouvoir fédéral.

2. Les tarifs établis par la compagnie sont subordonnés à la réglementation du gouvernement fédéral, sous l'empire de la loi des chemins de fer.

3. Les tarifs établis par la compagnie sont subordonnés à la réglementation exclusive du gouvernement fédéral, par les lois fédérales autorisant ces subventions.

4. D'après la teneur des lois fédérales relatives aux subventions, la convention intervenue entre la compagnie et le gouvernement fédéral porte que les tarifs seront subordonnés à la réglementation exclusive du gouvernement fédéral.

5. Pareillement, sous l'empire des lois relatives aux subventions, Ontario a droit de demander que les tarifs établis par la compagnie soient subordonnés uniquement à la réglementation du gouvernement fédéral.

6. Toutes les provinces, sauf le Manitoba, à titre de membres de la Confédération, ont droit de demander au gouvernement fédéral que les tarifs soient soumis à la réglementation exclusive de ce dernier.

7. Une partie de ce système de chemins de fer passe à travers un territoire étranger, et il est impossible de prévoir les difficultés auxquelles ce fait pourrait donner lieu, surtout si l'on se rappelle que les documents relatifs à cet aspect de la question n'ont pas encore été déposés.

8. Le système de chemins de fer en question traverse un pont international, dont les péages sont subordonnés à la jurisdiction concurrente d'une puissance étrangère et du Canada. Il est bon d'observer que ce pont relie non pas le Manitoba, mais Ontario à ce pays étranger.

9. La transaction dans son ensemble soulève une question de droit constitutionnel fort grave.

10. Une question de droit constitutionnel fort grave se rattache aussi à la réglementation des prix de transport.

11. Si la législation fédérale n'a pas modifié la convention en question relativement aux tarifs, la province et le gouvernement fédéral sont déjà en litige.

12. Si le gouvernement fédéral a modifié la convention en question relativement aux tarifs, le mandat de la province du Manitoba, exprimé par sa législature, n'est pas actuellement mis à exécution.

13. Le gouvernement fédéral a modifié la convention en question dans quelques-unes de ses dispositions, de sorte que cette convention n'est pas celle consentie par la province du Manitoba.

14. Quelle que soit l'opinion qui sera tenue pour légitime en dernière analyse au sujet des graves questions soulevées, l'existence même de ces questions suffit pour autoriser le délai voulu et pour faire condamner une précipitation qui jure avec la gravité des difficultés en jeu.

La conséquence découlant naturellement de ces prémisses c'est qu'il nous incombe, dans l'intérêt public, d'accorder les délais voulus et de renvoyer ce bill avec ses amendements à la législature du Manitoba, pour plus ample et mûre délibération. Le député de Toronto-centre (M. Brock) m'a demandé si, dans la législature locale, il s'est élevé quelque voix pour désapprouver ce bill et force m'a été de lui répondre que j'ignorais la chose. Toutefois, s'il faut en juger d'après le ton de la presse provinciale, l'opinion publique au Manitoba est très prononcée contre cette mesure. Je lisais ce matin même dans le Free Press de Winnipeg, un article très énergique, publié il y a près d'un mois, et que je me contente de mentionner en passant, car j'y reviendrai plus tard ; et dans cet article, l'auteur prétend qu'il importe de débattre à fond cette question, et il ajoute que ce bill sera soumis à la ratification du parlement fédéral et qu'après cette ratification, il devra revenir devant la législature du Manitoba, afin qu'elle se prononce de nouveau à ce sujet. Tous les journaux importants du Manitoba se rangent, au fond, à cet avis.

M. CHARLTON.

J'appelle l'attention du député de Toronto-centre sur une liste d'assemblées tenues au Manitoba, dans le but de condamner cette législation, et cette liste est loin d'être complète, les dernières assemblées n'y étant point mentionnées. A une assemblée tenue à Winnipeg, M. J. H. Brock, frère d'un de nos collègues, a proposé la résolution que voici :

Arrêté que ce bureau——

Il s'agit de la chambre de commerce de Winnipeg.

—désapprouve les contrats et les lois relatifs à la Compagnie du chemin de fer du Northern Pacific, dans la teneur où ils ont été soumis à la législature ; et en raison de la grande importance de la question, ainsi que de l'immense responsabilité assumée par la province, en présence du grand nombre de projets de chemins de fer récemment soumis au gouvernement et de l'incertitude qui règne au sujet du prolongement des voies ferrées, ce bureau est d'avis qu'il importe de ne pas adopter à cette session. les lois confirmant les contrats, mais qu'il faut accorder au pays, tous les délais voulus pour étudier à fond la situation des chemins de fer.

Est-il possible de révoquer la chose en doute? Peut-on douter un seul instant de la nécessité d'accorder à la province le plus ample délai, pour étudier sérieusement le problème des chemins de fer, problème si vaste, si compliqué et touchant à tant d'intérêts importants ? Peut-on douter de l'importance de la temporisation en pareille matière, afin qu'on puisse bien constater si le parlement fédéral est en mesure de mettre la province en lieu de revenir sur ses pas et de réparer son erreur? Sur quel raisonnement spécieux le parlement peut-il s'appuyer pour se refuser à notre demande? N'est-ce pas, au contraire, le devoir qui nous est clairement tracé et que nous sommes tenus en justice de remplir, sous peine de mériter la juste réprobation du pays?

Il a été adopté des résolutions dans le même sens à des assemblées publiques tenues dans les endroits que voici : à deux nombreuses assemblées de citoyens de Winnipeg, tenues à la salle Selkirk et à la salle d'Opéra ; à une assemblée des citoyens islandais de Winnipeg, à la salle du Nord-Ouest ; à une assemblée des citoyens de la ville de Selkirk ; à une assemblée des citoyens islandais de Selkirk ; à des assemblées des citoyens de Baldur ; à Shoal-Lake, à Grund, à Gimli, à Hnausa, à la Rivière Islandaise, dans la municipalité de Sifton ; à Morden, à Strathclair et en nombre d'autres endroits. Peut-on me citer une seule assemblée publique convoquée par des citoyens du Manitoba pour appuyer et approuver ce contrat? Non, je ne le crois pas. Peu importe que la législature, après vingt-cinq jours de délibérations, ait voté une mesure dont l'étude nous a révélé les aspects que nous connaissons. Cela importe réellement peu, et les députés devraient temporiser davantage afin de remettre cette mesure à l'étude et de s'assurer si les avis exprimés par leurs amis et par

les citoyens du Manitoba dans des assemblées tenues en nombre d'endroits, et les résolutions formulées à ces assemblées sont bien fondées et justifiés par les faits.

Je n'hésite pas à le dire, dans la mesure même où il m'a été donné de sonder l'opinion publique et de juger de ses diverses manifestations, la population de cette province condamne d'une voix presque unanime la législation en discussion. Je tiens ici à récapituler quelques objections que j'ai à formuler contre ce bill. Au risque de retomber dans des redites, force m'est bien de faire cette récapitulation que m'impose la suite logique et l'unité de ma thèse : Ma première objection est que ce bill impose à la province du Manitoba une obligation annuelle de $623,000 à $683,000, somme qui, capitalisée à 4 pour cent, représente un capital de $16,600,000 à $17,700,000 ; et la province garantit le paiement de cette somme, sans en retirer de compensation suffisante.

M. BOYD : Etes-vous bien sûr de ce que vous avancez?

M. CHARLTON : Oui, et je vais le prouver dans l'instant. Si le gouvernement du Manitoba en se chargeant de garantir le paiement de ces obligations, recevait une compensation légitime, le contrat ne prêterait pas autant à la critique. Mais, de fait, la province ne reçoit pas de compensation suffisante et voici pourquoi ; c'est que, d'abord, les prix de transport que ce contrat est censé lui garantir, deviendront en trois ans, par la force même de la loi naturelle de la concurrence, absolument exorbitants et bien plus élevés que ceux que les habitants du Manitoba auraient eu à payer sans même débourser un seul sou.

M. BOYD : Allons, dîtes-nous donc comment vous arrivez à ce chiffre de $17,000,000.

M. CHARLTON : Patience, mon ami, je suis en train de vous le dire. Jusqu'ici, les habitants du Manitoba n'ont eu à leur disposition qu'une seule ligne de chemin de fer pour l'écoulement de leurs produits et cette ligne a joui du monopole. Le gouvernement fédéral a réussi à faire disparaître dans une certaine mesure ce monopole, en subventionnant à grands frais le chemin de fer qui fait partie du contrat en discussion ; et l'ouverture d'un chemin par le système du " Northern Pacific " jusqu'à Duluth, a aussi contribué à ce résultat. La province du Manitoba est à la veille de bénéficier de la concurrence de trois lignes, au lieu d'être sous l'esclavage d'une seule ligne, et les prix fixés par ce contrat seront infailliblement plus élevés que ceux qui résulteraient de la concurrence naturelle.

M. BOYD : Où et-il dit que ces prix sont fixés ?

M. CHARLTON : Je prie mon honorable ami de cesser ses interruptions, qui ne sont nullement pertinentes et ne tendent point à obtenir des renseignements. Le transport du blé, de Chicago à New-York, sur une distance de 1,000 milles, se fait aux prix régulier de 9 à 12 cents, et de Buffalo à New-York, sur une distance de 450 milles, au prix régulier de 4 cents, et il est possible de le transporter pour 2½ cents, tout en réalisant un profit.

M. WALLACE : C'est par cent livres, sans doute ?

M. CHARLTON : A cent livres ou à 50 cents la tonne. Le transport du blé sur la ligne de steamers Booth et par rail, de Chicago à Montréal, coûte 3½ cents le boisseau, soit environ 5 cents les cent livres ; et les comparaisons établies avec les prix de transport des marchandises sur les grandes lignes tendent à prouver que les prix stipulés dans le contrat en discussion pourront s'obtenir par la force même de la loi de concurrence ; de sorte que la province du Manitoba s'engage à payer $683,000 en pure perte, pour s'assurer un avantage qu'elle obtiendrait infailliblement en temporisant, et sans qu'il lui en coûtât un seul sou. La province du Manitoba a passé ce contrat sans compensation suffisante ; puisque son principal objectif n'a pas été atteint, et que, contrairement à l'attente du grand nombre des partisans de cette mesure, le parlement fédéral et le comité fédéral des chemins de fer ont le droit souverain de réglementation des tarifs, sous l'empire de la législation générale, et en vertu d'une stipulation spéciale intervenue entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord et le gouvernement fédéral, à titre de compensation des subventions accordées à cette compagnie. En outre, il est impossible de rien statuer ou de prendre des mesures quelconques à l'encontre d'une décision hostile de la commission du commerce des Etats-Unis, commission qui aura la direction de cinquante milles du chemin de fer au sud de la Rivière LaPluie et dans l'Etat du Minnesota. Evidemment, cela a échappé à l'attention du gouvernement du Manitoba ; il n'a pas compris que les stipulations de ce contrat sont irréalisables, parce que les deux autorités, celle du gouvernement fédéral et celle de la commission du commerce des Etats-Unis peuvent exercer des influences qui réduiraient à néant les stipulations du contrat en discussion. Outre la possibilité d'une intervention de la part de la commission du commerce entre les Etats de l'Union, la suspension des privilèges de l'entrepôt aux Etats-Unis pourrait rendre inutile tout ce placement de fonds ; de sorte que toute cette entreprise si coûteuse serait à la merci du gouvernement des Etats-Unis, et advenant pareille éventualité, le contrat en discussion n'aurait plus aucune valeur. En outre, le gouvernement du Manitoba n'a pas obtenu de compensation suffisante, puisque le contrat ne stipule aucune sauvegarde en faveur de la province, con-

tre le paiement de la garantie. L'article 8, de l'annexe B décrète :

8. En considération de la garantie des dites obligations et du transport du dit bail et droit d'achat, la compagnie convient par les présentes que, jusqu'au trentième jour de juin 1930, le lieutenant-gouverneur pourra de temps à autre fixer les prix à exiger ou demander par la compagnie pour le transport des marchandises entre tous points sur les lignes de la compagnie au Manitoba jusqu'à Port-Arthur, et entre Port-Arthur et tous points sur les lignes de la compagnie au Manitoba, et entre tous points sur les lignes de la compagnie au Manitoba et tous autres points sur les dites lignes au Manitoba ; pourvu toujours qu'avant de fixer aucuns de ces prix, la compagnie soit entendue et que ses intérêts soient pris en considération. La compagnie convient qu'en aucun temps après que ces prix auront été ainsi fixés, elle n'exigera ou ne demandera en aucun temps, pour le transport des marchandises entre les points susdits, de prix plus élevés que ceux ainsi fixés par le lieutenant-gouverneur en conseil.

J'appelle surtout l'attention sur ces mots :

Pourvu toujours qu'avant de fixer ces prix, la compagnie soit entendue et que ses intérêts soient pris en considération.

Comment cela ? Il est dans l'intérêt de la compagnie, je suppose, d'avoir un dividende et d'être en mesure de consacrer une certaine partie de son revenu au paiement de l'intérêt des capitaux engagés dans cette entreprise par les actionnaires. Elle serait donc en bon lieu de demander que le tarif ne soit pas abaissé à un chiffre qui enlèverait aux actionnaires tout espoir de pouvoir recueillir quelque chose de tangible sous forme de dividende ou autre bénéfice, en retour de leurs placements. Voilà au moins la conclusion qui me semble découler de la clause en question.

Le contrat ne protège pas la province du Manitoba, en ce sens qu'il ne lui garantit pas de compensation suffisante, relativement aux déficits et aux périodes de deux années. On englobe les recettes de ces périodes ; et il peut arriver qu'il se produise un fort déficit durant une période et que la période suivante donne un excédent de recettes ; or, en pareilles circonstances, le Manitoba ne pourrait bénéficier de l'excédent produit au cours d'une période. Je le répète, c'est un jeu où le gouvernement du Manitoba a tout à perdre.

Cependant, là où le gouvernement du Manitoba a fait preuve de plus de négligence et d'apathie pour la protection des intérêts de la province, c'est relativement aux frais d'exploitation du chemin de fer.

L'article 11 du contrat décrète :

Pour les fins de cette clause, l'expression "frais d'exploitation" ne comprendra pas le traitement ou la rémunération d'aucun officier, employé ou autre personne dont le temps ne sera pas entièrement consacré, bona fide, au service des dites lignes de chemins de fer mentionnées dans la présente clause ; mais quant aux officiers et employés et autres personnes dont les services seront nécessaires ou jugés utiles au sujet des dites lignes, et dont tout le temps ne sera pas consacré à leur égard, il sera inclus une rémunération raisonnable pour le temps qu'ils consacreront et les services qu'ils rendront réellement au sujet des dites lignes ; et la dite expression ne comprendra aucunes dépenses, paiments ou déboursés non raisonnablement nécessaires pour la bonne administration, l'entretien, l'exploitation et les réparations des dites lignes ; elle ne comprendra pas, non plus, le coût de la pose d'une seconde voie sur les dites lignes, mais les voies de garage et d'évitement raisonnablement requises pour le trafic et l'exploitation de ces lignes ne seront pas regardées comme étant de doubles voies.

D'après cette disposition, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord peut imputer sur le compte des frais d'exploitation les item suivants : d'abord, pose de nouveaux rails plus pesants, chose qui deviendra bientôt nécessaire ; renouvellement des ponts, nécessité qui s'imposera sans doute à brève échéance, vu la rapidité avec laquelle on a construit le chemin et que nombre de ponts sont probablement des constructions en bois ; la construction de voies de garage, d'évitement et d'embranchement ; l'érection d'entrepôts, d'élévateurs et de gares ; enfin, tous les frais de renouvellement, sauf la simple pose de la double voie.

En pareilles circonstances le gouvernement du Manitoba ne saurait d'ici à quelques années, se flatter de l'espoir d'obtenir de compensation quelconque, sous forme de paiements.

Ce qui contribue encore à enlever au Manitoba tout espoir de compensation, c'est que le contrat ne stipule rien au sujet du transport des matériaux de construction sur les lignes en question. Il s'agit de prolonger ces lignes de la frontière ouest du Manitoba jusqu'à la Passe de la Tête Jaune, et de là jusqu'à l'Océan Pacifique ; or, il faudra bien que la compagnie se procure à une source quelconque une foule de matériaux entrant dans la construction des voies ferrées, rails d'acier, matériaux pour la construction des ponts, plaques pour éclisses de voies ferrées, joints, bois de construction pour les gares et une multitude d'autres articles. Naturellement, la grande masse de ces articles passera sur la ligne de Port-Arthur ; et rien n'empêche que la compagnie se contente, pour le transport de ces articles, d'un prix si peu élevé que c'est sur la province du Manitoba que tomberait tout le poids des frais.

Le gouvernement du Manitoba n'a pas de représentant au bureau fédéral des chemins de fer ; voilà encore un fait qui milite en faveur de ma thèse et prouve que le Manitoba ne reçoit pas de compensation suffisante. Voici un gouvernement qui met une compagnie en tête d'une exploitation de chemin de fer ; il se rend responsable d'une somme de $17,000,000, abandonnant à la compagnie le soin de tout régler sur un millier de milles de voie ferrée ; il consent à payer $683,000 par année, au cas où la compagnie gérerait mal ou avec imprudence ses affaires, et tout cela sans se réserver le droit de représentation au bureau des chemins de

fer, de façon à ce que ses intérêts soient protégés contre les manœuvres et les machinations de ces entrepreneurs. Comment, mais c'est là accorder une prime à la spéculation, à la mauvaise gérance des affaires.

Une autre objection que je formule contre ce bill c'est qu'on demande au parlement de passer un contrat que le Manitoba n'a pas approuvé ; et c'est là précisément ce que nous faisons, en prenant une initiative législative et en refusant ensuite de renvoyer la chose au gouvernement du Manitoba pour qu'il en délibère. Nous faisons virtuellement une convention avec le syndicat ou la clique d'entrepreneurs de chemins de fer qui a conclu ce marché avec le gouvernement du Manitoba. Dans un certain sens, nous prenons une initiative en faisant une convention et cela sans consulter les vœux du Manitoba, sans soumettre la chose à l'approbation de sa législature et des représentants du peuple sur lesquels doivent retomber toutes les conséquences de l'erreur commise, si erreur il y a.

En outre, le parlement outrepasse ici les bornes de la juridiction concurrente qu'il peut exercer en pareille matière, puisqu'il prend une véritable initiative législative. Le parlement consigne au contrat le fait que la province du Manitoba s'est gravement trompée en croyant avoir le droit de réglementer les tarifs de transport. Puis, après avoir ainsi outrepassé les bornes de sa juridiction concurrente et pris une véritable initiative législative, en faisant virtuellement une nouvelle convention, et cela à l'insu et sans l'approbation du Manitoba, voilà que le parlement refuse de soumettre cette convention à la ratification de la législature du Manitoba.

J'ignore quelle figure nous ferons dans l'histoire politique du pays à ce point de vue ; mais je puis bien croire que les historiens ne citeront pas cette démarche aux générations futures comme le plus brillant exemple de justice et d'équité parlementaires.

Une autre objection que j'ai fait valoir, c'est qu'en refusant de renvoyer ce bill aux autorités du Manitoba, le parlement impose au Manitoba un marché désastreux et cela en pleine connaissance de cause et avec la claire perspective des conséquences qui en doivent découler. Nous ne saurions alléguer l'ignorance des faits. Rien ne nous presse de prendre cette initiative. Nous savons parfaitement que cette convention, loin d'être marquée au coin de la sagesse, est au contraire, un insigne monument de folie. Nous savons qu'il en découlera pour le Manitoba des conséquences et des désastres dont la seule pensée fait frémir. Nous le savons, c'est un marché absolument injustifiable. Et voilà que de sang froid, de propos délibéré, avec la pleine connaissance des faits et des désastres qui menacent le Manitoba, nous refusons de faire cette démarche si légitime ; renvoyer ce bill avec les modifications qu'il a subies à la législature du Manitoba, afin qu'elle soit en lieu de le délibérer plus mûrement et de décider si, en présence de tous les faits connus aujourd'hui, elle commettra un des plus grands actes d'injustice et d'oppression que l'histoire de ce quart de siècle aura à enregistrer.

La cinquième objection que j'ai particulièrement au projet de loi qui nous occupe, c'est que le parlement donne par ce bill sa sanction à un acte législatif *ultra vires*, ou au moins qu'on a représenté comme *ultra vires* en s'appuyant sur un argument qui paraît évidemment bon. Nous sanctionnons un acte qu'on affirme être *ultra vires*, nous refusons de mettre sa validité à l'épreuve, nous refusons de prêter l'oreille aux représentations de ceux qui affirment son inconstitutionnalité, et de le soumettre au ministère de la Justice ou à la cour Suprême du Canada. Ce n'est pas ainsi qu'il convient de faire les choses. Si nous avons des doutes sur la question de savoir si une loi est constitutionnelle—surtout une loi de cette nature, une loi d'une pareille conséquence, d'une pareille importance—nous devrions nous assurer de la solidité du terrain sur lequel nous nous engageons, nous devrions reconnaître la situation, nous devrions nous assurer, en consultant les autorités qu'il appartient, si l'assertion que cette loi est *ultra vires* est bien ou mal fondée. Nous devrions régler la question de constitutionnalité.

En septième lieu—et c'est peut-être là la réitération d'une proposition que j'ai déjà énoncée—une objection toute particulière et peut-être la plus grande objection que j'aie à la ratification qu'on nous demande, c'est que le bill qui est devant nous refuse de donner au Manitoba l'occasion d'étudier à nouveau la situation, l'occasion d'exercer un jugement plus mûr. Et je dis : donnons au Manitoba cette occasion.

Si nous adoptons un bill en cette Chambre et que ce bill passe au Sénat ; si ce dernier y fait des modifications, quelque insignifiantes qu'elles soient, la simple courtoisie—non, plus que cela, la nécessité qu'il y a à ce qu'une mesure législative ait l'assentiment des deux Chambres—veut que ce bill nous soit renvoyé, et nous exerçons notre prérogative d'accepter ou de rejeter les amendements en question. On ne peut nous les imposer. Mais supposons qu'après qu'un bill ait été envoyé au Sénat, celui-ci y fasse des amendements et prenne sur soi de lui donner force de loi sans le renvoyer à la Chambre, quelle espèce de procédure cela serait-il ? Ce serait procéder exactement comme on veut que nous fassions en l'affaire qui nous occupe aujourd'hui, quand nous prenons ce bill, y faisons des amendements et, refusons de le renvoyer à la législature du Manitoba où il a pris naissance. Refuser au Manitoba le privilège de reviser ce bill, serait, je l'affirme sans hésiter, une

monstrueuse usurpation de la part de cette Chambre.

On entend beaucoup parler de nous abstenir de toute intervention dans ce qui regarde les droits d'une province. Nous avons des scrupules de conscience à l'idée de porter atteinte à l'autonomie d'une province, à l'exercice de ses attributions et à la mise à exécution de ses désirs. Pour ma part, je n'ai jamais prétendu que la disposition de notre acte constitutionnel relative à la revision des lois provinciales par le pouvoir fédéral et des lois fédérales par le gouvernement impérial n'eût pas sa raison d'être. Il m'a toujours semblé que dans cette grande chaîne d'attributions politiques qui relie au gouvernement impérial de la Grande-Bretagne, le gouvernement fédéral du Canada et à celui-ci les gouvernements des provinces du Canada, il est un pouvoir suprême, et qu'en conséquence, il convient que nos lois soient surveillées par le gouvernement impérial, et que les lois provinciales le soient par le gouvernement fédéral ; et si on a par le passé exprimé des doutes ou combattu cette proposition, c'est dans une grande mesure parce que ce contrôle, ce pouvoir de désaveu a été exercé d'une manière injudicieuse, pour des fins de parti, et non pas toujours pour les motifs les plus élevés ou à la demande des plus grands intérêts de la nation. Mais quand il se présente des cas où ce pouvoir peut s'exercer pour le bien des habitants d'une province, pour le bien de la nation entière, pour la conservation de nos institutions, pour notre liberté et pour le détournement de calamités publiques ou privées, dans tous ces cas ce pouvoir devrait être exercé, et les hommes du pouvoir devraient se guider dans cet exercice, non pas par des considérations d'opportunisme, mais par la considération plus élevée de leur devoir envers le peuple. Ils devraient se guider sur leur devoir envers le public, à la fois en vue du présent et en vue de l'avenir. Nous venons ici et nous nous scandalisons fort de quelque petite loi que nous désavouons, et nous sommes prêts à absoudre une monstruosité en adoptant ce bill et en refusant de le renvoyer à la source d'où il émane. Que pensez-vous qu'en conclura le public, au Canada ? Croyez-vous que le peuple applaudira au motif transcendant qui dicte ce refus ? Supposez-vous que le peuple, après deux ou trois ans de calme examen de ce que nous faisons aujourd'hui, croira que ce soient de bien hauts motifs de patriotisme et un désir bien sincère de favoriser les intérêts du Manitoba, qui nous aient portés à refuser de renvoyer ce bill à la législature du Manitoba ? Eh bien, je craindrais plutôt la conclusion, de la part du peuple, qu'il y avait en jeu dans la Chambre des communes, assez d'influences intéressées à l'adoption de ce bill, pour en faire refuser le renvoi au Manitoba de crainte qu'alors l'arrangement tomberait à l'eau par suite de son rejet dans la législature du Manitoba. C'est là, je crois, la conclusion à laquelle le peuple arriverait plutôt.

Je voudrais avant d'aller plus loin savoir s'il s'agit ici d'une mesure du gouvernement ; car s'il en est ainsi, j'ai peut-être été plus loin dans ces paroles que je n'aurais réellement dû en ma qualité de bon et fidèle partisan. Mais je ne puis concevoir qu'il soit possible que ce soit là une mesure ministérielle. Si, cependant, le très honorable chef du gouvernement déclare qu'il en est ainsi, je me rendrai immédiatement à sa discrétion. Mais, tant que nous n'aurons pas une déclaration expresse à cet effet, j'ai raison de présumer que, bien que ce soit à peu près une mesure ministérielle, bien que le gouvernement ne puisse se soustraire à la responsabilité de ce bill, le cabinet peut ne pas être gouverné par une politique arrêtée qui le porte à désirer son succès et le déterminer à faire adopter le projet.

Sil en est ainsi j'implore le gouvernement d'employer son influence à faire adopter la proposition que je vais exprimer. Je demande donc, non pas que la question soit renvoyée au peuple pour être décidée par un plébiscite, mais que le bill soit renvoyé au corps législatif d'où il a émané d'abord, pour que ce dernier se prononce sur ce bill tel qu'amendé par cette Chambre. Nous avons droit de faire cela ; personne ne saurait trouver mal que nous le fassions. Mais on trouvera fort mal que nous ne le fassions pas. Et je prétends que si nous ne le faisons pas, l'une des plus stupéfiantes erreurs politiques qu'il ait jamais été donné à un gouvernement de faire aura été consommée. Si nous ne le faisons pas, ce bill s'élèvera contre nous. Si nous ne le faisons pas, ceux qui nous suivront ne pourront pas justifier notre attitude. Si nous ne le faisons pas, et que la ruine tombe sur le Manitoba, comme cela pourrait arriver ; si les circonstances donnent raison, comme elles ne manqueront pas, à l'opinion que ce marché est des plus inconsidéré ; s'il devient clair comme le jour que ce n'a été qu'un acte de sotte, vaine et suprême folie ; si les choses en viennent là, nous voudrons alors pouvoir nous mettre à l'abri, nous soustraire aux conséquences directes de la responsabilité que nous aurons assumée. Je n'ai jamais essayé à mettre obstacle aux désirs du Manitoba ni d'aucune autre province. Mais je veux savoir, je veux être convaincu que le Manitoba sait pertinemment à quoi s'en tenir. Et si ce bill n'est pas un bill ministériel, je veux savoir si c'est un bill désiré par le Manitoba, et, avec les amendements qui ont été faits à ce bill, je ne puis être renseigné sur ce point tant que la législature du Manitoba n'aura pas eu l'occasion de ce prononcer sur ce bill. Jusque-là, je ne peux savoir, cette Chambre ne peut savoir, le pays ne peut savoir si c'est là un bill voulu par le Manitoba. Si c'est un bill du gouvernement fédéral, c'est fort bien, faites-le adopter ; si ce n'est pas un bill du gouver-

nement fédéral, prenons la précaution d'apprendre clairement si c'est un bill que désire le Manitoba et cela en le renvoyant à la législature provinciale.

Nous nous sommes occupés de remèdes théoriques pour obvier aux défauts de nos services de transport, nous nous sommes occupés de faire face à la question perplexe des prix pour le transport des marchandises sur les chemins de fer. Nous nous y sommes pris à rebours cette fois ; nous avons fait appel à l'exercice de pouvoirs subordonnés à des pouvoirs supérieurs et qui sont naturellement ineffectifs. Il existe un remède, mais ce remède n'est pas du ressort provincial. Les gouvernements provinciaux n'ont pas le pouvoir d'appliquer ce remède. Le remède à tous ces maux est à la disposition de l'autorité fédérale. Le pouvoir est entre nos mains. Si nous avons l'honnêteté, si nous avons le courage, si nous avons la prévoyance et donner à ce pouvoir la direction qu'il convient, nous pouvons faire disparaître ces maux. Nous pouvons nommer une commission de chemins de fer. Depuis près d'une quinzaine d'années, il existe aux Etats-Unis une commission des chemins de fer dont les travaux ont amené des résultats des plus avantageux et des plus satisfaisants pour le public. L'autorité de la commission des chemins de fer des Etats-Unis a fait disparaître maintes choses dont on avait à se plaindre en matière de transport entre les différents Etats. Nommez une pareille commission ici, une commission qui aurait à peu près les mêmes attributions, et cette commission, de concert avec le comité des chemins de fer du Conseil privé, s'occupera de cette question ; et si elle s'en occupe avec autorité, avec justice, avec honnêteté, il n'y aura pas besoin de contrats de la nature de ceux qui nous occupent ; nous n'aurons plus de plaintes ou, au moins, nous aurons peu de plaintes au sujet du service de transport ; tout ce service sera sur une base telle qu'il pourra être réglementé par un pouvoir dont l'autorité ne saura être contestée et pourra s'exercer jusqu'aux confins du pays. M. le président, on pourra peut-être regarder comme une digression, ce que je dis ici du fonctionnement d'une commission qui aurait pour mission d'agir de concert avec le gouvernement dans le règlement de ces questions ; mais je crois que c'est là que se trouve le remède aux choses dont nous avons à nous plaindre en matière de service de transport ; et sans désirer occuper le temps de la Chambre, car j'ai parlé sans intention d'apporter des entraves à la marche des affaires, je crois que je présente aujourd'hui, comme je l'ai fait en deux circonstances précédentes de fortes raisons à l'appui de ma prétention si je dis que ce parlement fédéral n'est pas obligé d'enregistrer les décrets ou les lois du Manitoba, que nous avons des fonctions du même ordre et coopératives, que nous n'avons aucun droit d'ajouter de nouvelles dispositions à un projet de loi sans permettre au corps législatif le plus intéressé à se prononcer à leur sujet. Et si dans une question comme celle-ci nous ne respectons pas les intérêts du Manitoba et les obligations qui nous incombent ; si nous ne favorisons pas les intérêts de ce pays en renvoyant ce bill à la législature où il a pris naissance, nous avons failli à notre devoir. Avec ces observations j'ai l'honneur de soumettre la question à l'examen du premier ministre et de ses collègues, leur assurant que c'est sur eux que retombe la responsabilité et que de leur attitude dépendra si cette mesure législative est ou non une mesure ministérielle. Toute la question repose sur leur opinion, et ils ne peuvent se soustraire à la responsabilité qu'elle entraîne ; ils ne peuvent se retrancher derrière la prétention que ce bill est un bill privé. C'est un bill qui touche à de vastes intérêts et concerne tout le pays ; un bill dont l'importance n'est dépassée par celle d'aucun de ceux que, depuis maintes et maintes années, nous avons eus devant nous. Il incombe au gouvernement d'accepter honnêtement sa responsabilité et de dire si le bill a son approbation et doit être voté, ou s'il doit être renvoyé à la législature du Manitoba pour que celle-ci se prononce sur les dispositions que cette Chambre y a ajoutées.

M. BOURASSA : J'ai hésité avant de poursuivre la discussion du préambule de ce bill, sur lequel j'ai déjà exprimé mon opinion. Je m'attendais réellement qu'après l'analyse longue et élaborée que l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a présentée de ce projet de loi et de ses conséquences pour la province du Manitoba de même que pour la Confédération tout entière, quelque représentant du gouvernement allait prendre sur lui de déclarer quelle serait l'attitude du ministère à son égard.

Naturellement, le ministre des Chemins de fer et Canaux était absent pendant les deux autres séances qui ont été consacrées à la discussion du bill en comité ; mais il est maintenant à son siège et je suppose qu'il ne laissera pas passer la troisième lecture de ce bill sans nous expliquer l'attitude qu'il a prise devant le comité des chemins de fer. Le comité des chemins de fer a discuté longuement cette proposition; des discours ont été prononcés pour et contre, plusieurs députés se sont prononcés contre la mesure, et cependant, depuis que ce bill est devant la Chambre, le ministre des Chemins de fer et Canaux n'a pas daigné nous faire connaître son opinion à son égard. Quand le bill était devant le comité, l'honorable ministre a manifesté une opinion tranchée ; et si je prends tant d'intérêt à cette question c'est que l'honorable ministre m'en a fait sentir vivement toute l'importance. Maintenant ce projet nous est soumis ; il s'agit de l'adopter ou de le rejeter ; le ministre des Chemins de fer et Canaux dont l'opinion sur les questions de ce genre est censée diriger le parlement du Canada, de-

vrait nous faire connaître sa manière de voir. C'est pourquoi, avant de pousser plus loin mon argumentation, je voudrais savoir si l'honorable ministre est prêt à nous donner son opinion sur la question.

Le PREMIER MINISTRE : Adopté.

M. BOURASSA : Non, M. le Président. Je pose une question au ministre des Chemins de fer et je m'attends à la courtoisie d'une réponse. S'il ne répond pas, je vais alors discuter moi-même.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député peut continuer.

M. BOURASSA : Alors, nous savons à quoi nous en tenir. Il ne s'agit plus de droits provinciaux ; il ne s'agit plus de savoir si ce bill ruinera la province du Manitoba. Le gouvernement refuse de prendre une attitude quelconque après que le ministre des Chemins de fer et Canaux a fortement combattu le bill devant le comité des chemins de fer. A mon point de vue, la question n'est pas de savoir si le gouvernement du Manitoba obtient quelques privilèges en vertu de cette loi ; ce n'est pas de savoir si le parlement du Canada se dessaisit de quelques-unes de ses attributions en adoptant ce bill, la question est de savoir si les chemins de fer seront dominés par les autorités fédérales ou par les autorités provinciales. Ce que nous faisons aujourd'hui pour la première fois depuis la confédédration décidera la question de savoir si ce parlement doit conserver la haute-main sur ses grandes voies de transport, ou va les abandonner à la direction des autorités provinciales qui seront par là en état de s'ingérer plus ou moins dans les affaires de tout le Canada en matière de transport.

J'ai écouté l'autre jour avec beaucoup d'intérêt le discours du ministre des Travaux publics, qui ne manque jamais d'être intéressant chaque fois qu'il prend la parole. Naturellement je ne peux pas violer le règlement de la Chambre en parlant d'un débat qui est terminé, mais je me rappelle les déclarations, très nettes qu'il fit au sujet de la subvention spéciale accordée à l'Ile du Prince-Edouard. Il exprima l'opinion que le parlement du Canada ne devait pas augmenter les prérogatives des provinces. M. le Président, la question de l'équilibre entre le parlement et le gouvernement du Canada d'un côté et les gouvernements provinciaux de l'autre, a été discutée maintes fois au Canada depuis la confédération et c'est l'un des problèmes les plus sérieux de notre avenir. Qu'il s'agisse d'éducation, de commerce ou de chemins de fer, l'avenir de ce pays dépend dans une grande mesure, de l'harmonie qui existera entre les autorités fédérales et provinciales ; l'avenir et la prospérité du pays sont liés à la question de savoir si l'autorité fédérale continuera à tenir la haute-main sur les matières qui lui sont attribuées par l'acte constitutif, et si les gouvernements provinciaux vont rester strictement dans le domaine qui leur est assigné par la même loi. Je n'irais pas si loin qu'a été le ministre des Travaux publics en cette occasion, et je ne dirais pas que ce parlement doive être l'autorité suprême. Je dirai simplement que, tant que nous n'aurons pas trouvé comment remplacer notre présente constitution par une autre, le parlement fédéral devrait rester suprême en matières du ressort fédéral, et les législatures rester suprêmes dans les matières qui ressortissent aux provinces ; et chaque fois que, par notre action législative nous créons quelque friction entre les deux autorités, nous manquons à notre devoir envers le Canada et nous violons l'esprit de la constitution. Nous avons déjà assez de difficultés devant nous sans en créer davantage. Nous sommes confrontés par des difficultés résultant des conditions géographiques du pays, des différences de races et de religions qui divisent notre population; nous ne devrions pas faire surgir de nouvelles causes de conflit en votant à la hâte, des lois simplement destinées à plaire à un groupe de politiciens d'une province ou à faire tort à quelque autre groupe.

Monsieur le président, l'idée de la suprématie provinciale se répand dans le Nord-Ouest, et pourquoi ? Il n'y a pas de doute que par tout le Canada de même que par toutes les contrées civilisées, se développe l'esprit de nationalisation des services publics. Cet esprit est allé très loin en Angleterre, plus loin encore en Australie ; il a fait du chemin en France, en Allemagne et dans d'autres pays ; il est presque stationnaire aux Etats-Unis, parce que là les grandes fusions d'intérêt industriel—les combines—ont acquis plus de puissance que l'Etat lui-même. Mais en raison de notre proximité des Etats-Unis, la même question se présentera au Canada avant longtemps, de savoir si le parlement est pour garder la haute-main sur les grands services de transport ou en laisser la suprématie aux différents " trasts " et corporations.

Les habitants des provinces de l'ouest se sont occupés plus particulièrement de ces problèmes parce que la question du transport est plus vitale pour eux que pour nous. La population y étant plus faible et disséminée sur un vaste territoire, elle souffre des prix élevés du transport ; et conséquemment, voyant que le gouvernement n'est pas disposé à dominer les chemins de fer, elle aspire à les dominer elle-même. Il y a quelques jours à peine, le 24 avril, le gouvernement de la Colombie-Anglaise a présenté à la législature et au public de cette province un bill où il indique sa politique en matière de chemins de fer. Il demande par ce bill que la législature de la Colombie-Anglaise l'autorise à négocier un emprunt de $5,000,000 pour subventionner des chemins de fer. Le bill est long et intéressant. Et à l'intention des honorables députés qui n'ont pas pris de décision sur le bill qui nous occupe ;—m'adressant à ceux qui ne par-

tagent pas la foi aveugle et l'heureuse confiance de mon honorable collègue de Guysborough (M. Fraser), et qui ne sont pas venus avec le parti pris de voter en un sens ou en l'autre, à la discrétion de ceux qui ont charge de ce bill ; je veux faire voir ce qui se passe en Colombie Anglaise et atirer l'attention sur quelques aspects du projet de loi soumis à la législature de cette province. Que trouvons-nous à l'article 10 ? Comme j'ai l'intention d'examiner au long cet article, je me permettrai de faire observer qu'il est une heure.

A une heure le comité suspend la séance.

Le comité rentre en séance à trois heures.

M. BOURASSA : M. le président, au moment de la suspension de la séance, je commençais à donner à la Chambre une analyse du bill des chemins de fer soumis à la législature de la Colombie Anglaise ; et avant d'aller plus loin, je désire attirer l'attention toute spéciale de la Chambre et celle de l'honorable chef du gouvernement (sir Wilfrid Laurier) en particulier, sur la portée de ce bill. Ce n'est pas un bill ordinaire subventionnant des chemins de fer. Ce n'est pas un de ces bills que cette Chambre ou toute autre législature provinciale au Canada adopte pour payer des octrois aux chemins de fer. Le gouvernement de la Colombie Anglaise a rédigé ce bill, l'a soumis aux délibérations et aux suffrages de la législature, et l'a présenté à la population de la province, comme le gage d'une nouvelle politique provinciale en matière de chemins de fer.

Le gouvernement essaie d'obtenir de la législature l'autorisation d'emprunter $5,000,000 pour subventionner le régime de chemins de fer de la province. Il a incorporé au bill nombre de dispositions où l'on trouve les conditions auxquelles chacun de ces chemins de fer recevra les octrois de la province. Parmi les conditions auxquelles se donneront ces subventions est la suivante, à l'article 10 :

L'exécutif pourra conclure un arrangement avec toute personne ou compagnie qui entreprendra la construction d'un chemin de fer à la faveur de la subvention ci-autorisée qui peut être nécessaire ou utile à la construction et l'exploitation de ce chemin de fer, lequel arrangement devra, en sus des autres stipulations y comprises, contenir les dispositions suivantes :

Parmi ces dispositions sont celles du paragraphe " e."

L'exécutif aura le pouvoir absolu de fixer les prix que percevra la compagnie de chemin de fer pour le transport des marchandises et des voyageurs ; et au cas où le chemin de fer relèverait ou viendrait à relever du gouvernement fédéral, et même nonobstant cette éventualité, cette condition sera considérée comme un contrat entre la province et la compagnie.

Le paragraphe " g " se lit comme suit :

Les conditions qui se lisent dans le présent article pourront être modifiées en tout temps et aussi souvent que l'exécutif pourra juger à propos, pourvu toujours que la suprématie du gouvernement de la Colombie Anglaise en les matières mentionnées dans le présent article ne soit pas abandonnée.

M. le Président, le principe même sur lequel s'appuie le présent projet de loi est le principe sur lequel le gouvernement de la Colombie Anglaise a basé son bill des chemins de fer, c'est-à-dire le droit absolu du gouvernement de la province de déterminer les tarifs de transport. Ce gouvernement sait, naturellement, autant que celui du Manitoba, que le gouvernement fédéral, en vertu de la loi et de la constitution, a la suprématie en matière de tarifs de transport en général ; qu'il détermine les prix maxima sur tous les chemins de fer qui sont de sa dépendance, mais le gouvernement provinical a prévu le cas où des chemins de fer provinciaux deviendraient des chemins de fer fédéraux, et il statue que, dans ce cas, l'exécutif aura la haute-main sur les prix en vertu d'un contrat spécial entre le gouvernement de la Colombie Anglaise et le chemin de fer en question, ce qui est précisément ce que nous sommes appelés à sanctionner dans ce bill à l'égard du gouvernement du Manitoba, du chemin de fer Canadian Northern et du Northern Pacific.

Ceci ne m'autorise-t-il pas à réaffirmer ce que j'ai dit l'autre jour et ce que j'ai répété ce matin, que la tendance des gouvernements provinciaux de l'ouest est de s'arroger la suprématie en matière des prix de transport des chemins de fer ? Va-t-on prétendre maintenant que ce parlement, qui, depuis trente-cinq ans travaille à la réglementation des prix de transport n'a rien à dire sur la thèse que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) a si justement formulée l'autre jour. Cette thèse c'est que le parlement ne devrait pas se dessaisir au profit des gouvernements provinciaux, des prérogatives qui lui appartiennent, non pas que les gouvernements ou les législatures des provinces soient incapables de traiter ces problèmes, mais parce que si nous abandonnions ces problèmes à l'action des provinces elles les résoudraient naturellement au point de vue de leur propre avantage, et sans souci des intérêts généraux du pays.

Si le gouvernement de la Colombie Anglaise fait voter ce projet de loi, il s'efforcera de réglementer le tarif des chemins de fer dans l'intérêt de la Colombie Anglaise, sans s'occuper des gens du Manitoba ou des Territoires du Nord-Ouest, avec lesquels ils n'ont d'intérêts ni politiques ni commerciaux. Pourquoi ces matières sont-elles soumises à l'autorité du gouvernement fédéral, si ce n'est afin d'empêcher les gouvernements provinciaux d'adopter, au seul bénéfice de leurs provinces respectives, des lois publiques ou des lois privées qui attentent aux droits des autres provinces ? On pourra me répondre, avec le ministre des Chemins de fer que le gouvernement fédéral

conservera ici la même suprématie qui lui reste sur l'action législative du Manitoba ; mais je dis: ou cette suprématie sera effective ou elle ne le sera pas. Si elle l'est, on ne pourra l'exercer sans violer le principe, et le seul principe, sur lequel se basent les honorables députés qui sont favorables à ce bill. Il ne m'a pas encore été donné d'entendre un seul membre de cette Chambre dire que le marché dont il s'agit soit bon.

Je me suis laissé dire que les quelques députés qui combattent ce bill posent avec moi comme les seules autorités compétentes sur la question. Pas du tout. Si mon honorable collègue de Guysborough (M. Fraser) a cru m'entendre dire que mon opinion est la seule bonne et que celle du reste de la Chambre est erronée, il ne m'a pas compris. Je crains que l'honorable député ne soit arrivé à la Chambre un peu trop bien disposé en faveur de ce bill. Les membres de cette Chambre qui ont exprimé quelque opinion sur le sujet ont tous reconnu que le contrat est détestable ; mais ils disent qu'ils n'interviendront pas contre la volonté expresse des habitants du Manitoba. Alors ils annulent d'avance l'article qu'a ajouté le ministre des Chemins de fer, dans le but de maintenir la suprématie fédérale sur ces chemins de fer. Si vous admettez que cette loi soit de nature à amener un conflit entre le gouvernement fédéral et celui de la province, alors vous ne pouvez exercer cette suprématie fédérale qu'en empiétant sur le droit d'absolue direction du gouvernement du Manitoba. Je serais bien aise d'entendre le ministre des Chemins de fer répéter ici ce qu'il disait au comité des chemins de fer. Nous avons compris qu'il ajoutait cet article au bill afin que si, à un moment donné, le gouvernement du Manitoba portait atteinte aux droits des citoyens des autres provinces, ou établissait des prix différentiels de transport en faveur des chemins de fer américains et au détriment des chemins de fer canadiens, le gouvernement fédéral pût entrer en scène et l'empêcher d'en agir ainsi. Cette intervention pourrait, en certains cas, se manifester par un abaissement des prix de transport ; mais dans d'autres cas, comme a dû l'admettre le ministre, un relèvement s'imposerait. Alors que devient le droit absolu du gouvernement du Manitoba de s'assurer au moyen de ce bill le transport à bon marché Le comité du Conseil privé pour les chemins de fer aura à choisir entre deux alternatives : ou bien permettre au gouvernement du Manitoba de porter atteinte aux droits des citoyens de l'Ontario ou des Territoires du Nord-Ouest et peut-être même détourner le commerce à l'avantage des voies de transport américaines ;— ou bien élever les prix que le gouvernement du Manitoba pourrait avoir abaissés dans le seul but de favoriser les chemins de fer américains. Ainsi, vous aurez à faire violence à l'esprit même de la loi que vous voulez adopter. Il est impossible de nous soustraire à l'une et l'autre de ces alternatives, et pourquoi ? Parce que, comme je le répète et ne saurais le répéter trop souvent, on nous demande de voter une loi en vertu de laquelle le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral se partageront l'autorité sur un domaine où la constitution dit que les gouvernements provinciaux n'auront aucuns droits. Nous essayons tout simplement de torturer l'esprit de la constitution. Nous tentons de couper le fruit en deux pour en donner une moitié à la province et en garder l'autre. Dans le domaine de l'application, cette tentative d'accommodement sera infructueuse ; surtout, lorsqu'il s'agit d'une province où l'idée de l'autonomie provinciale bien ou mal envisagée a été particulièrement vivace et où les deux partis politiques ont souvent tenté de soulever les esprits contre toute ingérence fédérale. Dès que vous allez exercer votre droit ou appliquer cet article qui prétend sauvegarder les droits fédéraux ; dès que vous allez tenter d'empêcher le gouvernement provincial d'exercer les droits que vous lui donnez par un autre article du même bill ;—dès ce moment vous détruirez cette loi et vous aurez trompé les citoyens du Manitoba. Et que vont dire ici les représentants fédéraux de la Colombie Britannique. La législature de leur province se prépare en ce moment à adopter une politique similaire. Vont-ils nous dire, en leur qualité de représentants fédéraux, que ce bill, que va adopter leur province, sera complètement subordonné à la suprématie du gouvernement fédéral ?

Supposons que le gouvernement de la Colombie-Britannique subventionne un chemin de fer allant du nord au sud, dans le but de rendre plus faciles les communications entre la province de la Colombie-Britannique et l'Etat de Washington, de faire de la Colombie un marché pour les Etats-Unis et des Etats de l'ouest un marché pour la Colombie-Britannique, ce qui aurait pour effet de nuire grandement au chemin de fer Canadien du Pacifique : les députés fédéraux de la Colombie Britannique croiront-ils un instant que les marchands des provinces de l'est et les producteurs des Territoires du Nord-Ouest ne porteraient pas plainte au gouvernement fédéral qui les a taxés à millions pour construire ce chemin dans l'intérêt de la Colombie-Britannique ?

Nous n'avons pas d'objection à ce que des chemins de fer canadiens se fassent concurrence sur le sol canadien ; mais aucun des ministres ne niera qu'il y aurait de fortes objections à laisser la province de la Colombie-Britannique accaparer la direction de ses chemins de fer de façon à empêcher le chemin de fer Canadien du Pacifique ou tout autre chemin transcontinental de faire le commerce entre l'ouest et l'est. Devant le comité des chemins de fer, le ministre a parlé de conflits possibles entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba. L'éventualité est assez grave pour frapper les esprits de tous les députés qui veulent le règne de la paix en ce pays. Mais je vais plus

loin. Je dis que la mesure qui nous est soumise, de même que le bill de la Colombie Anglaise, sont tous deux basés sur un principe qui, si le gouvernement fédéral n'en dispose avec courage et sans retard, devra amener non seulement un différend entre une province et le gouvernement fédéral, mais un sérieux conflit entre l'Est et l'Ouest du Canada.

On a déjà vu des signes de la lutte qui se prépare ; ils seront encore plus évidents dans l'avenir. La représentation des Territoires du Nord-Ouest va croître. La puissance relative des représentants de l'ouest en cette Chambre va s'accroître après chaque recensement. Préparons dès aujourd'hui une base équitable sur laquelle puisse reposer le règlement de ces questions ; définissons clairement et sans hésiter davantage les attributions du gouvernement fédéral et soustrayons-les à toute atteinte ; sinon il viendra un temps où la représentation de l'Ouest, profitant de différends semblables à ceux que met aujourd'hui en jeu le bill qui nous occupe, ne manquera pas, chaque fois que sera présenté au parlement canadien un bill comme celui-ci, d'en faire l'occasion de luttes entre l'Ouest et l'Est du Canada. M. le Président, je ne veux pas poser en pessimiste. Non, je suis un optimiste. J'ai la plus grande foi possible dans l'avenir et le développement du Canada, et de chacune de ses provinces. J'ai visité le Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, et assurément il n'est pas sous le soleil de plus beaux pays que ces provinces de l'ouest. J'ai la plus grande sympathie pour mes amis du Nord-Ouest quand ils viennent ici plaider pour de plus grandes facilités de transport. Mais il ne suffit pas d'atteindre pour le présent quelque but spécial, si en le faisant nous ouvrons la porte à de plus grandes difficultés pour l'avenir, nous ne remplissons pas notre devoir envers le Canada en général non plus qu'envers les provinces intéressées.

Pour ce qui regarde les changements qui ont été apportés à ce bill, on a prétendu d'un côté—et je suis de ceux qui ont exprimé cette opinion—que ce bill n'est pas le bill voté à la législature du Manitoba. D'un autre côté, on nous dit que les quelques modifications qu'y a faites le comité des chemins de fer à la demande du ministre sont de peu d'importance et telles que les gens du Manitoba devaient attendre ; et qu'en somme le principe en est le même que celui du bill qu'a adopté la législature. Or, M. le Président, j'ai mes doutes là-dessus. Bien qu'on me représente comme d'une grande vanité, quand j'entends des hommes de haute situation et d'une importance incontestable à la Chambre et au dehors—des hommes qui emplissent bien leur fauteuil—je suis porté à regarder leur opinion avec un peu plus de modestie qu'ils ne croient. Mais j'objecte à ce que des journaux mettent dans la bouche de l'orateur les opinions d'un homme même aussi distingué que l'honorable député de Guysborough (M. Fraser). Le Citizen d'Ottawa a mis dans la bouche du speaker les paroles de l'honorable représentant de Guysborough. J'admets que l'honorable député est de taille à occuper le fauteuil présidentiel ; mais je ne crois pas que la dignité de la Chambre gagne aucunement à ce que l'on attribue au speaker le langage de l'honorable député, quand il entreprend de faire la leçon à quelqu'un. Mais passons outre. Même après cette divergence d'opinion, j'ai examiné les divers projets de loi : le bill de la législature du Manitoba, le bill tel que présenté à cette Chambre, et le bill tel qu'il est aujourd'hui après avoir été modifié au comité des chemins de fer à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux, et il me semble que deux changements importants ont été faits au projet de loi. Le bill présenté à la législature du Manitoba, comme il est bien connu de tous, a été le signal d'une discussion générale et publique dans la province. On y a opposé de fortes objections. La chambre de commerce de Winnipeg s'y est montrée des plus hostiles, et a nommé une commission chargée de faire des représentations au gouvernement. Quel a été le résultat de la conférence ? On a rapporté devant le comité des chemins de fer, et on a répété ici que le procureur général du Manitoba avait déclaré bien clairement que les citoyens du Manitoba devaient consentir à ce que le gouvernement fédéral intervînt et maintînt sa suprématie sur les prix de transport que voulait réglementer la législature du Manitoba. Eh bien, M. le Président, je ne connais pas le procureur général du Manitoba, il peut avoir une très grande compétence ; il a peut-être autorité absolue pour parler au nom du peuple du Manitoba—soit au point de vue de la loi soit au point de vue politique. Mais assurément, soit en sa qualité d'avocat soit en celle de ministre de la Couronne, il ne saurait dire blanc et noir, et exposer toujours la loi et l'opinion des habitants du Manitoba. Vendredi, le 8 mars, l'honorable Colin Campbell commença son argumentation sur la deuxième lecture du bill. Que dit-il ?

On ne publie pas officiellement les "Débats" du Manitoba, mais je lis dans le compte rendu qui a paru dans le Morning Telegram de Winnipeg, l'organe du gouvernement manitobain, le 9 mars :

> Le gouvernement entend que l'exécutif aura le pouvoir absolu de réglementer les prix de transport et que des prix seront fixés de façon que nul autre que le lieutenant-gouverneur en conseil ne puisse les consulter.

Telle est l'opinion exprimée par l'honorable Colin Campbell, procureur général du Manitoba, à la Chambre d'assemblée, le 8 mars, alors qu'il parlait à l'occasion de la seconde lecture du bill.

L'honorable M. SUTHERLAND : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ? L'honorable M. Campbell n'a-

t-il pas dans le même discours déclaré de la façon la plus catégorique que le contrat donnait au Manitoba ce pouvoir sauf la suprématie du gouvernement fédéral ?

M. BOURASSA : Pas si clairement que cela ; mais je reviendrai là-dessus.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je désire une réponse maintenant.

M. BOURASSA : Je vais lire les deux parties du discours ; je suis homme à bons procédés. Il s'agit maintenant de la réponse aux représentations des délégués de la chambre de commerce à l'audience que leur avait donné le gouvernement.

Le Board of Trade avait représenté que le gouvernement devrait pourvoir au tarif des voyageurs. M. Campbell dit que le gouvernement n'avait pas encore été capable d'y arriver, mais qu'il s'efforcerait de le faire. En terminant, M. Campbell dit qu'il était bien aise d'annoncer que le gouvernement était disposé à adopter ce que suggérait le Board of Trade, et il voulait en conséquence dire aux délégués que le gouvernement adopterait volontiers non-seulement toutes les sauvegardes qu'avait suggérées le Board of Trade, mais toutes les autres suggestions qui offriraient quelque avantage pour la province.

Quel a été le résultat de cette déclaration ? Il en est résulté que la majorité des membres de la Chambre de commerce ont mis fin à leur opposition et ont cessé leurs efforts pour engager le gouvernement Roblin à modifier son bill. M. Campbell est évidemment un malin. Il prononça ces paroles le 8 mars. C'était un vendredi. Le samedi et le dimanche se passèrent, et vint le lundi. Je suppose que la conscience du légiste se réveilla un peu ; il trouva que l'attitude qu'il avait prise le vendredi était discutable au point de vue constitutionnel, et le lundi il continua son discours. J'arrive au point que l'honorable député de North Oxford était si désireux de faire valoir. Voici comment s'exprime l'orateur :

Nous arrivons maintenant à la partie la plus importante du contrat, au sujet de laquelle il y a beaucoup de discussion, savoir la réglementation des prix de transport. Certains messieurs désirent mystifier le public au sujet de cette question. On dit que le gouvernement ne saurait faire ce que pourrait accomplir un particulier.

Le ministre des Chemins de fer a clairement et distinctement déclaré que l'action du gouvernement fédéral se borne à fixer le tarif maximum. La loi des chemins de fer et la charte de la compagnie lui donne le pouvoir de faire et imposer le tarif, c'est-à-dire que ce dernier est assujéti à la sanction du gouvernement fédéral ; et nous connaissons la pratique suivie dans cette sanction. Le gouvernement déclare simplement quel sera le maximum du tarif. Les compagnies de chemins de fer ont le droit, et je n'ai pas de doute que les honorables messieurs qui s'occupent du commerce le savent, de faire des contrats dans les limites du tarif maximum. Nous savons que c'est ce qui se fait pour le transport des voyageurs ; le prix est de 3 cents le mille d'après le tarif maximum, cependant, les chemins de fer ont des prix réduits, ont des prix d'excursions, et s'il ne leur était pas permis de traiter à des prix moindres que le tarif maximum il ne serait pas possible d'avoir le bénéfice de ces prix réduits. D'autre part, il y a un tarif pour le transport des marchandises ; et cependant il est permis à la compagnie, comme M. Blair l'a fait voir——

J'attire ici l'attention toute particulière de l'honorable député d'Oxford-nord :

—de faire tous les marchés qu'elle veut dans la limite du maximum établi. Or, tout ce que le gouvernement essaie d'effectuer est ce que tout particulier fait pour soi-même ; c'est là ce que nous nous efforçons d'accomplir pour toute la population. C'est-à-dire, que je pourrais, personnellement, faire un marché avec la compagnie, le gouvernement propose de conclure ce marché pour le bénéfice de tous les habitants de cette province. Les articles du bill qui se rapportent à cela portent qu'il ne doit y avoir ni distinction préjudiciable, ni prix spéciaux, non plus que des taux différentiels secrets ; il y a aussi d'autres restrictions. Si le contrat que nous nous proposons de passer comportait des taux différentiels, il pourrait ne pas être valide d'après la loi des chemins de fer ; mais nous faisons un contrat qui est juste et équitable et s'applique également à tous les citoyens du Manitoba. Il est très vrai que si nous allions établir des prix plus élevés——

Maintenant, voici le point——

—que le tarif maximum établi par le gouvernement fédéral, notre décision serait infirmée par le tarif général établi par le gouvernement à Ottawa ; mais les habitants de cette province n'en souffriraient pas, parce que nous aurions le bénéfice d'un tarif moindre, quel qu'il fût. Si le gouvernement fédéral établissait un tarif moins élevé que celui que nous aurions adopté, les habitants de la province en auraient le bénéfice ; mais si notre marché déterminait un tarif moins élevé que le maximum, ce seraient encore les citoyens qui en auraient le bénéfice, et c'est ce que nous entendons faire. Nous n'avons pas d'objection à ce que le ministre des Chemins de fer ou le gouvernement à Ottawa, fasse, s'il le juge à propos, un tarif moins élevé que le nôtre ; les citoyens n'y trouveront pas à redire, parce qu'ils bénéficieront du tarif le plus bas.

On a beaucoup dit que le gouvernement fédéral ne nous permettrait pas d'empiéter sur ses droits tels que définis dans la loi des chemins de fer. Nous n'avons aucun désir d'empiéter sur les droits du gouvernement fédéral, et je crois que lorsque le gouvernement fédéral aura à ratifier le présent contrat, comme il aura prochainement à faire, il déclarera, comme il convient qu'il déclare, qu'il se réserve de fixer les prix qu'il entendra, et si les prix qu'il adopte sont moindres que ceux que nous aurons adoptés, où sera le mal ?

Voilà ce qu'a dit le procureur général du Manitoba.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le procureur général n'a-t-il rien dit de plus ?

M. BOURASSA : Oui ; et je vais aussi en donner la lecture.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mon but n'est pas d'interrompre l'honorable député

(M. Bourassa) ; mais je crois que M. Barwick a lu autre chose en ma présence devant le comité.

M. BOURASSA : M. Barwick a lu la partie que je viens de lire. Le procureur général n'a rien dit de plus sur lequel puisse s'appuyer l'honorable député (M. Sutherland). C'est ce qu'il a dit de plus fort en ce sens. Ce qu'a lu M. Barwick, c'est ce que je viens de lire moi-même. J'ai lu en premier lieu l'argument qui a servi au procureur général à désarmer l'opposition de la chambre de commerce affirmant que le gouvernement du Manitoba aurait un contrôle absolu.

M. SPROULE : L'honorable monsieur me permettrait-il de lire quelques lignes qui n'ont pas été lues devant le comité et qu'il a, je crois, sous la main. M. Campbell, le procureur général traite la question au point de vue constitutionnel.

On a beaucoup dit que le gouvernement fédéral ne nous permettrait pas d'empiéter sur ses droits——

M. BOURASSA : C'est ce que j'ai lu.

M. SPROULE : Je n'ai pas entendu l'honorable monsieur lire cela.

M. BOURASSA : C'est précisément le dernier paragraphe que j'ai lu. Mais, voici la différence entre ceux qui favorisent ce bill et moi : ils s'attachent à quelques paragraphes ci et là, tandis que j'ai lu tout ce que M. Campbell a dit au sujet de l'action fédérale.

M. SPROULE : Si je comprends bien l'honorable monsieur (M. Bourassa) il prétend que M. Campbell n'a pas reconnu au gouvernement fédéral le droit de réglementer les prix de transport.

M. BOURASSA : Vendredi, M. Campbell affirmait sans restriction le principe que le gouvernement provincial avait la haute-main sans partage, et cela dissipa les craintes de la chambre de commerce. Mais, le M. Campbell qui parlait vendredi était M. Campbell, le politicien. Lundi M. Campbell, l'avocat, déclarait que le gouvernement fédéral pouvait intervenir, et les quelques lignes que l'honorable monsieur (M. Sproule) a lues appartiennent à un des paragraphes que j'ai lu moi-même. Mais comme je l'ai fait observer au comité et comme je le fais remarquer en ce moment, le seul mode d'intervention fédérale que le procureur général du Manitoba ait indiqué, c'est l'abaissement des prix de transport. Or, voici la question que j'ai posée au ministre des Chemins de fer au comité, et personne n'en a contesté le bien fondé. Au cas où le gouvernement du Manitoba fixerait les prix de transport selon les intérêts des citoyens du Manitoba sans avoir égard aux droits des citoyens du Nord-Ouest ou de l'Ontario ou du Canada tout entier,—s'il fixe ces prix de façon que toute l'expédition du grain du Nord-Ouest se fasse par des voies américaines—le gouvernement fédéral ne pourrait-il pas intervenir et forcer le gouvernement du Manitoba à élever les prix afin d'empêcher une concurrence abusive en faveur des lignes américaines ? Le ministre a admis que l'exécutif a le droit d'intervenir. Je vais plus loin et je dis que ce serait le devoir du gouvernement d'intervenir. S'il est sincère en nous disant qu'il veut le développement du pays, s'il est sincère, quand, session après session, il nous demande des millions pour la construction d'élévateurs à grain à Montréal et à Port-Colborne, pour l'approfondissement de nos canaux et le maintien de notre régime de voies de transport, il doit reconnaître qu'il est de son devoir d'intervenir en pareil cas. Si les honorables membres de cette Chambre, à quelque côté qu'ils appartiennent, sont sincères, quand ils prononcent de si éloquents discours sur le développement du pays, ils se trouveront obligés d'intervenir et d'empêcher que personne ne fasse prendre au commerce du Canada la voie des lignes américaines.

Ce bill a rencontré une certaine opposition dans la législature du Manitoba. Quelques-uns des membres de la Chambre, opposés au bill et appuyés à ce moment-là par le Free Press de Winnipeg et encouragés par les organes du gouvernement fédéral, tant du Manitoba que de la province de Québec, ont tenu des assemblées publiques. Quelques-uns disaient : Le grand danger c'est que nous allons adopter une loi qui liera la province, mais en dépit de laquelle le gouvernement fédéral pourra toujours intervenir ; de sorte que la province aura assumé une énorme dette, sans peut-être pouvoir en retirer d'avantages. Eh bien, dans ce même discours—et ici, je vais compléter l'argumentation du procureur général du Manitoba—en réponse à M. Morris, le représentant de Lansdowne, M. Campbell dit :

Parmi les questions qui ont été posées se trouve la question 5. Telle que publiée d'abord elle se lisait ainsi : " Si le gouvernement fédéral ratifiait tout l'arrangement à l'exception de la question des prix, et que la compagnie faisait tous ses efforts, mais sans succès, pour obtenir la ratification des prix au moyen d'une loi, y aurait-il là violation de l'arrangement par la compagnie ? " Naturellement, l'honorable monsieur a répondu : " Non." Tout avocat eût donné la même réponse. Mais la ligne locale opposée à cet arrangement basait son opsition sur ceci : les avocats de l'endroit avaient dit que si l'arrangement était ratifié en partie et non en tout, la province serait liée tout de même. (Ecoutez ! écoutez !) Je prétends, comme le gouvernement, que nul corps législatif dans l'empire britannique ne ratifierait un contrat en partie et non dans son entier. Prenons la partie, et si l'on ne nous donne pas le tout, nous ne sommes pas liés . . . . Je crains que l'honorable représentant de Lansdowne ait induit les cultivateurs de Brandon en erreur, samedi, quand il leur a dit que l'arrangement pourrait être ratifié en partie, et qu'ils n'auraient pas le bénéfice de sa totalité. Peut-être l'a-t-il fait innocemment. Dans ce

cas, j'accepterais ses excuses ; mais s'il l'a fait avec connaissance de cause—je ne sais pas si l'honorable monsieur est ou non dans les secrets du Tribune—mais s'il l'a fait avec connaissance de cause—les avocats de Toronto ont déclaré que la province ne saurait être aucunement liée tant que l'arrangement tout entier n'aurait pas été ratifié—je ne saurais alors le trouver excusable.

Ainsi dans la législature du Manitoba le gouvernement provincial a ridiculisé un représentant du peuple qui disait que le parlement fédéral ne ratifierait pas le contrat intégralement. Aujourd'hui, nous qui sommes opposés à ce bill, on nous tourne en dérision parce que nous parlons des difficultés qui peuvent se présenter. Quand le gouvernement du Manitoba a eu à convaincre la chambre e commerce, qu'a-t-il fait ? Il a parlé de l'hypothèque. L'article 8 du bill du Manitoba dit ceci :

L'hypothèque comportera des conditions propres à amplifier et à mettre à effet les dispositions du dit contrat, et les autres conditions que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra juger nécessaire à l'intérêt public.

A l'époque où cet article a été inséré dans le bill pour dissiper les objections qu'on y faisait au Manitoba, on disait : " Naturellement, il y a dans l'arrangement maintes choses qui présentent des objections, mais il doit y avoir un acte hypothécaire sans lequel le contrat est nul, et dans cet acte hypothécaire seront consignées toutes les stipulations que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra juger nécessaires à l'intérêt public." Après que le bill eût été soumis à la Chambre fédérale, il subit un changement. L'article 2 du bill (n° 103) dit :

La compagnie pourra dans l'acte hypothécaire devant garantir les obligations mentionnées à la clause 5 du dit contrat, consentir à toutes conditions propres à amplifier le dit contrat et à en mettre les stipulations à effet, et à toutes autres conditions que le lieutenant-gouverneur en conseil de la province du Manitoba jugera nécessaires dans l'intérêt public.

C'était une reproduction presque textuelle de l'article de l'acte du Manitoba ; mais les mots suivants ont été ajoutés :

—bien qu'elles puissent s'écarter de quelques-unes des stipulations du dit contrat.

M. le président, le bill qui a été préparé par les représentants du Manitoba, le bill sur lequel les délégués du Manitoba, les procureurs du gouvernement du Manitoba se sont basés pour demander la ratification du contrat de leur province, je viens de le lire ; comment se lit-il maintenant ? Cet article a été supprimé totalement et il n'existe plus de disposition qui permette à l'exécutif du Manitoba de stipuler à l'acte d'hypothèque les conditions qui lui conviennent. La clause 5 du contrat contient ce qui suit :

L'hypothèque garantissant la dite émission sera faite sous une forme acceptable au lieutenant-gouverneur en conseil et sera conçue dans les mêmes termes, autant que possible, que celle reproduite à l'annexe B du chapitre 57 des statuts du Canada pour l'année 1899, tout en y faisant les changements et y ajoutant les clauses que nécessiteront les conditions du présent contrat.

Ainsi ce qu'on avait représenté aux citoyens du Manitoba comme une sauvegarde, l'article qui avait servi au gouvernement du Manitoba à écarter les objections de la chambre de commerce et des habitants de la province, l'article en vertu duquel l'exécutif provincial pouvait ajouter des dispositions qui empêcheraient le Canadian Northern de dominer le Manitoba ; cet article, nous l'avons rayé au comité ; et on nous demande aujourd'hui de voter un bill qui enlève aux Manitobains ce qu'on leur avait représenté comme leur meilleure sauvegarde. La Chambre n'a pas encore envisagé le bill sous cet aspect ; la presse ne l'a pas discuté ; et je dis, en conséquence, que si parmi les citoyens du Manitoba, il ne s'élève pas plus de protestation qu'on en entend, c'est simplement parce que leurs prétendus défenseurs à la Chambre font les ténèbres autour de la question ; c'est parce que, comme l'a dit l'honorable député de Norfolk-nord, l'opposition fédérale ne veut pas nuire à ses amis du Manitoba, et que le gouvernement ne veut pas non plus nuire à ses partisans. Nous avons reçu un bill du Manitoba et nous avons modifié ce bill sous deux rapports. Nous l'avons changé en enlevant au gouvernement du Manitoba le droit de protéger les habitants de sa province. Et puis, comme le ministre des Chemins de fer et Canaux l'a dit, nous avons voulu donner un avertissement aux Manitobains. Mais, selon le ministre lui-même, l'avertissement n'est pas celui que le procureur général avait espéré. Ce n'est pas que le gouvernement du Canada va intervenir et abaisser les prix de transport ; mais on avertit la province du Manitoba que si elle établissait des taux différentiels préjudiciables à d'autres provinces au sujet des grandes lignes de transport canadiennes, le gouvernement fédéral aurait le droit d'intervenir et d'élever les prix. C'est pourquoi je dis que sur les deux points les plus importants de ce bill, il est clair que nous trompons les gens du Manitoba. Je ne suis pas chargé des intérêts du Manitoba ; mais, ainsi que M. Isaac Campbell, qui est, je crois, un ami du Manitoba, l'a dit dans une assemblée publique à Winnipeg, le parlement du Canada représente toute la nation.

Quand la Chambre doit prendre une attitude décisive, va-t-elle faire fi de ses devoirs et de ses responsabilités sous prétexte que l'affaire ne concerne qu'une province en particulier ? Lors même que ce projet de loi n'intéresserait que les citoyens du Manitoba, nous sommes les gardiens de la constitution du pays et nous sommes tenus comme tels de voir à ce que ce bill, qui ne peut devenir loi que par notre sanction, protège véritablement les intérêts de la population manitobaine. Et d'ailleurs, ce projet de loi n'intéresse pas seulement le Manitoba, mais

le Canada entier ; et si je m'y oppose avec tant d'opiniâtreté c'est surtout à cause de l'attitude prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux et par le journal qui est l'organe et la propriété du ministre des Travaux publics. Pendant deux mois ce journal a dénoncé le contrat qui en fait la base comme un des pires scandales que nous ayons vus. Ce journal nous a averti que lorsque la question viendrait devant les Chambres, il serait du devoir du parlement de mettre un frein aux spéculateurs soutenus par le capital américain.

Il ne saurait y avoir de doute que cette législation est du plus dangereux caractère. Comme me disait l'autre jour un de mes collègues qui a voté pour le bill, il n'y a pas de doute que les arguments sont d'un côté et les votes de l'autre. Mais envisageons la question au point de vue de ceux qui sont en faveur du projet de loi ; envisageons-la comme une simple question de droits provinciaux, quel droit avons-nous alors de la changer de fond en comble ? Si le devoir de ce parlement se réduit à confirmer la loi manitobaine, nous devrions alors l'adopter telle qu'elle nous a été présentée. Mais si nous avons le droit d'affirmer le principe de l'intervention fédérale, si nous avons le droit de protéger les autres provinces contre les empiétements de la province du Manitoba ; si nous avons le droit de rejeter l'article qui donne à l'exécutif provincial le droit d'ajouter des conditions à l'acte hypothécaire, il s'ensuit que nous sommes tenus d'étudier ce bill depuis le préambule jusqu'au dernier article. Il s'ensuit que nous en sommes responsables dans la forme qu'il prend entre nos mains. Nous ne sommes pas des mineurs, ici. Si nous avons le droit de modifier les deux articles les plus importants du bill, il ne nous est pas permis pour ce qui est du reste, de dire à l'instar du pharisien que nous nous en lavons les mains. Si nous sommes responsables de l'article 3 et de l'article relatif à l'hypothèque, nous sommes responsables du tout.

Je puis assurer mon honorable ami de Guysborough (M. Fraser) qu'il fait complètement erreur s'il croit que je m'attribue quelque autorité en la matière. Mais je dis que si, à un moment donné il nous appartient de contrôler l'action du Manitoba sur les prix de transport—matière en laquelle il s'est arrogé la haute-main par la loi qui nous est soumise—et si l'effet de notre loi est de ruiner le Manitoba, les Manitobains auront le droit de se présenter au parlement fédéral et de dire : " Vous avez pris notre loi et vous vous l'êtes appropriée en la modifiant ; vous avez retiré à notre gouvernement le droit de modifier le contrat au moyen de l'acte hypothécaire, et grâce à votre ingérence et à vos amendements, nous voici ruiner et nous entendons maintenant que vous nous indemnisiez. La loi était mauvaise en sa forme primitive, mais notre propre gouvernement nous promettait de la modifier, notre propre gouvernement y avait inséré un article destiné à nous protéger, et vous avez supprimé cet article ; c'est pourquoi nous demandons une compensation." Pensez-vous que le gouvernement fédéral aura alors le droit de dire aux Manitobains : " Ceci ne nous regarde pas " ? Non, l'histoire d'il y a quinze ans se répétera et nous aurons à racheter une seconde fois ce monopole que nous avons aboli alors. Le parlement du Canada avait créé un monopole en faveur du chemin de fer Canadien du Pacifique, puis est venue la question de l'abolition de ce monopole, et nous avons payé pour le mettre à néant. La nation tout entière a payé pour le faire disparaître. Le Northern Pacific a fait son entrée au Manitoba et a commencé à étendre ses lignes. Aujourd'hui, vient le Canadian Northern, et le gouvernement du Manitoba fait un marché avec le Northern Pacific, puis un second avec le Canadian Northern. Quel est l'objet du gouvernement du Manitoba ? Son seul objet est d'obtenir des tarifs de transport peu élevés pour sa province. Je n'entrerai pas dans tous les détails, mais tous les journaux et les hommes publics qui ont appuyé le bill, admettent que malgré ce qu'il en a coûté aux Manitobains pour arriver à leur but, la chose en vaut cependant la peine.

On m'accuse de puiser mes opinions dans des articles de journaux ; mais cela est en contradiction directe avec l'accusation qu'on portait contre moi l'autre jour. Quelquefois on me représente comme un toqué, on dit que je persiste à imposer mes idées aux autres, même lorsque personne n'en veut, et puis, lorsque je cite un journal, on m'accuse d'emprunter mes idées aux autres. Je ne cite pas les journaux parce que j'y puise mes opinions, mais dans le seul but d'indiquer l'opinion des personnes qui dirigent ces journaux, et quand ces journaux sont les porte-paroles et les organes d'un personnage ou d'un parti, je crois que j'ai le droit de les citer comme indiquant les opinions de ce personnage ou de ce parti. L'honorable député de Guysborough peut ridiculiser le journal le Globe, mais lorsque le parti qui contient l'honorable député—bien que les dimensions de notre collègue soient tellement considérables qu'il est difficile à un parti de le renfermer dans son sein—lorsqu'un parti a pour organe le Globe de Toronto, qui tous les jours nous donne l'opinion du gouvernement, je crois que ce journal a droit à quelque considération. Le Globe de Toronto est un journal important, et quand le gouvernement ou le parti libéral veut exercer quelque influence sur la population de l'Ontario, il est très heureux d'utiliser ses services. Eh bien, que dit ce journal ? Il nous a dit que ce bill, au point de vue provincial est très dangereux, mais

Ce journal dit que si l'on envisage cette législation au point de vue financier, elle est très dangereuse, mais que, d'un autre côté, comme elle accorde à la province du Manitoba, le droit exclusif de fixer les prix

de transport des chemins de fer qui circulent dans cette partie du pays, on doit donner à cette province l'occasion de tenter cette expérience, même si elle doit la payer cher. Le Globe va plus loin : Il prétend que le gouvernement fédéral n'a pas le droit d'intervenir. Cependant, à l'exemple de M. Campbell, après avoir publié plusieurs articles pour démontrer que le Manitoba obtenait par cette loi le privilège absolu de déterminer les taux de transport, après avoir créé un mouvement dans l'opinion publique d'Ontario et du Manitoba et induit le peuple à croire que le parlement fédéral accorderait à cette province le droit qu'elle réclamait, le Globe publie un tout petit article pour déclarer que le gouvernement du Canada n'abandonnerait aucun de ses privilèges, parce qu'une législation provinciale ne peut venir en conflit avec les droits du gouvernement fédéral. Je dis donc, M. le président, que le Globe, de Toronto, a porté la population Manitoba à croire que le gouvernement fédéral lui laisserait absolument l'avantage de déterminer les taux de chemins de fer, avantage qui constituait la base essentielle de cette mesure, bien que, dans cet article, le Globe admît que ce marché était désastreux pour la province. J'affirme que si nous adoptons cette législation qui impose des responsabilités si grandes au Manitoba, et si, en même temps, nous disons à son gouvernement que nous l'empêcherons de mettre cette loi en vigueur et d'accorder des taux de transport moins élevés à sa population, parce que cela serait contraire aux droits du pays, nous n'accomplissons pas les promesses faites au Manitoba par le Globe de Toronto. Nous trompons aussi la population de cette province en laissant subsister les espérances que lui a fait concevoir son gouvernement lorsque pressé par l'opinion publique qui redoutait l'intervention fédérale, le procureur général Campbell a ri de ces appréhensions et a déclaré, en pleine législature, qu'il était absurde de penser que le gouvernement fédéral retrancherait même un iota de ce projet de loi. Nous leurrons la population du Manitoba en lui laissant croire qu'elle possède le droit absolu de fixer les prix de transport ou que le pouvoir fédéral ne peut intervenir que pour diminuer ces taux. Ce privilège, elle ne le possédera pas, d'après l'opinion même de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Blair). Nous donnons ainsi à cette province le droit de venir ici et de demander compensation, et nous ne la satisferons pas en lui disant : Vous vous êtes ruinés par votre propre action ! La ruine viendra-t-elle ou non, je l'ignore. Mais nous savons tous que le projet de loi, tel qu'adopté par la province du Manitoba, lui donnait le droit de modifier l'acte d'hypothèque annexé au contrat, droit qu'elle aurait si nous adoptions ce bill dans sa forme première; mais acceptant les amendements que le bill a subis au comité des chemins de fer, nous donnons au peuple du Manitoba le droit de dire que nous sommes la cause unique de sa ruine. Elle nous dira que les dispositions qui permettent à la compagnie d'exploiter le chemin de fer de façon à ruiner la province, auraient été modifiées par l'acte d'hypothèque. Le gouvernement du Manitoba subissait l'influence de l'opinion publique quand il a complété ce projet de loi ; et il n'a obtenu la sanction de la législation qu'en ajoutant la clause stipulant que l'acte d'hypothèque comporterait une modification du marché et deviendrait partie intégrante du contrat.

C'est pourquoi je dis qu'en empêchant le gouvernement du Manitoba de modifier l'acte d'hypothèque, nous nous leurrons nous-mêmes, nous nous rendons responsables par notre vote, de cette législation modifiée. J'espère qu'on ne viendra pas prétendre que nous devons rejeter sur d'autres la responsabilité de nos actes ; quant à moi, je ne suis pas prêt à suivre l'attitude prise par l'honorable représentant de Guysborough (M. Fraser) et à déclarer que je voterai aveuglement pour ce que je ne comprendrais pas. Je veux être tenu responsable de mes actes. Ils peuvent être insensés, mais j'en accepte la responsabilité ; et je préfère passer pour un excentrique responsable que pour un génie irresponsable. En vérité, nous accordons au Manitoba le droit de venir ici, dans cinq ou dix ans, nous demander de combler le déficit qui marquera l'exploitation de ces chemins de fer. Alors, si je suis encore ici, je combattrai cette demande ; mais n'invoquons pas de prétendus droits provinciaux pour échapper à la responsabilité qui nous incombe. Il est inutile d'invoquer ces privilèges, lorsque nous avons nous-mêmes modifié ce projet de loi.

Il y a quelques jours, le gouvernement de la Colombie Anglaise offrait au gouvernement fédéral de conclure une convention temporaire au sujet des pêcheries de cette province. Je n'ai pas étudié attentivement cette question, mais je crois avoir lu cette nouvelle dans les journaux. Le gouvernement du Canada a refusé de se commettre, vu que la question est pendante devant les cours de justice. Il a craint soit d'attenter aux droits de la province, soit de compromettre sa propre autorité. S'il est si important de sauvegarder les droits constitutionnels des saumons de la Colombie Anglaise, pourquoi ne pas accorder la même protection à la population du Manitoba ?

Je ne siégeais pas au parlement, il y a dix ans. Mais je vois ici plusieurs députés de cette époque. En 1891, le Sénat a fait une enquête sur une question qui avait surgi dans la province de Québec, qui n'était aucunement du ressort du parlement fédéral. Le Sénat s'est constitué en cour de justice ; il a fait venir des témoins et s'est enquis de certains paiements faits à une compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité exclusive du gouvernement provincial. On fit le

procès de ce gouvernement ; à la suite de cette enquête, le lieutenant-gouverneur de Québec, un fonctionnaire du gouvernement fédéral, a pris sur lui, ainsi qu'il le disait plus tard, de sauter par-dessus la constitution. Où se trouvaient alors les champions des droits provinciaux ? Pas un libéral ne s'est levé ici pour défendre la constitution qu'on violait d'une manière si outrageante dans la province de Québec. Le Globe de Toronto demandait la tête de M. Mercier. Ce journal faisait la lutte contre le gouvernement de Québec sur une question purement provinciale, et les chefs du parti libéral eurent honte de prendre part à la campagne électorale qui se fit ensuite dans cette province. M. Mercier fut conduit à la tombe ; mais, quelques années plus tard, la cour Suprême du Canada décidait que son gouvernement n'avait pas failli en cette occurrence ! C'est un avantage immense de pouvoir arborer des drapeaux flamboyants lorsqu'ils servent vos desseins quitte à les enfouir dès qu'ils nuisent à vos ambitions politiques ! Je ne pose pas à l'homme à principes. En politique, je professe un nombre très restreint de doctrines ; mais à cause même de cette pénurie, je suis forcé de les maintenir et de les défendre. Je ne suis pas assez riche pour garnir de principes toutes mes poches, puiser tantôt dans une poche et tantôt dans une autre, de manière à exhiber ou à escamoter à tour de rôle les principes qui me conviennent à chaque instant !

A mon sens, si jamais un danger menaça les droits des provinces et imposa aux défenseurs de l'autonomie provinciale, l'obligation de défendre leurs principes, ce fut bien le jour où le Sénat du Canada s'arrogea le droit de faire cette enquête, et de se constituer en chambre ardente pour décider du sort d'un gouvernement provincial. pour le condamner même, sans l'avoir entendu, et permettre à un fonctionnaire du gouvernement, au lieutenant-gouverneur de Québec, de sauter par-dessus la constitution et d'établir un gouvernement de son choix. Quand un parti, quand des hommes ont contemplé en silence la consommation d'une telle iniquité, au nom de l'honneur national, qu'ils ne viennent pas aujourd'hui invoquer la doctrine des droits des provinces pour faire ratifier aveuglement un contrat qui restera lettre morte, aussi nul que le papier qui le porte si nous refusons notre sanction !

On peut se demander aussi si un représentant du gouvernement a le droit de venir devant un comité de la Chambre nous demander de retrancher d'une loi la plus grande partie des stipulations qu'elle contient, et nous dire ensuite : Ne touchez pas à la partie infime qui reste, parce que là sont réfugiés les droits des provinces et ils sont sacrés ! Ce procédé de législation ressemble par trop à la loi qui existait aux îles Sandwich, avant que la civilisation y pénétrât. Alors, le roi pouvait désigner du doigt un bocage ou un terrain et dire : " Ceci est tabou ! " Et du jour où ils devenaient tabous, ce bois et ce lopin de terre étaient inviolables. Mais, l'année suivante, c'était un autre buisson ou un autre terrain qui étaient tabous et le peuple pouvait disposer à sa guise de ce qui était tabou l'année précédente.

Il s'agit ici d'une question provinciale ou d'une question fédérale. Dans la première alternative, nous n'avons pas le droit de toucher à ce contrat ; rendons au bill sa forme première et que le parlement n'assume aucune responsabilité ! Si cette question est du ressort du parlement fédéral, alors, nous devons sauvegarder les intérêts nationaux. Si vous ne voulez pas de ce bill, rejetez-le ; si vous voulez l'adopter, levez-vous et déclarez que ce projet de loi est avantageux et juste, et que vous en acceptez toute la responsabilité. Qu'on ne vienne pas invoquer les droits provinciaux à la Chambre et faire valoir les intérêts particuliers dans les couloirs ! Que la question reste elle-même, en dedans et au dehors, voilà tout ce que je demande. Mon opposition à ce projet de loi s'est formée graduellement. D'abord, je n'avais aucune opinion sur cette question ; peu à peu, cependant, je m'intéressai à la discussion qui se fit au comité des chemins de fer, et je posai une question au ministre des Chemins de fer et Canaux. Je puis dire que la réponse du ministre succédant à plusieurs articles de La Patrie, m'ont fait songer que ce projet avait une grande portée. Ce n'est pas La Patrie qui a formé mon opinion, c'est n'est pas non plus ce que peut avoir dit le ministre des Chemins de fer et Canaux ; je ne me suis pas décidé à voter d'une façon ou d'une autre, suivant le signe que pouvait me faire le whip du gouvernement, ou un ministre quelconque. J'ai étudié sérieusement la question et lorsque j'ai constaté qu'on ne pouvait réfuter les objections que ce bill soulevait, lorsque j'ai vu que ce projet de loi dont on forçait l'adoption dans les corridors, devenait ici une question libre, je me suis dit : Il faut que la vérité sorte, et c'est là tout ce que je veux obtenir. Loin de moi la prétention de me croire infaillible sur ce point ! Il peut arriver que je me trompe du tout au tout et que ce contrat soit avantageux au Manitoba. Il peut se faire que le parlement ait raison d'adopter cette loi et qu'en agissant autrement, il violerait les droits provinciaux. Tout ce que je demande, c'est que ceux qui doivent porter la responsabilité des lois de ce pays et à qui le peuple du Canada a confié l'administration de la chose publique, se lèvent ici pour répondre, au moins, aux questions qu'on leur pose.

S'ils démontrent que cette législation est juste ; s'ils prouvent que cette convention est à l'avantage du Manitoba, sans nuire aux intérêts des autres parties du pays ; s'ils affirment qu'ils sont prêts à appliquer la stipulation qu'ils ont inscrite dans ce

bill dès que le gouvernement du Manitoba manipulera les prix de transport au bénéfice des chemins de fer américains ; s'ils me disent qu'ils vont appliquer le même principe à l'encontre des lois de la Colombie Anglaise, afin d'empêcher celle-ci de favoriser le Pacifique du Nord au détriment de nos chemins de fer ; alors je suis prêt à cesser toute discussion. Sans doute, je voterai contre ce bill, parce que je le crois mauvais ; toutefois, j'admettrai franchement que les ministre ont plus de savoir, plus d'intelligence et surtout plus de votes à leur service que moi et je leur laisserai toute la responsabilité de leurs actes. A mon sens, les chefs de l'opposition doivent partager également cette responsabilité. Il leur faut nous dire ce qu'ils pensent de ce contrat. Les ministres doivent nous faire connaître la raison qui les engage à imposer ce projet au parlement. L'avis donné la semaine dernière annonçant qu'aujourd'hui lundi, serait journée du gouvernement, voulait dire que les mesures du gouvernement auraient la préséance ; cependant, plus tard, on a modifié cette disposition, de sorte que ce jour qui devait être consacré aux bills du gouvernement, est employé aux bills d'intérêt privé. Je ne m'oppose pas à cela. Je ne trouve pas à redire à ce que la discussion se fasse sur ce bill, pourvu qu'elle se tienne dans des limites raisonnables, pourvu que ceux qui en sont responsables, ne rejettent pas sur d'autres la responsabilité de leur acte, pourvu que ceux qui veulent imposer cette loi au peuple du Manitoba reconnaissent sincèrement que c'est là leur intention, pourvu qu'ils nous disent : Ne craignez rien, nous protégerons les droits du Canada.

J'ai déjà donné avis d'un amendement, parce que si l'article 3 du nouveau bill ne s'y trouve pas seulement pour la forme, dans le seul but d'apaiser les répugnances de quelques ministres ou députés, alors on doit le rendre efficace. Je le répète, peu importe, après tout, qu'on stipule dans ce bill que le gouvernement fédéral entend conserver sa juridiction, si l'on ne considère que les droits du Canada. Mais je voudrais que cet avertissement donné au Manitoba fût complet et que cette province comprît que si elle veut établir des taux différentiels de transport non seulement au préjudice de telle ou telle catégorie d'expéditeurs, mais, en outre, en faveur de lignes étrangères, ou au détriment du commerce général de toute autre province, le gouvernement fédéral interviendra et paralysera l'action de la province. Si l'on insiste pour faire adopter ce bill par la Chambre, j'espère connaître avant la fin du débat, l'opinion de celui à qui incombe le devoir d'appliquer la loi. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a exprimé certaines opinions au comité des chemins de fer ; on demande maintenant au parlement de ratifier la stipulation que le ministre des Chemins de fer a ajouté à cette loi ; il est donc du devoir de ce dernier d'expliquer comment le comité des chemins de fer du Conseil privé entend appliquer cette stipulation, afin que la population du Manitoba et celle du Canada tout entier puissent connaître quels seront les résultats de la mise en vigueur de la loi ; afin que le peuple du Manitoba puisse savoir que le projet de loi adopté par sa législature a été modifié, et que l'exécutif de cette province n'aura plus le droit exclusif de déterminer les taux de chemins de fer. Le ministre doit nous dire que, non seulement le gouvernement du Manitoba sera tenu de ne pas dépasser les taux maximums, ainsi que l'a déclaré M. Campbell ; mais que s'il diminuait ses taux de façon à ruiner le commerce général du Canada, alors le gouvernement fédéral l'empêcherait d'agir. C'est là le renseignement que, depuis une semaine, je cherche à obtenir du ministre des Chemins de fer et Canaux. J'insiste encore aujourd'hui. Ce bill a pris une importance exceptionnelle au Manitoba et par tout le pays, non seulement à cause des articles des journaux, des discours des membres du parlement, des résolutions adoptées par la population du Manitoba ; des discussions qu'il a soulevées dans cette province et ailleurs, mais aussi à cause des déclarations précises faites par deux des ministres de la Couronne. Ceux-ci ont exprimé en dehors de la Chambre des opinions qu'ils doivent répéter ici. Voilà ce que je demande, et j'espère que la Chambre n'adoptera pas ce bill avant d'avoir reçu ces explications.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est après avoir étudié attentivement cette question, que j'en suis venu à la conclusion de voter en faveur du projet de loi que le comité discute maintenant. Je crois utile, cependant, d'exposer ici, brièvement, les raisons qui ont déterminé l'attitude que je prends sur cet important sujet. J'aurais préféré attendre qu'on proposât que ce bill fût lu une troisième fois, pour le discuter. Cependant, je crois que l'occasion actuelle est aussi favorable que toute autre qui pourrait se présenter, pour m'engager à exprimer clairement mon opinion sur cette question. Je puis le dire sans crainte, M. le Président, j'ai examiné ce sujet sur toutes ses faces, avant de prendre une décision. Il s'agit de déterminer les rapports qui doivent exister entre les gouvernements provinciaux et le gouvernement du Dominion.

Personne n'ignore que toutes les fois que des questions semblables sont agitées au Canada, l'action du gouvernement fédéral a toujours causé plus de friction, plus de heurts, plus de difficultés, plus d'agitation, en un mot, que tout autre acte de ce parlement ou d'une législature provinciale. Dans des questions semblables et qui sont soumises au parlement ou au gouvernement des différentes provinces, il est toujours très difficile de déterminer exactement jusqu'à

quel point un député doit rester attaché à ses opinions et s'efforcer de les faire prévaloir.

Afin de bien faire comprendre mes raisons, je devrai rappeler, en quelques mots, la nature de ce contrat, telle que je la comprends, et l'envisager au point de vue de la loi et de la constitution. Jusqu'à présent, ceux qui ont discuté cette question, n'ont pas jugé à propos de la traiter sous cet aspect. Ils se sont contenté de soulever des objections et de discuter d'une manière générale la nature de ce contrat conclu par le gouvernement et la législature du Manitoba. Aussi, afin de bien établir ma position, je crois devoir dire quelques mots sur les traits généraux de ce projet de loi, et de cette convention qui fait l'objet du débat actuel.

Le chemin de fer Pacifique du Nord et Manitoba a une longueur d'environ 360 milles dans la province du Manitoba ; il ne s'étend pas au delà des bornes de cette dernière. Il a été construit d'après une charte provinciale, à l'exception d'une certaine section, presque insignifiante, qu'on a bâtie, après avoir obtenu une charte de ce parlement. La législature provinciale a accordé une charte et, en 1888, on commençait la construction de cette voie ferrée. Le Pacifique et le gouvernement fédéral ont combattu cette mesure de la législature provinciale, et il s'ensuivit une lutte très vive entre la population du Manitoba, d'un côté, et les autorités fédérales et le Pacifique, de l'autre. On attaqua la constitutionnalité de cette charte, et la question fut portée devant les cours de justice. Finalement, la cour Suprême décida que la charte était valide. La province accorda une subvention à ce chemin de fer, mais le gouvernement fédéral se garda bien de suivre cet exemple. Si je mentionne ces détails, c'est simplement pour démontrer que ce chemin de fer a été construit sous les auspices du gouvernement provincial dont il a reçu des subventions, et malgré le gouvernement fédéral qui, jamais, n'a voulu lui accorder un sou. Après la construction de la plus grande partie de cette ligne, les propriétaires, dans le but de faire disparaître tous les doutes qui pouvaient donner lieu à des procès, s'adressèrent au parlement du Dominion et en obtinrent une charte, ou la confirmation de leur charte première. C'est là la loi qui met ce chemin de fer sous la juridiction de ce parlement. Si ce dernier n'avait pas passé cette loi, nous n'aurions pas à nous occuper de cette partie du contrat qui se rapporte au chemin de fer du Pacifique du Nord et Manitoba. Le chemin de fer Canadien du Nord devait s'étendre de la ville de Gladstone sur le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, jusqu'à la vallée de la Saskatchewan. Subséquemment, la même compagnie construisait sa voie de Winnipeg au sud-est, après avoir obtenu des subvention du gouvernement provincial. Elle fusionna avec la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la rivière LaPluie, qui, elle aussi, comme nous le savons tous, a reçu des subventions énormes du gouvernement du Dominion.

Le but que le gouvernement du Manitoba se propose d'atteindre, tel qu'indiqué dans ce bill, est celui-ci : il a conclu une convention avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, qui aussitôt terminé, aura une ligne s'étendant de Winnipeg à Port-Arthur, une ligne nord-ouest dans cette partie du pays qu'on désigne sous le nom de Dauphin et à partir de cet endroit jusqu'à 100 milles plus loin, il veut relier à cette voie ferrée les 360 milles du Pacifique du Nord et Manitoba ; de cette façon, cette voie aura des raccordements dans toutes les parties de la province, où elle fera concurrence au Pacifique ; et elle se poursuivra jusqu'au lac Supérieur. La province a fait ce contrat dans le but d'obtenir la ligne du Pacifique du Nord et de la raccorder au Canadien du Nord, afin d'obtenir un réseau de chemin de fer dont les ramifications s'étendront dans les différentes parties de la province. Elle pourra ainsi avoir accès au lac. Le gouvernement du Manitoba par ce marché, veut obtenir le droit exclusif de déterminer les taux de transport sur tout ce réseau, en retour de la garantie qu'il accorde à la compagnie, des obligations et des intérêts que celle-ci a contractés.

L'honorable préopinant s'est demandé si le projet de loi qui nous est maintenant soumis, accorde à la province du Manitoba ce privilège exclusif. Je reviendrai sur cette question, dans quelques minutes. Entre temps, je déclare que je ne veux pas poser ici en défenseur de cette législation ; loin de moi cette idée ; je veux expliquer mon attitude, car je désire remplir, dans la mesure de ms forces, les devoirs qui m'incombent, je crois, comme représentant d'une division électorale de cette province ; c'est pour cela que je m'efforcerai d'expliquer clairement la question telle que je l'envisage.

Ce marché extraordinaire sur lequel maintenant nous sommes appelés à nous prononcer, est le résultat d'un certain état de choses et d'un certain mouvement d'opinion qui ont prévalu dans cette province. Il faut reconnaître que cet état de choses et ce sentiment doivent être d'une nature extraordinaire, puisqu'ils ont engagé le gouvernement provincial à devenir partie à ce contrat. L'ancien gouvernement du Manitoba, à la tête duquel se trouvait M. Greenway, a administré les affaires de cette province, dix ou onze années durant. M. Greenway, avant d'être renvoyé du pouvoir, avait annoncé qu'il préparait un projet dans le but de terminer la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à Duluth ; cette ligne devait être le tronçon d'un réseau de voies ferrées dans toute la province du Manitoba, et faire concurrence au Pacifique et au Pacifique du Nord, qui étaient alors les seules lignes en exploitation au Manitoba. Ce

projet, M. Greenway n'a pu l'exécuter, mais déjà il avait engagé des pourparlers pour le mener à bonne fin. Les élections lui furent défavorables et cette défaite, à mon sens, est surtout due à l'irritation causée chez le peuple par la politique de chemin de fer jusqu'alors suivie, et aussi, au fait que le province éprouvait une intense animosité contre le Pacifique. M. Hugh Macdonald qui succéda à M. Greenway, se mit en relations avec certains capitalistes de New-York, en vue de la construction d'un chemin de fer s'étendant de Winnipeg à Duluth, et devant être la ligne principale d'un réseau de voies ferrées qu'on devait établir au Manitoba. En réalité, c'était mettre à exécution le projet de M. Greenway.

Quelques temps après M. Hugh John Macdonald abandonnait la position de premier ministre et ce marché ne fut pas soumis à la législature du Manitoba qui devait le ratifier. M. Roblin devint premier ministre et, pour des raisons que j'ignore et qu'il n'a jamais expliquées, il ne s'occupa aucunement du contrat préparé par son prédécesseur ; au contraire, il entra dans des négociations nouvelles qui aboutirent à la convention que nous avons maintenant devant nous.

Ce récit des faits et des circonstances peut sembler n'avoir aucun rapport spécial avec le sujet qui nous occupe ; ma seule excuse pour le faire, c'est mon désir sincère de rendre cette question ausi claire que possible et de permettre à ce parlement de comprendre que trois premiers ministres qui se sont succédés au Manitoba, s'accordaient tous à approuver le plan dont je viens de parler et comptaient pour cela sur l'approbation de la population, ils étaient décidés à mettre ce projet à exécution.

Quant à moi, voici d'après tous ces faits, comment j'envisage cette question. La province du Manitoba qui, dans une affaire semblable, n'est pas soumise à notre autorité législative, conclut un contrat avec deux compagnies de chemins de fer qui ont reçu du parlement fédéral une charte les constituant civilement. D'où il suit que ces dernières sont obligées de s'adresser au parlement du Dominion, lorsqu'il s'agit pour elles d'être parties à un contrat de ce genre. Quant au Manitoba, il n'a pas besoin de notre autorisation pour contracter des engagement semblables ; à mon avis, il a ce pouvoir, d'après la constitution. C'est le contraire qui existe pour les compagnies en question. Si les membres de cette Chambre veulent lire ce bill, ils constateront qu'il accorde à deux compagnies de chemins de fer le pouvoir d'être parties à un contrat avec le gouvernement du Manitoba. Rien, dans ce bill, ne tend à donner au Manitoba un pouvoir qu'il ne possède pas déjà. Il ne s'agit pas de ratifier une obligation que la province a contractée. J'ose dire que rien de ce qu'on pourrait insérer dans un bill qui serait adopté par ce parlement et deviendrait une loi de ce parlement, ne pourrait engager le Manitoba qu'en tant qu'il s'est engagé lui-même et qu'on ne pourrait l'obliger à observer certaines stipulations d'une convention, d'une obligation d'un contrat auquel il n'est pas partie. Aussi, lorsqu'on prétend que ce bill a pour but de ratifier une convention faite par la province du Manitoba, on se trompe entièrement et l'on présente les faits sous un faux jour, en ce qui se rapporte à l'obligation dont on a parlé et qui passerait du gouvernement du Manitoba aux compagnies de chemins de fer. Ce projet de loi a pour but de permettre à ces compagnies de conclure un contrat, mais il ne saurait accorder ce pouvoir à la province du Manitoba qui n'a pas besoin de cette permission. Voici ce sur quoi j'insiste spécialement : ici, nous avons une convention entre trois parties dont deux sont les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction du parlement fédéral, et dont la troisième est une province qui, pour être partie contractante, se trouve en dehors de cette juridiction. Ces parties veulent conclure un marché entre elles ; les deux compagnies disent: Nous ne pouvons contracter sans en obtenir la permission du gouvernement fédéral.

Elles s'adressent à nous pour avoir ce pouvoir. De son côté, le gouvernement provincial dit : " Je veux conclure un contrat avec ces deux compagnies de chemins de fer ; que le parlement fédéral leur accorde le pouvoir d'être parties à ce marché, moi, je ferai cette convention comme je l'entendrai et sous ma propre responsabilité. Voilà, à mon sens, la véritable position, quant à ce qui se rapporte à ce contrat. Je pose comme principe absolu que toute la responsabilité d'un acte repose où se trouve uniquement le pouvoir de faire cet acte. Comme la province du Manitoba a seule le pouvoir de s'engager dans une transaction financière, en payant un certain montant ou en garantissant des obligations, etc., et comme nous ne pouvons ni modifier, ni augmenter, ni diminuer ce pouvoir, c'est la législature du Manitoba qui doit être responsable de tout ce qu'elle pourra faire sous ce rapport.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'aller plus loin ; je veux simplement indiquer la conclusion à laquelle j'en suis arrivé, sur ce point. Il me semble que nous devons examiner le mérite de cette loi dans ses rapports avec les compagnies de chemins de fer, qui tombent sous la juridiction du parlement fédéral. Il nous faut décider si les pouvoirs que par ce bill, on nous demande d'accorder à ces compagnies de chemins de fer, doivent leur être cédés. Si, en nous plaçant au point de vue des intérêts généraux du Canada ou des principes véritables de notre législation concernant les chemins de fer, nous voyons de sérieuses objections à la concession de ces pouvoirs, alors, nous devrons rejeter ce bill. Mais, d'un autre côté, nous devons l'adopter, si nous constatons que les objections qu'on soulève contre ce projet de loi, ne re-

posent pas sur le principe que cette législation est injuste, si on l'applique aux compagnies de chemins de fer intéressées, mais si elles s'appuient sur le prétendu fait que la province n'a pas conclu un marché avantageux, qu'elle ne s'est pas protégée elle-même, qu'elle a été mal conseillée en faisant cette convention, que celle-ci a été conclue à la hâte, et que la province y aurait gagné à ne pas être partie à une convention semblable. Je serais prêt à dire que ce marché est au désavantage du Manitoba. Assurément, si j'avais fait partie de la législature de cette province, j'aurais suivi, sur ce point, l'attitude qu'ont adoptée mes amis politiques dans cette législature. J'aurais combattu ce marché, pour la raison que la dette contractée est excessive, que les privilèges que le gouvernement du Manitoba obtient, en retour de cette convention, ne sont pas suffisants à compenser la dette encourue ; j'aurais allégué la raison qu'a développée suffisamment l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) hier,—raison sur laquelle j'aurais insisté davantage—quand il a prétendu qu'en vue du développement rapide des contrées de l'ouest, du fait que le Pacifique, le Pacifique du Nord et le chemin de fer Canadien du Nord se seraient fait concurrence pour le transport des marchandises et des voyageurs, dans cette province, qu'en vue surtout, des améliorations qu'on apporte aux moyens de transport, l'augmentation du volume du trafic qui doit certainement se produire d'ici à quelques années, j'aurais eu raison de prétendre que la province ne devait conclure ce contrat ni aucune autre convention, parce que nous savons qu'au cours ordinaire des événements, les taux de chemin de fer seront diminués sensiblement. C'est là la position que j'aurais prise comme membre de la législature du Manitoba. C'est là aussi l'attitude qu'ont soutenue, avec beaucoup d'habileté, certains membres de cette législature.

La discussion qui s'est développée ici, n'a fait ressortir rien de nouveau ; on n'a cité aucun fait de nature à influencer l'opinion des membres de cette Chambre. La législature du Manitoba a étudié cette question ; elle a décidé, par une majorité de 23 contre 9, dans une circonstance, et de 23 contre 12, dans une autre, qu'elle devait ratifier ce contrat et le mettre à exécution. J'ai regretté cette décision, parce que, à mon sens, cette action de la législature n'était pas sage. Mais lorsque cette question est soulevée ici, dans cette Chambre, il me semble que l'attitude que nous devons prendre, ne consiste pas à discuter les raisons de la législature du Manitoba, pour changer sa décision dans une question où elle s'est montrée si unanime suivant son droit et qui intéresse les finances de cette province, mais à étudier des sujets qui tombent sous notre juridiction, puisqu'il s'agit du droit du Dominion de s'occuper des affaires des chemins de fer et du pouvoir de contracter que nous pouvons accorder à ces derniers. Semblables questions surgissent tous les jours. Ainsi, par exemple, à plusieurs reprises, sous le gouvernement précédent, on a soulevé des objections quant à la limite que doivent atteindre les droits du gouvernement fédéral et ceux des gouvernements provinciaux. Ce sont là des questions difficiles à régler. A chaque instant, il se présente des faits où il y a conflit de juridiction. Dans la question des écoles du Manitoba le gouvernement provincial a pris une certaine attitude, dont pouvait ne pas s'occuper jusqu'à un certain point le gouvernement fédéral, suivant la décision rendue par la plus haute cour de justice de l'empire. La question du pouvoir législatif ne pouvait être mise en doute ; ce qu'il s'agissait de savoir, c'était si le gouvernement faisait bien d'intervenir dans une question semblable. Quand le gouvernement d'une province agit dans les limites de sa juridiction, je ne puis comprendre que le parlement fédéral ait raison d'intervenir et de prétendre que, du moment qu'il s'agit des finances de telle ou telle province, la législature n'a pas le droit de déterminer l'application de ses deniers pour arriver à telle ou telle fin, alors même que le parlement fédéral ne partagerait pas la même opinion.

Je le déclare immédiatement, je n'ai aucune préférence de partisan à l'égard du gouvernement du Manitoba, qui a soumis ce contrat à la législature. Comme je le disais, ce sont mes amis politiques qui ont combattu ce marché dans cette législature ; fait à signaler, la minorité n'a pas voulu présenter une requête au gouvernement fédéral demandant à ce dernier de ne pas ratifier ce contrat. On ne saurait douter que les députés qui composent cette minorité, ont tous combattu pour les droits provinciaux, pour le principe que chaque province doit décider elle-même tout ce qui se rapporte à son administration interne. Voilà la position des partis au Manitoba. Nos amis n'ont qu'à suivre la ligne de conduite qu'ils ont si franchement affirmée, non seulement lorsqu'il s'est agi d'instruction publique, mais encore de questions se rapportant aux chemins de fer dans les limites de cette province. Si le gouvernement fédéral tentait, d'une manière ou d'une autre, de régenter les provinces de l'Ouest, il trouverait toujours combattant ses prétentions la population de ces provinces, je n'hésite pas à le dire, malgré ce qu'en peuvent penser mes amis. Si je ne consultais que l'avantage que pourrait donner immédiatement à mon parti l'attitude que je prends sur cette question, si je faisais des déclarations qui seraient publiées, durant des semaines, dans les journaux du Manitoba, je parlerais autrement que je ne le fais maintenant. L'attitude que je défends, ne diffère pas de celle que j'ai prise à l'égard d'un gouvernement du Manitoba que j'ai combattu pour l'empêcher d'arriver au pouvoir ; je ne changerais pas d'opinion s'il s'agissait d'un gouvernement composé de mes amis politiques.

C'est là la position que prennent tous les députés qui veulent rendre justice aux différentes provinces du Canada, s'ils ont en vue la paix et la concorde qui doivent exister en ce pays, s'ils ne veulent nous jeter dans des difficultés politiques très sérieuses et interminables. La province du Manitoba n'est pas considérable ; elle n'a ici que quelques représentants. Mais reste toujours cette question de la possibilité de difficultés semblables qui pourraient se soulever dans des provinces plus considérables et qui sont représentées ici par un plus grand nombre de députés. Il nous faut donc établir un principe qui soit le même pour toutes les provinces, un principe général qui s'applique à une province et qu'on n'ignore pas dans une autre, lorsqu'il s'agit de ces relations avec le gouvernement fédéral. Si demain, la législature de la province de Québec ou celle d'Ontario venait nous demander de sanctionner un certain bill, et si ce parlement, parce qu'il ne partage pas l'opinion de la législature de Québec ou d'Ontario, se faisait fort de rejeter ce projet de loi, je demanderais aux représentants de la province concernée de m'indiquer l'attitude que prendrait la population de cette province dans cette occurrence. Ce serait un sentiment d'hostilité contre le gouvernement fédéral. Les députés de la province concernée proclameraient bien haut que, puisqu'il s'agit des intérêts financiers et provinciaux qui la concernent, elle peut les décider elle-même sans s'occuper du parlement du Canada. Pour cette raison surtout, j'en suis venu à la conclusion de voter en faveur de ce bill dont nous nous occupons maintenant.

J'ai suivi avec beaucoup d'attention le discours de mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) ; j'ai pris un grand intérêt surtout, aux remarques qu'il a faites et qui se rapportaient directement à ce bill. Cependant, je veux répondre à une des objections qu'il a soulevées, en prétendant que ce projet de loi ratifiait une partie du contrat seulement, et qu'il serait injuste de sanctionner une partie de ce contrat sans ratifier l'autre. Il a déclaré aussi que ce projet de loi n'accordait pas à la province du Manitoba le droit exclusif de déterminer le tarif de transport comme il devrait le faire.

Je ferai remarquer d'abord, que l'expression "ratifier un contrat" fait entre les deux parties intéressées, est de nature à créer une fausse impression, à donner une idée erronée de la fin qu'on se propose d'atteindre par cette législation. Celle-ci accorde à la compagnie le pouvoir de faire certains actes, d'être partie à certaines conventions. Si ce projet de loi n'accordait pas ces pouvoirs, s'il ne permettait pas à la compagnie intéressée de conclure un contrat spécial, en retour duquel la province du Manitoba assume tant de responsabilités, l'argument de l'honorable député de Labelle aurait peut-être sa raison d'être. Mais si l'on

étudie attentivement ce bill, on est porté à croire que cette supposition ne peut exister. L'article 2, de ce projet de loi se lit comme suit :

La Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord a et sera censée avoir, à l'époque de la signature du dit contrat du 11 février 1901, plein pouvoir—

(a) d'accepter le transport du dit bail ;

(b) de faire toutes les conventions et tous les engagements prévus dans le dit contrat ;

(i) par rapport au dit bail, aux paiements et conditions y prévus ;

(ii) par rapport aux obligations mentionnées dans les articles 5 et 6 du dit contrat ;

(iii) par rapport aux prix a être établis par la dite compagnie pour le transport des marchandises et des voyageurs.

Ce bill accorde donc à la compagnie le pouvoir de conclure toute convention dont fait mention ce contrat, quant aux taux de transport des voyageurs et des marchandises. Si je ne me trompe, l'honorable représentant de Labelle allègue que l'article 3 contient une stipulation à l'effet que les pouvoirs du parlement et du gouvernement du Canada restent tels qu'ils étaient auparavant et que c'est là enlever au gouvernement de la province du Manitoba le privilège de diminuer les taux de transport.

M. BOURASSA : Je n'ai pas dit que cet article enlevait au gouvernement du Manitoba le pouvoir de diminuer les taux, mais que le gouvernement fédéral conservait le privilège d'élever, dans certains cas, le tarif fixé par la législature du Manitoba.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami prétend donc, si je m'en rapporte à sa déclaration, que la législature du Manitoba, ne comprennant pas que le parlement fédéral se réservât toujours le privilège de fixer des taux plus élevés que ceux qu'elle aurait déterminés elle-même, se trouverait leurrée, sans pouvoir obtenir les avantages qu'elle recherchait par ce marché.

Mon honorable ami de Norfolk-nord (M. Charlton) a cité un discours de M. Campbell, procureur général du gouvernement du Manitoba ; c'est devant la législature provinciale que M. Campbell s'est exprimé ouvertement. En effet, à mon sens, après avoir lu attentivement son discours, je constate que c'est une réponse complète aux arguments invoqués par l'honorable député de Labelle, car ce discours démontre, à l'évidence, ce que désiraient le gouvernement et la législature du Manitoba en adoptant cette loi. Mon honorable ami de Norfolk-nord a cité ce discours, et si j'en répète certains extraits, c'est uniquement dans le but de rendre plus claire mon argumentation. Du reste, je me limiterai à certains passages, pour démontrer surtout l'intention de la législature du Manitoba telle que manifestée par la discusion qui s'est faite, lorsqu'il s'est agi pour elle d'adopter le projet de loi qu'on nous demande, aujourd'hui, de ratifier. Voici ce que disait M. Campbell :

Le ministre des Chemins de fer a posé clairement et distinctement le principe que tout ce que le gouvernement libéral avait à faire dans de pareilles questions, c'était de déterminer le tarif maximum.

En réalité, c'est ce que nous avons toujours fait. Le Gouverneur en conseil fixe le tarif maximum d'un chemin de fer. La compagnie intéressée peut exiger ces taux ou les diminuer, mais je ne crois pas qu'on n'ait jamais entendu dire que le gouvernement fédéral avait donné à une compagnie de chemins de fer l'ordre d'exiger des taux plus élevés que ceux qu'elle fixait elle-même. Adopter cette ligne de conduite, ce serait créer un précédent et agir d'une manière tout à fait absurde. J'invoque cette absurdité contre la prétention de mes honorables amis ; ils disent que puisque le gouvernement fédéral a le droit indéniable de s'occuper de cette question de taux ou de tarif, le Manitoba ne saurait user du privilège qu'il prétend avoir sous ce rapport. Remarquons que le gouvernement fédéral doit ou fixer un tarif moins élevé que celui déterminé par le Manitoba, ou élever ces taux dans la première alternative, il ne saurait nuire aux droits du Manitoba ; dans le cas contraire, c'est-à-dire, s'il établissait des taux plus élevés, il forcerait une compagnie de chemins de fer d'exiger un tarif plus élevé que celui qu'elle veut imposer pour le transport des marchandises et des voyageurs.

Il suffit d'énoncer cette proposition pour en faire saisir toute l'absurdité ; cependant, si l'on voulait pousser ce raisonnement plus loin, on pourrait se rappeler que la province du Manitoba serait obligée de combler le déficit ainsi créé ; ce serait nous demander de dire à la province du Manitoba : Sans doute, vous avez le privilège de déterminer les taux, mais nous ne voulons pas vous laisser l'exercice de ce droit ; nous ne permettrons pas que vous réduisiez ce tarif, bien que vous vous engagiez à combler la différence vous-même ; c'est vous qui êtes responsable et non pas nous. Mes honorables amis s'appuient sur la responsabilité d'un tel état de choses pour combattre la ratification de ce contrat. A mon avis, il s'agit ici d'une absurdité manifeste dont ne saurait tenir compte, pour un instant, un homme sensé. En effet, cela serait tout à fait contraire aux principes généraux qui guident les actes du gouvernement fédéral et ce serait supposer comme possible, un fait qui ne saurait exister réellement dans le pays. Ce n'est pas la première fois, cependant, qu'on soulève cette objection, et nous n'avons pour nous en convaincre, qu'à relire cette partie du discours prononcé par M. Campbell à la législature du Manitoba :

La loi des chemins de fer et la charte de cette compagnie accordent à cette dernière le pouvoir de fixer elle-même le tarif, mais il faut toujours la sanction du gouvernement fédéral pour donner effet à toute législation dans ce sens. Nous savons quelle est la coutume suivie dans des cas semblables. Le gouvernement n'a qu'à déterminer le tarif maximum. Le comité des chemins de fer peut s'occuper de déterminer ce tarif maximum, et je ne doute pas que ceux qui en font partie, réalisent complètement leurs privilèges et leurs obligations. Nous en trouvons un exemple dans le tarif concernant le transport des voyageurs ; on pourrait exiger 3 cents par mille, d'après le tarif maximum ; cependant, nous trouvons des compagnies de chemins de fer qui transportent les voyageurs à bien meilleur marché et qui organisent des excursions ; si on ne leur permettait pas de demander un prix moins élevé que celui déterminé par le tarif maximum, on les empêcherait de bénéficier de ces taux réduits. D'autre part, il existe un tarif pour le transport des marchandises. D'après M. Blair, les compagnies ont le droit de conclure toute convention, d'après une échelle de prix qui ne dépasse pas la limite fixée par le gouvernement fédéral. Ce que le gouvernement veut faire, c'est de suivre l'exemple des simples particuliers, excepté que, pour nous, le but est de servir l'intérêt public. En d'autres termes, je puis faire un contrat qui me soit personnellement favorable, et le gouvernement peut, dans le même but, conclure une convention dont toute la population retirera des avantages. On stipule dans les articles qui se rapportent à cette question, qu'il ne devrait pas exister de préférence, de tarif spécial. Si, par le contrat que nous nous proposons de conclure, nous accordions une préférence dans ces taux, la loi des chemins de fer nous empêchera de le faire ; mais nous concluons un contrat juste et équitable et qui s'applique également à tous les citoyens et à tous les habitants du Manitoba. Il est évident que si nous étions parties à un contrat, fixant un tarif plus élevé que celui établi par le gouvernement de la Puissance comme étant le tarif maximum, notre convention serait infirmée par le tarif général établi par le gouvernement d'Ottawa——

On reconnaissait donc que la fixation du tarif maximum appartenait au gouvernement d'Ottawa, c'est du reste ce qu'a proclamé le procureur général, lors de la discussion de ce contrat à la législature du Manitoba.

—mais, cela ne causerait aucun préjudice à la pppulation du Manitoba, parce que nous aurions les avantages d'un tarif moins élevé quel qu'il soit. Si le gouvernement de la Puissance établissait des taux moins élevés que ceux que nous avons déterminés, la population du Manitoba en retirerait plus d'avantages ; mais si, par cette convention, nous établissons un tarif moins élevé que celui fixé comme tarif maximum par le gouvernement fédéral, le peuple du Manitoba en profiterait d'autant, et c'est ce que nous nous proposons de faire.

La seule objection qu'on pourrait soulever contre cette conclusion, ce serait de prétendre que le parlement va prendre sur lui d'ordonner à cette compagnie de chemin de fer d'exiger des taux plus élevés que ceux que d'après le contrat, la population du Manitoba est prête à payer. Je crois que celle-ci peut courir certain risque à ce propos.

Nous laisserons au ministre des Chemins de fer et au gouvernement d'Ottawa, s'ils le jugent convenable, d'établir un tarif moins élevé que celui dont nous suggérons l'adoption ; la popu-

lation de cette province ne leur cherchera pas noise à ce propos, parce qu'elle retirera toujours les avantages de taux moins élevés.

On a longuement parlé du fait que le gouvernement de la Puissance ne nous permettait pas de méconnaître les droits qu'il a, d'après la loi des chemins de fer. Ce n'était pas là notre intention ; quant à moi, je crois sincèrement, que lorsqu'il s'agira de ratifier ce contrat, ce qui ne saurait tarder beaucoup, le gouvernement d'Ottawa dira qu'il se réserve le droit de fixer un tarif maximum, à son bon plaisir, et, alors même que ce tarif serait moins élevé que celui que nous avons déterminé, la province ne s'en trouvera pas plus mal.

Je répète :

Le gouvernement fédéral dira, ainsi qu'il doit le faire, qu'il se réserve le droit de fixer un montant maximum, à son bon plaisir, alors même que ce tarif sera moins élevé que celui que nous avons déterminé, la province ne s'en trouvera pas plus mal.

Le procureur général du Manitoba explique donc la cause comme nous le faisons maintenant.

M. BOURASSA : Je ne voudrais pas interrompre trop souvent l'honorable ministre, mais me permettra-t-il de lui faire une remarque ? Si je ne me trompe, il prétend que le procureur général du Manitoba a laissé entendre qu'il n'y aurait pas de tarif différentiel établi par le gouvernement du Manitoba parce qu'il serait dans l'intérêt de toute la population de cette province. Mais le point que j'ai soulevé ne se rapporte pas à ce prétendu tarif différentiel entre les différentes classes d'expéditeurs, mais au cas où il s'agira de préférence entre une province et une autre. Dans ces circonstances le gouvernement du Manitoba établirait un tarif moins élevé pour les habitants du Manitoba et un tarif plus élevé pour la population d'Ontario et des Territoires du Nord-Ouest ; ne serait-ce pas là une raison d'en appeler au comité des chemins de fer du Conseil privé pour obtenir l'augmentation de ce tarif ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il s'agit ici d'une question tout à fait différente.

M. BOURASSA : C'est celle qui a donné occasion à mon discours.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Bourassa) prétend que, par suite de certains modifications accordées à ce contrat, on enlève au Manitoba le droit de déterminer les taux de transport. Cette question a donné lieu au marché. C'était là son argumentation, et prétendre le contraire, serait dire que ses remarques n'ont pas leur raison d'être. A tout événement, il n'y a rien dans ce raisonnement, et mon honorable ami essaie d'éviter la question en parlant de préférence en faveur d'une province contre une autre. J'affirme que c'est là une question tout à fait différente de celle que j'étais à discuter. Je m'attaque à la prétention que l'honorable député de Labelle a énoncée, avec tant de force et d'éloquence, en proclamant que nous laissons de côté une partie de ce contrat et que nous privons la province du Manitoba de l'effet de cette convention. Je serais le premier à me lever ici pour empêcher ce fait de se produire, parce que ma ligne de conduite serait toute tracée, sinon par des motifs très élevés, du moins par la plus simple prudence politique. Si on nous démontrait que nous essayons de leurrer la province du Manitoba dans une question de ce genre, en prétendant lui accorder les avantages que nous lui refusons réellement, personne ne ressentirait autant que moi l'effet désastreux qu'une telle attitude aurait sur le parti auquel j'appartiens. Si le fait n'était pas absolument évident pour moi, je ne demanderais pas au comité d'adopter l'opinion que j'exprime maintenant.

Quant à l'autre objection, objection tout à fait différente de la question de préférence accordée à la population du Manitoba contre celle d'Ontario, on l'a soulevée à maintes reprises, mais elle n'a aucun rapport à ce contrat même, en ce qui a trait à notre attitude, à celle de la législature et de la population du Manitoba. Elle affecte surtout la loi des chemins de fer du Canada et bientôt, peut-être, le gouvernement fédéral devra dire à cette compagnie de chemin de fer : "Vous établissez une différence préjudiciable au peuple d'Ontario pour le transport des marchandises et des voyageurs, depuis l'enbouchure de la rivière La Pluie jusqu'à Port-Arthur ; vous accordez un tarif moins élevé aux habitants du Manitoba, et c'est cette différence que nous voulons vous empêcher d'établir. Il peut arriver que le tarif soit moins élevé au Manitoba que dans Ontario, mais cela ne peut s'appliquer à l'argument qu'on soulève contre ce contrat.

Je ne veux pas occuper trop longtemps l'attention du comité ; je considère généralement que, dans des questions semblables, lorsqu'il s'agit de remonter au point même de la discussion, on peut le faire dans un temps assez limité, et il n'y a aucune raison, à mon sens, d'entrer plus longuement dans tous les détails de cette question. A mon avis, celle-ci est bien simple et bien claire : allons-nous permettre au peuple de la province du Manitoba, qui s'est formé une opinion sur cette question, de la régler de la façon qu'il le désire, parce qu'elle l'intéresse exclusivement? Je crois connaître suffisamment les électeurs du Manitoba et je serais porté à croire que le meilleur moyen de nous assurer qu'ils considèrent ce contrat avantageux, serait, pour le parlement du Canada, de refuser de ratifier cete convention. Je sais pertinemment qu'un grand nombre d'habitants du Manitoba qui n'approuvent pas toutes les stipulations de ce marché, s'imagineraient alors que le parlement du Canada ne veut pas leur laisser administrer

leurs affaires comme ils l'entendent. C'est déjà la position qu'ont prise beaucoup de citoyens éminents du Manitoba, dans des questions semblables, et je suis convaincu que cette attitude ne serait pas modifiée, si la supposition se réalisait. Ils ont étudié eux-mêmes les mérites de cette question et tout ce que nous demandons au gouvernement fédéral, c'est de nous laiser libres de la régler, comme nous l'entendrons. Que la responsabilité retombe tout entière sur les hommes publics que nous avons élus à des positions de confiance et d'honneur et qui doivent nous rendre compte de leurs actes publics. La preuve qu'on a faite devant nous, bien que je doive déclarer que quelques-uns de mes amis politiques les plus ardents combattent, comme ils l'ont fait déjà, le contrat qui nous occupe, ne nous démontre en rien, d'une manière particulière, que la législature de cette province n'a pas exprimé réellement les vues de la population. Nous avons reçu les délégués de la ville de Winnipeg ; cette délégation était considérable, elle avait à sa tête M. Bole, un de mes amis personnels, un de mes amis politiques, le président de la chambre de commerce, si je ne me trompe—à tout événement, il fait partie de cette chambre de commerce—M. Bole n'est pas venu ici comme représentant de cette dernière, mais comme représentant des citoyens de la ville de Winnipeg. On nous a lu, ensuite, un certain nombre de résolutions adoptées dans des asemblées publiques par toute la province. Je n'ai pas besoin de dire à ceux qui ont suivi attentivement la politique de ce pays, depuis un grand nombre d'années, qu'il n'y a pas un homme public pour accepter sa démonstration comme une preuve du sentiment de la population, contre l'acte de la législature de cette province. Si on adoptait ce principe, on s'appuierait sur une base bien fragile, et je ne crois pas, à moins qu'on ne prouve que ces démonstrations sont de nature à indiquer clairement les sentiments populaires, que cette Chambre ait raison d'accepter ces résolutions.

Il me semble évident que la législature du Manitoba s'est prononcée ouvertement sur cette question, puisque ces projets de loi ont été adoptés à une très grande majorité. L'opposition n'a pas combattu de toutes ces forces ces deux bills, tandis que le gouvernement a rallié toutes les siennes, lors du vote sur ces projets de loi.

Les libéraux ont demandé au gouvernement provincial d'inscrire dans ce bill des stipulations à l'effet que la loi ne deviendra en vigueur que lorsque le gouvernement d'Ottawa l'aurait ratifiée, mais la législature a refusé cette demande. Elle s'est engagée sans condition à l'exécution de ce contrat. En réalisant celui-ci, maintenant, je constate que le gouvernement du Manitoba est tenu de remplir ses obligations, que nous adoptions ou rejetions ce projet de loi. Voilà, à mon avis, l'aspect légal de cette question. Il n'y a pas de clause conditionnelle dans ce contrat, et sa rédaction, au point de vue de la loi, me porte à croire que le gouvernement provincial s'oblige à garantir les obligations dont il est question, dans l'une ou l'autre alternative dont je viens de parler. Sans doute, la presse libérale lui a demandé d'insérer une clause conditionnelle dans ce contrat, mais je n'y trouve rien dans ce sens. Au contraire, la législature a inscrit une stipulation tout à fait opposée, qui ne tend pas à limiter l'exercice des droits du lieutenant-gouverneur en conseil, mais qui a pour but d'étendre ces pouvoirs en accordant au gouvernement provincial le droit d'insérer des stipulations dans l'hypothèque acceptée suivant les termes de ce marché, même si ces stipulations ne sont pas parfaitement d'accord avec les conditions du contrat même. Mon honorable ami de Labelle prétend que le bill ne contient pas telle stipulation et d'après les remarques qu'il a faites, on peut conclure qu'il prétend que, sous ce point, la province du Manitoba, en appliquant ce contrat, ne retirera pas l'avantage d'une clause semblable.

Tel n'est pas le cas, parce qu'en faisant ce contrat avec la compagnie de chemin de fer, le gouvernement sera tenu de remplir toutes les conditions de cette stipulation et de l'appliquer en ce qu'elle concerne le paiement des déficits, suivant le contrat. Au point de vue de la loi, cela n'a pas une grande importance, en ce qui concerne les droits relatifs des parties. Un autre détail qui démontre que le gouvernement et ses partisans sont bien déterminés à suivre la ligne de conduite qu'ils se sont tracés dans cette question, c'est le fait que l'avocat de cette province a comparu devant le comité des chemins de fer. Je puis dire sans crainte que cet avocat, M. Walter Barwick, de Toronto, connu par tout le Canada comme étant un avocat très habile, très compétent et digne de confiance, est venu devant le comité des chemins de fer pour déclarer que ce bill satisfaisait complètement sa cliente, la province du Manitoba. Dans ce cas, si celle-ci ou si son avocat ne soupçonne aucunement qu'il y a quelque chose pour empêcher le Manitoba de mettre en vigueur ce marché, je conclus que les appréhensions de mes amis qui soulèvent ces objections, ne reposent sur aucun fondement. Nous avons ici la demande des deux compagnies de chemins de fer, celle de la législature, du gouvernement de la province et nous avons de plus l'avocat du gouvernement du Manitoba qui vient nous dire que le projet de loi actuel rencontre tous leurs désirs. D'où je conclus que la position dans laquelle nous nous trouvons, est celle-ci : la population de la province du Manitoba s'est formé une opinion, elle est convaincue qu'elle aura un chemin de fer la reliant au lac Supérieur, une voie ferrée sur laquelle elle aura la haute-main et qui lui permettra de faire la concurrence au Pacifique ; de cette façon, le gouvernement du Manitoba pourra fixer les taux de

transport des produits de cette province, au lac Supérieur. Voilà la décision évidente à laquelle en est venue la population de cette province, et le sentiment public en faveur de cette réforme était tellement accentué, que, depuis quatre ou cinq ans, trois premiers ministres se sont succédé à la tête du gouvernement de cette province, en s'efforçant de conclure des conventions du genre de celle qui nous occupe actuellement. Nous devons décider si nous permettrons à la population de cette province d'agir comme elle l'entend, sous sa propre responsabilité. Devrons-nous lui dire : Non, vous vous arrêterez aux bornes de la province du Manitoba ; vous ne pouvez relier vos chemins de fer à une autre voie ferrée du Dominion, et vous devez payer le tarif que ces différentes compagnies pourront vous accorder, avec notre permission. En rejetant ce bill, nous adopterions cette manière de voir. La seule conclusion qui s'impose, en étudiant cette question, c'est que, dans des affaires semblables, nous devrions laisser retomber la responsabilité sur ceux qui doivent la supporter, et que nous devrions appliquer autant que possible, toute mesure de nature à remplir les vœux du peuple aussi clairement exprimés et aussi bien compris.

L'honorable M. HAGGART : Je ne ferai que quelques remarques sur cette question ; je veux surtout répondre aux affirmations du ministre de l'Intérieur, parce que je considère que ce sujet est très intéressant. Je crois qu'on devrait établir clairement l'attitude que les deux partis politiques ont prise sur cette question. Je trouve que plusieurs remarques du ministre de l'Intérieur ont leur raison d'être, mais je ne puis partager son opinion sur d'autres points.

Je crois que le gouvernement du Manitoba a parfaitement le droit de conclure une convention semblable. Je ne vois aucune objection pour lui refuser d'accorder ce privilège, si les compagnies de chemins de fer prolongeaient leur voie en dehors des limites de cette province, dans le but d'obtenir, pour la population du Manitoba, des taux moins élevés. Mais quant aux obligations des parties contractantes, et quant à notre responsabilité en adoptant cette législation, je diffère complètement d'opinion avec mon honorable ami (M. Sifton). Il prétend qu'il ne s'agit ici que d'une loi permettant à deux compagnies de chemin de fer, qui ont reçu leur charte du gouvernement du Canada, de conclure une convention avec la province du Manitoba. Je ne comprends pas ainsi ce contrat et je crois, avec l'honorable député de Labelle, qu'il est question ici d'une loi ratifiant cette convention et non pas une loi accordant le pouvoir dont je viens de parler. Je ferai la même remarque en ce qui se rapporte à notre attitude en ratifiant ce contrat. Nous ne pouvons sanctionner ce marché, sans étudier le mérite de cette question, et nous sommes responsables de ce mérite en ratifiant ce contrat.

M. SIFTON.

Quand deux corporations s'adressent à ce parlement pour faire ratifier un arrangement qu'elles peuvent avoir conclu entre elles dans le but de se fusionner, il est inutile pour nous d'entrer dans tous les détails de ce contrat, car il s'agit d'une affaire de famille. Mais si la minorité s'adresse au parlement et allègue que la majorité s'arroge dans ce contrat certains pouvoirs qui sont de nature à lui nuire, et que nous permettons quand même cette amalgamation, nous ratifions, par le fait même, les mérites de cet arrangement. Nous ne conférons donc pas seulement aux parties le droit de conclure cet arrangement, mais en approuvant le marché nous en prenons également la responsabilité.

Le ministre de l'Intérieur prétend que la province du Manitoba comprend ce marché et l'approuve. Que tous les premiers ministres qui se sont succédés à la tête des affaires dans cette province se sont prononcés sur cette question, et que le parti auquel il appartient a reconnu comme un des articles de son programme qu'il devait y avoir un chemin de fer de construit entre Winnipeg et le lac Supérieur, pour faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique. Il a ajouté que cette politique avait reçu l'approbation de la population dans plusieurs élections générales au Manitoba.

De plus, les contribuables du Manitoba semblent approuver cette mesure après avoir eu tout le temps nécessaire pour l'étudier. Maintenant, quant à ce qui concerne le droit que possède le gouvernement de confirmer ou de permettre l'adoption d'une mesure de cette nature, le ministre de l'Intérieur est d'avis que dans les questions financières nous n'avons qu'une chose à faire, c'est de permettre à la province de marcher à sa ruine si tel est son désir, mais je ne crois pas que ce soit là la ligne de conduite tracée à ce parlement par l'acte de la confédération. Le droit de veto a été spécialement conservé au pourvoir fédéral, afin qu'il puisse exercer un certain contrôle sur les affaires financières des provinces—en un mot, pour les empêcher de marcher à une ruine certaine. Cette prétention a été soutenue plus d'une fois dans cette Chambre, à ma connaissance, par les auteurs de la confédération. Le ministre des Finances a lui-même déclaré plus d'une fois que la principale raison de ce pouvoir placé entre les mains du gouvernement fédéral, était d'empêcher la ruine financière des provinces, car cette ruine devrait rejaillir sur le pays tout entier. J'ai entendu plus d'une fois le ministre du Commerce exprimer l'opinion que leur droit d'emprunter devrait être limité ; qu'elles exerçaient certains droits sous ce rapport dont elles devraient être privées, et qu'il nous fallait faire preuve à leur égard d'une influence toute paternelle dans le but de protéger leur crédit quand bien même elles ne seraient pas exposées à une ruine prochaine.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député voudrait-il citer un cas dans

lequel un acte a été désavoué à cause des propositions financières qu'il contenait ?

M. HAGGART : Le cas ne s'est jamais présenté, soit parce que nous avons manqué à notre devoir, ou parce que l'occasion ne s'est pas présentée.

Le PREMIER MINISTRE : On a soutenu cette prétention dans la Chambre lors de la discussion du bill concernant les biens des Jésuites.

M. HAGGART : Je prétends que les auteurs de la confédération ont déclaré que ce droit de veto devrait servir à exercer un certain contrôle sur la position financière d'une province et l'empêcher de marcher vers un désastre financier.

M. HUGHES (Victoria) : L'ex-ministre des Chemins de fer me permettrait-il de lui demander si ce droit de veto est censé être exercé par le parlement canadien ou par le gouvernement du Canada ?

M. HAGGART : Par le gouvernement du Canada. Je prétends que c'est le gouvernement du Canada qui est revêtu de ce droit et c'est à lui qu'il appartient de l'exercer lorsque l'occasion se présente. L'occasion est donc propice aujourd'hui pour exercer ce droit, puisque l'on nous demande d'adopter une législation qui, de l'avis de certains orateurs qui m'ont précédés, est de nature à permettre à la province du Manitoba de se lancer dans une entreprise ruineuse. Je ne discute pas la valeur de l'arrangement conclu. Je le crois conforme aux intérêts de la province. Je dis qu'en adoptant ce projet de loi, non seulement nous permettons à la législature manitobaine de faire une chose dont nous n'avons pas d'affaires à discuter les mérites, mais nous approuvons cette transaction elle-même. Si le gouvernement et le parlement adoptent ce bill, ils seront responsables de cette amalgamation et de toute cette transaction. Il s'agit non seulement d'un bill accordant certains pouvoirs, mais d'un projet de loi ayant un caractère confirmatif, qui nous donne le droit d'étudier la cause à son mérite. Voilà la raison pour laquelle j'ai entrepris de discuter cette question.

Il a été question du droit que possède la province du Manitoba de conclure un arrangement de cette nature. Pour ma part, je suis bien convaincu qu'elle a le droit de prendre les mesures nécessaires pour obtenir une réduction dans les taux de transport ; mais j'admets, avec le ministre de l'Intérieur, que cet arrangement accorde uniquement au gouvernement provincial le droit de déterminer les taux de transport d'après le taux maximum établi par le comité des chemins de fer du Conseil privé.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a peut-être raison de dire que cet arrangement permet l'établissement de taux de transport pouvant nuire à une autre province. Le gouvernement du Manitoba peut, par exemple, établir des taux de transport de Winnipeg à Port-Arthur, qui seront moins élevés que les taux de transport existant de la frontière du Manitoba à Port-Arthur, établissant ainsi une différence au détriment de ceux qui demeurent dans la province d'Ontario. Une fois ce bill adopté, je ne vois pas comment le gouvernement fédéral pourra remédier à cet état de choses, et protéger les particuliers et les autres parties du pays contre ces arrangements opposés à leurs intérêts.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député oublie, je crois, que cette compagnie est soumise aux dispositions de l'acte des chemins de fer quant à ce qui concerne les taux maximum, et qu'à part cela, étant partie à un contrat avec le gouvernement fédéral en vertu du présent bill qui lui accorde une subvention, ce dernier possède le droit de reviser et modifier de temps à autre ses taux de transport.

M. HAGGART : Le gouvernement fédéral ne peut que reviser et surveiller les taux de transport maximum.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il a non seulement le droit de déterminer quel sera le taux maximum, mais aussi celui de reviser ces taux de transport de temps à autre.

M. HAGGART : C'est-à-dire que le gouvernement fédéral possède le droit de reviser de temps à autre et de déterminer quels seront les taux maximum. Tant qu'il ne dépassera pas cette limite, le gouvernement du Manitoba pourra, en vertu de ce contrat, faire tous les arrangements qui lui plaisent en faveur de cette province. Il pourra établir un taux de transport entre Winnipeg et Port-Arthur, qui sera moins élevé que les taux de transport entre la frontière du Manitoba et ce dernier port.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai voulu faire comprendre que dans le cas ou le pouvoir provincial jugerait à propos de faire la chose, le gouvernement fédéral aurait le droit de réduire les taux de transport dans des proportions égales depuis la frontière jusqu'à Port-Arthur.

M. HAGGART : Je doute fort qu'il puisse en agir ainsi.

M. HUGHES (Victoria) : L'ex-ministre des Chemins de fer me permettrait-il de lui demander aussi, si le comité des chemins de fer du Conseil privé n'aurait pas le droit, s'il constatait que le chemin de fer du Grand Tronc transporte des marchandises de Sarnia à Montréal pour un certain prix, et des marchandises de même nature de Toronto à Montréal à un prix plus élevé, de dire à la compagnie que les taux de transport des marchandises jusqu'à Toronto ne devront pas être plus élevés que ceux de Sarnia ?

M. HAGGART : Oui. Ce comité a le droit de dire à un chemin de fer qu'il ne peut pas établir de taux de transport diffé-

rentiel au détriment de certains individus ou de certaines localités. Je me proposais de faire remarquer cette distinction ; mais en sanctionnant un arrangement conclu avec le gouvernement du Manitoba dont la principale disposition consiste à dire que la population de cette province aura droit à des taux de transport spéciaux. Nous donnons à ce gouvernement le droit d'établir des taux différentiels en faveur de cette province. Pourra-t-on, après cela, leur enlever ce privilège en disant, les taux de transport que vous réclamez de Winnipeg à Port-Arthur sont bien moins élevés que les taux maximum ; il faut donc que vous accordiez une réduction équivalente aux habitants de la province d'Ontario depuis la frontière du Manitoba jusqu'à Port-Arthur ? Une proposition de cette nature aurait pour effet de mettre fin à l'arrangement, car cette convention conclue entre le gouvernement du Manitoba et les deux compagnies de chemin de fer a principalement pour objet de permettre à cette province d'obtenir des taux de transport différentiels, devant être déterminés par le lieutenant-gouverneur en conseil. Le gouvernement provincial a parfaitement le droit de conclure un arrangement de cette nature.

M. HUGHES : Le contrat stipule que certains taux de transport devront être adoptés de consentement mutuel, et si ces prix sont exceptionnels, le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra alors intervenir et exiger que les prix exigés dans la province d'Ontario soient réduits.

M. HAGGART : Il est évident que ces compagnies de chemin de fer possèdent le droit d'établir des prix exceptionnels en faveur du Manitoba. Par prix exceptionnels j'entends des taux de transport réduits pour la population de cette province.

J'ai pris la parole afin de bien faire comprendre que je ne partage pas la manière de voir du ministre de l'Intérieur quant à ce qui concerne la responsabilité du gouvernement fédéral vis-à-vis du peuple de ce pays, au sujet de ce marché. En accordant aux parties en cause le droit de conclure ce contrat, je dis que le gouvernement et la Chambre approuvent les dispositions de cet arrangement. Il ne s'agit pas ici d'accorder simplement une autorisation de faire telle ou telle chose. Un acte de cette nature est toujours antérieur à l'arrangement, mais il s'agit d'un acte de ratification, et la Chambre a donc le droit de l'étudier sur son mérite avant de l'adopter. Il peut arriver, dans certains cas, que ce ne soit qu'une formalité ordinaire ; que la ratification d'un arrangement intervenu entre deux compagnies pour régler certaines affaires privées. Il est même possible qu'une cour de justice n'entrerait pas dans le mérite de la cause avant de le ratifier, à moins que de prétendues fraudes soient alléguées. Mais dans le cas actuel, ce n'est plus la même chose, il y a une minorité qui prétend que ses droits sont violés, et il est du devoir du pouvoir central de prendre connaissance de la cause, avant d'accorder son approbation à cette mesure et de la rejeter s'il n'approuve pas l'arrangement lui-même.

J'admets, avec le ministre de l'Intérieur, que le gouvernement du Manitoba avait le droit de conclure ce marché. Mais dans le cas où il ne l'aurait pas, nous sommes incapables de le lui donner. Toute législation à cet effet serait inutile. Le parlement fédéral n'a pas le droit de déléguer les pouvoirs qu'il possède à une province ; et en adoptant une loi permettant au Manitoba de conclure un contrat, qu'il a le droit de ratifier par lui-même, c'est tout simplement faire œuvre de surérogation. Si cette province n'avait pas le droit de conclure ce marché, il est nul. Il ne peut avoir force de loi qu'en tant que l'autorité provinciale possédait le droit de devenir partie à ce contrat ; et toute loi fédérale ayant pour objet d'accorder à la province ce pouvoir qu'elle ne possède pas, est inutile. La seule chose que nous puissions faire, c'est d'approuver cette transaction à son mérite. Nous accordons à des compagnies de chemins de fer, qui tiennent leurs chartes de ce parlement, le droit de faire ce qu'elles ont fait, et en agissant ainsi, nous ratifions leur conduite.

Cependant, je partage l'opinion du ministre de l'Intérieur et je crois qu'il s'agit ici d'une question qui, après tout, ne concerne que le Manitoba ; cette question n'est peut-être pas aussi grave que certains membres de cette Chambre semblent vouloir le laisser supposer et elle n'aura probablement pas pour effet de placer cette province dans une position financière assez dangereuse pour nécessiter notre intervention.

Mais il faut qu'il soit bien compris qu'en adoptant cette mesure, nous approuvons la transaction elle-même, et sanctionnons le contrat intervenu entre la province et les deux compagnies.

M. HEYD : Je n'ai que quelques mots à dire sur cette question. Après tous les brillants discours que nous venons d'entendre, il nous faut revenir à la question et songer qu'il s'agit ici tout simplement de deux compagnies de chemins de fer, tenant leurs chartes de ce parlement, qui demandent à ce dernier de leur permettre de conclure un arrangement avec une troisième corporation tout à fait indépendante de ce parlement. Toute la question consiste donc à savoir si la Chambre est disposée à permettre à ces deux compagnies de devenir parties à ce marché. Je ne comprends pas comment le parlement fédéral pourrait entrer dans le mérite de cette question.

M. TISDALE : Je désire faire certaines remarques quant à ce qui concerne le côté constitutionnel de cette question. J'approuve ce que vient de dire l'honorable député (M. Haggart). Il a raison de prétendre que le Manitoba aura droit à des taux de trans-

port privilégiés, car, sans cette condition tout l'arrangement est inutile. Je n'entrerai pas dans le mérite de la question. Je ne discuterai pas la question de savoir si nous pouvions ou si nous devrions empêcher cette clause privilégiée d'exister ; mais en supposant que nous aurions ce droit de réglementer les tarifs, je prétends qu'après avoir approuvé ce contrat, ce serait un acte de mauvaise foi de notre part de l'exercer et de venir dire plus tard aux parties en cause : nous ne vous permettrons pas d'exécuter le marché que vous avez conclu. Il serait injuste de notre part de vouloir priver la population du Manitoba de ce privilège, car, c'est là la seule raison qui l'ait amenée à conclure ce contrat que l'on nous demande aujourd'hui de ratifier.

Dans un sens, ces prix ne seront pas plus privilégiés que les taux de transport qui existent actuellement pour le transport des marchandises américaines traversant le Canada en transit. Quand nous aurons approuvé ce contrat, nous devrons le respecter tant qu'il existera. Je mentionne ce fait, afin que chacun sache à quoi s'en tenir sur la question, et je n'entends pas dire par là que je voterai contre le bill.

La seule raison invoquée par le gouvernement pour demander l'adoption de ce bill, c'est qu'il a uniquement pour but de permettre à deux compagnies de chemin de fer de conclure un certain marché avec une province. Il me semble que la Chambre a le droit d'obtenir l'opinion des jurisconsultes du gouvernement sur la question de savoir si, en faisant cet arrangement, la province du Manitoba a ou non excédé sa juridiction.

Les honorables membres de la droite ne nieront pas qu'avec le système parlementaire que nous possédons, le gouvernement est tenu à une certaine responsabilité vis à vis de la Chambre. Dans le cas actuel, nous aurions le droit d'obtenir les conseils des jurisconsultes de la Couronne quant aux principes constitutionnels contenus dans cette mesure, mais on s'est bien gardé de nous fournir ces renseignements. Je crois que le gouvernement est loin de faire son devoir à ce sujet. Je partage l'opinion de mon honorable ami sur la responsabilité prise par le gouvernement en cette affaire, et je suis convaincu que la majorité des membres de cette Chambre est disposée à adopter toute législation autorisant la mise en vigueur de ce contrat. Mais il faut que nous comprenions ce dont il s'agit et le gouvernement devrait prendre sur lui de faire connaître les principes en jeu, afin de renseigner convenablement les membres de cette Chambre sur ce bill.

M. WALLACE : Le discours de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ne peut avoir manqué de produire le plus profond étonnement et un grand malaise dans l'esprit des honorables membres de cette Chambre. Il nous a dit qu'après avoir étudié attentivement le bill il était décidé de lui accorder son appui. Il a dû passer bien des nuits blanches à étudier cette question, avant de prendre cette décision. Comme nous ignorons le dessous des cartes, nous sommes prêts à accepter sans restriction les déclarations de l'honorable ministre. Nous savions, cependant, que le ministre de l'Intérieur était resté indécis jusqu'à ces derniers jours, sur la question de savoir comment il devrait voter, et je crois qu'il existe encore actuellement plusieurs choses sur lesquelles il ne possède que des notions imparfaites.

Après un examen attentif du bill, il prétend en être arrivé à la conclusion que son devoir était de l'approuver. Mais nous possédons d'autres renseignements à ce sujet. Nous savons à quoi nous en tenir sur l'histoire de cette transaction. Nous connaissons tout l'intérêt que le ministre de l'Intérieur a porté dans le passé à ces questions de chemin de fer et aux personnes qui sont plus particulièrement intéressées dans ce projet. Mais que fait le gouvernement dans le cas actuel ? Le ministre de l'Intérieur après bien des efforts est parvenu à adopter une certaine ligne de conduite. La Chambre est actuellement saisie d'une question constitutionnelle de la plus haute importance et qui ne s'est jamais présentée sous cet aspect particulier. Or, nous pouvons nous demander sans hésiter : Quelle est l'opinion du gouvernement sur cette question ? Le premier ministre et le ministre des Chemins de fer sont à leurs sièges, ils ne paraissent pas bien pressés de se prononcer, mais je suppose qu'ils n'attendent que l'occasion favorable pour faire connaître la politique du gouvernement. Mais je fais erreur, car le ministre de l'Intérieur nous a averti que le gouvernement n'entendait pas se prononcer sur cette mesure. Sur des questions de cette importance, il faut que le gouvernement soit uni, qu'il n'existe aucune divergence d'opinion parmi ses membres. Si nous devons en croire les paroles du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), cette harmonie est loin d'exister parmi eux.

La Chambre et le pays ont le droit de connaître l'attitude qu'entend prendre le gouvernement sur cette mesure importance. Le ministre de l'Intérieur ne prétend pas se faire l'avocat de ce genre de législation, cependant il l'approuve, mais il semble parler en son nom personnel et non pour les autres membres du gouvernement. Nous ne devons pas entrer dans le mérite de ce contrat, nous dit l'honorable ministre. Le député de Brant-sud (M. Heyd) est également d'avis que la Chambre n'a pas à s'occuper de la question de savoir si ce marché est avantageux ou non. Le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) prétend que c'est là la manière de voir de la population du Manitoba, mais un peu plus loin il nous invite à étudier le marché et à nous rendre compte par nous-mêmes s'il est avantageux ou non. Il n'a donc pas d'opinion arrêté sur

la question. Si ce marché n'avait pas besoin d'être approuvé par le parlement, ce bill ne nous aurait pas été soumis. Mais ce ne sont pas les seuls intéressés dans cette affaire. Il y a les grandes compagnies et les puissantes coalitions dont les intérêts sont en jeu, et c'est là la raison pour laquelle le parlement est appelé à sanctionner ce projet de loi.

Que se passe-t-il dans cette Chambre ? Nous voyons d'un côté le parti conservateur approuver comme un seul homme la politique du gouvernement conservateur du Manitoba. Il ne fait que suivre un instinct naturel, il va où le guident ses sympathies politiques. Que voyons-nous du côté de la droite ? Nous voyons un gouvernement et un ministre de l'Intérieur, tous deux hostile au parti actuellement au pouvoir au Manitoba, tous deux prêts à tout faire pour amener sa chute, forcés d'appuyer sa politique sous ce rapport. Cependant il se passe des choses encore plus extraordinaires que celles-là sur les banquettes ministérielles. Nous voyons le premier ministre rester silencieux à son siège, mais non inactif, car, comme l'a fait remarquer cette après-midi le député de Labelle, ordre a été donné au whip du parti de parcourir les couloirs de la Chambre et d'avertir ses partisans qu'il s'agit là d'une question de parti. Cependant, le ministre de l'Intérieur a déclaré le contraire au cours de son discours. Il est donc évident que le gouvernement est décidé, bon gré mal gré, à faire rentrer tout le monde dans les rangs et à les forcer d'appuyer la politique du gouvernement du Manitoba.

Maintenant, M. l'Orateur, quant à ce qui concerne les intérêts du pays, je ne crois pas que le parlement fédéral soit tenu d'appuyer cette mesure. On nous dit de permettre à la province du Manitoba de conclure les marchés qui lui conviennent. Mais, comme l'a fait remarquer le député de Lanark (M. Haggart) nous sommes tous intéressés dans les conditions de ce contrat parce qu'il nous faut prendre la responsabilité de l'approuver, quel qu'il soit. Or, il s'agit d'un contrat conclu entre deux compagnies et la province du Manitoba, et pour ceux qui connaissent l'histoire des compagnies de chemins de fer dans ce pays, il savait quel est le sort qui attend la province. Nous sommes donc en frais d'approuver la conduite du gouvernement du Manitoba, mais ce n'est pas tout. Si un désastre financier s'ensuit, le gouvernement du Manitoba pourra s'adresser au gouvernement fédéral et lui tenir ce langage : Vous avez ratifié ce contrat, vous êtes devenu partie à cette transaction sous tous les rapports, aujourd'hui nous sommes en banqueroute, la province est sans le sou, et nous nous adressons à vous, qui avez été partie à ce contrat, pour vous demander de nous rembourser le montant dont nous pourrons avoir besoin pour couvrir les pertes que nous avons subies par suite de cette transaction.

Je ne puis approuver ce marché à cause de ces questions d'argent.

M. WALLACE.

On nous a dit que l'on avait perdu environ $275,000 l'année dernière dans l'exploitation de ces chemins de fer au Manitoba. S'il en est ainsi, je ne puis approuver l'achat d'un chemin de fer comme celui-là. En votant pour l'adoption de ce bill, je deviendrai pour ainsi dire partie à cette transaction et je ne puis approuver l'achat par une province d'un chemin de fer dont les déficits se chiffrent chaque année dans les $275,000. Il y a à part cela la construction. L'achat du chemin qui coûte $7,000,000. Je suis d'avis que ce montant est trop élevé pour un chemin de cette étendue.

M. BOYD : L'honorable député sait-il que le chemin de fer Canadien du Pacific a offert, pour le chemin dont il parle, à la province du Manitoba une somme de $500,000 et une réduction dans les prix de transport actuels qui équivaudrait à une somme de $5,000,000 à $6,000,000 en dix ans ? L'honorable député est-il au courant de ces choses quand il tient ce langage ?

M. WALLACE : Est-ce là un marché plus avantageux pour le Manitoba que la transaction que nous discutons ?

M. BOYD : La législature du Manitoba qui en est responsable, ne le croit pas.

M. WALLACE : Dans ce cas la population de cette province a accepté un autre arrangement.

M. RICHARDSON : Je dirai, en réponse à la question posée par l'honorable député de Macdonald (M. Boyd), que la raison pour laquelle on n'a pas accepté l'offre faite par le chemin de fer Canadien du Pacifique, c'est que l'impopularité de cette compagnie est tellement grande au Manitoba que tout gouvernement qui oserait conclure un arrangement avec elle serait certain de signer son arrêt de mort.

M. BOYD : Je ne crois pas que cette raison ait jamais été invoquée. Le procureur général a déclaré que ce marché était préférable, et la législature du Manitoba a été du même avis.

M. WALLACE : Je comprends que la province du Manitoba ait cherché à établir un chemin de fer devant faire une concurrence réelle au chemin de fer Canadien du Pacifique, et entre deux offres d'égales valeur, l'une faite par le chemin de fer Canadien du Pacifique et l'autre par une compagnie indépendante, elle n'a pas hésité à accepter celle de la compagnie rivale, quand bien même les conditions offertes par le chemin de fer Canadien du Pacifique étaient plus avantageuses, car ce que la population de cette province veut c'est de la concurrence, et il existe une certaine hostilité contre le chemin de fer Canadien du Pacifique sous ce rapport dans les Territoires du Nord-Ouest.

Un autre point a été soulevé ici cette après-midi et discuté par l'honorable député de Lanark et par le ministre de l'Intérieur. Ce dernier a déclaré sans la moindre hési-

tation qu'elle ne souffrait aucune objection. Cette question est la suivante : Supposons que la province du Manitoba accepte comme prix de transport le tarif de 10 cents par 100 livres pour le transport du blé de Winnipeg et des autres endroits de la province à Fort-William ; supposons maintenant qu'une fois sorti des limites du Manitoba, à 120 milles au sud de Winnipeg, et à 300 milles de Fort-William, le chemin de fer exige un prix plus élevé pour le transport des produits des cultivateurs de cette région que pour celui des cultivateurs demeurant dans les limites du Manitoba, et comprenant une longueur de 420 milles. Comment s'y prendrait-on pour remédier à ce mal? En votant pour ce bill c'est devenir partie à un arrangement de cette nature, et je refuse d'en agir ainsi, car je considère que le gouvernement n'a pas le droit d'établir une distinction entre les différentes parties du pays et il doit les placer tous sur le même pied.

Ces considérations ne concernent guère la province du Manitoba, qui ne s'occupe dans toute cette affaire que de ses propres intérêts, sans songer à ceux de ses voisins. Tout ce qu'il lui faut c'est d'obtenir des taux de transports raisonnables dans les limites de leur province. Le ministre de l'Intérieur prétend que cela n'a rien à voir avec la question qui nous occupe. Je suis d'opinion contraire. Je considère qu'il s'agit là d'une question d'importance vitale qui mérite d'être étudiée sérieusement par la Chambre.

Ce ne sont pas là, M. l'Orateur, les seuls points importants de ce marché. Ce chemin de fer possède 40 milles de voie ferrée dans le Minnesota, où le transport en transit peut nous être retiré à un moment d'avis, et le trafic du chemin de fer paralysé par le fait même.

Je crois qu'en agissant ainsi le parlement fédéral cède ses pouvoirs à une des provinces. Avant peu, une autre province demandera à obtenir les mêmes faveurs. Et plus tard, une autre province dira simplement : nous entendons exercer ce privilège, que cela vous plaise ou non. Le parlement se trouvera dans l'impossibilité de résister à ces empiètements, et avant longtemps les gouvernements provinciaux lui auront arraché des attributions et des privilèges importants. Quelque soit le mérite de chaque province, je désire que le pouvoir fédéral conserve tous ses pouvoirs. Nous commettons une erreur en nous dépouillant d'attributions que l'Acte de la Confédération nous confère en termes exprès.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

M. BOYD : M. l'Orateur, ce bill a été discuté à fond durant les quatre jours qu'il est resté devant le comité des chemins de fer, et c'est aujourd'hui la quatrième fois qu'il revient devant la Chambre. Maintenant, je veux qu'il soit bien compris que si les représentants du Manitoba qui siègent de ce côté-ci de la Chambre et appuient ce bill, ont gardé le silence, ce n'est pas parce qu'ils désapprouvent ce bill ou la loi adoptée par la législature du Manitoba, ni parce qu'ils croient que cette mesure ne mérite pas de recevoir leur appui, mais c'est plutôt parce qu'ils considèrent que cette question a été discutée à fond devant le comité des chemins de fer et devant la Chambre, et parce qu'ils désirent son adoption et préfèrent ne pas faire perdre inutilement le temps de la Chambre à cette période avancée de la session. Voilà les raisons qui nous ont empêchés jusqu'ici de prendre part à la discussion.

Comme il est possible que l'on ait faussement interprété notre attitude sur cette question, tant dans la Chambre que dans le pays, le silence a cessé d'être pour nous une vertu, et au risque de fatiguer l'attention du comité et de prolonger la discussion, il est devenu nécessaire que nous exprimions notre manière de voir à ce sujet.

Cette question du transport au Manitoba n'est pas nouvelle, il y a des années qu'elle passionne l'opinion publique dans cette province, et elle a pris naissance avec les premiers habitants de race blanche qui sont allés s'établir sur les bords de la rivière Rouge. Ce n'est donc pas une chose nouvelle, et l'arrivée du chemin de fer Canadien du Pacifique dans cette partie du pays n'a pas eu pour résultat de résoudre le problème ; et je ne crois pas que ce nouveau chemin de fer y réussisse. Le chef de la droite doit se rappeler que le premier discours que j'ai prononcé dans cette Chambre, était sur cette question du transport, et il ne m'a pas ménagé ses félicitations en cette circonstance. Je crois pouvoir dire que depuis ce temps il a adopté ma manière de voir à ce sujet. Jé lui ai alors fait remarquer que si son parti voulait admettre qu'il s'est trompé sur cette question du transport, comme les nouveaux libéraux d'aujourd'hui admettront qu'ils se sont trompés sur cette question, et s'ils étaient prêts à favoriser la construction d'un autre chemin de fer dans cette région, alors ils pourraient espérer recevoir l'appui de la population de cette partie du pays.

Aujourd'hui, le parti libéral accorde son appui à ce chemin de fer, mais comme je viens de le dire, je ne crois pas que ce chemin de fer puisse résoudre ce problème du transport, car le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest forment un vaste centre agricole, où seule une concurrence acharnée pourra apporter le soulagement dont nous avons besoin et que réclame la prospérité du pays. Je n'entreprendrai pas de discuter la cause à son mérite, car, comme l'a dit le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) le parlement fédéral n'a pas à s'occuper de cet aspect particulier de la question. Le

côté légal de la question a aussi été soulevé, mais ce point a été si bien discuté par les avocats les plus habiles du pays, devant le comité des chemins de fer, et par d'autres avocats dans cette Chambre, que je ne m'arrêterai pas longtemps sur ce sujet. On a cité un grand nombre de précédents pour démontrer que nous n'avons pas le droit de faire telle ou telle chose.

Les membres de cette Chambre seront peut-être surpris d'apprendre que dans deux occasions précédentes, le parlement a adopté des bills exactement semblables à celui que nous discutons actuellement. En 1897 (61-62 Vic. chap. 49) la législature du Manitoba accorda une subvention à la Compagnie de chemin de fer et de canaux du lac Manitoba, moyennant certaines conditions, et cette législation reçut l'approbation du parlement canadien. De nouveau, en 1899, (62-63 Vic., chap. 57) la Compagnie de chemin de fer Canadien du Nord reçut une subvention de $8,000 par mille du Manitoba, et non seulement le parlement lui accorda le droit de conclure ce marché avec la législature Manitobaine, mais il consentit même à accepter les taux de transport mentionnés. Il est donc facile pour la Chambre de se rendre compte de la valeur que peuvent avoir ces prétentions que l'on émet sur le droit que nous possédons de faire ceci ou cela.

Si en 1897 et en 1899 nous avions le droit d'adopter une législation semblable au bill actuel, nous devons l'avoir encore aujourd'hui.

L'honorable député de Lisgar (M. Richardson) et l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) ont dit et répété que le bill soumis à la Chambre n'avait jamais reçu l'approation de la législature manitobaine. Cette législature a adopté une loi autorisant l'exécutif à conclure un certain contrat, et il appartient au gouvernement fédéral d'approuver ou de désavouer cette loi. Se basant sur cette législation, le pouvoir exécutif du Manitoba conclut un contrat avec certaines compagnies de chemins de fer pour exécuter certaines choses, pourvu que ces compagnies réussissent à obtenir la permission de leurs maîtres à Ottawa.

La législature du Manitoba ne demande rien. Ce bill ne lui a jamais été soumis, et il n'a pas besoin de l'être. Le gouvernement du Manitoba a conclu un contrat avec ces compagnies, et ces dernières cherchent maintenant à obtenir la permission de remplir les obligations auxquelles elles sont tenues d'après les termes du contrat. Le comité comprendra donc que la Chambre a été trompé par les déclarations erronées faites à ce sujet. Et quand l'honorable député (M. Richardson) propose que ce bill soit renvoyé devant la législature du Manitoba ; le député de Labelle qu'il soit envoyé ailleurs, et le député de Norfolk (M. Charlton), qu'il soit soumis à la considération des jurisconsultes de la Couronne ; toutes ces propositions veulent simplement dire que ces honorables députés ont décidé de s'opposer à l'adoption de ce bill par tous les moyens possibles.

Il n'y a que le parlement qui ait droit de prendre connaissance de ce projet de loi, et toute proposition ayant un effet contraire est destinée à détruire l'arrangement intervenu entre les compagnies de chemin de fer et le gouvernement du Manitoba. Le point essentiel de ce marché, c'est qu'il soit approuvé par le parlement canadien, et lorsque ces honorables députés demandent qu'il soit renvoyé devant une autre autorité, cela équivaut de leur part à demander son renvoi à six mois, et ils feraient aussi bien d'avoir le courage de déclarer la chose ouvertement. Je prie la Chambre de ne pas perdre de vue ce point important de la question.

Maintenant, M. l'Orateur, pour en revenir au contrat lui-même, je dois déclarer immédiatement que je le considère comme étant avantageux et dans l'intérêt du Manitoba. La Chambre ne peut manquer d'être fatiguée de la discussion de cette question, et plus particulièrement ceux des honorables députés qui forment partie du comité des chemins de fer, aussi vais-je m'efforcer d'être aussi bref que possible. C'est la première fois, depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, que je vois un bill étudié avec autant de soin que ce projet de loi l'a été par le comité des chemins de fer, et j'attribue la patience dont ce comité a fait preuve au fait qu'une foule de questions légales ont été soulevées au cours de la discussion, qui étaient d'un intérêt considérable pour toutes les autres provinces du pays.

Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) a expliqué longuement tous les arrangements intervenus entre les compagnies de chemin de fer et le gouvernement du Manitoba depuis que ce dernier a commencé à accorder des subventions aux voies ferrées. Depuis 1888, cette législature a accordé des subventions ou de l'aide aux trois chemins de fer suivants : le " Northern Pacific," la Compagnie de chemin de fer Sud-Ouest du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord. Le but du gouvernement Roblin est d'amalgamer ces trois compagnies, et de lui accorder l'aide nécessaire pour assurer à la province des communications par voie ferrée jusqu'au lac Supérieur.

Ayant ce projet en vue, ils crurent faire une bonne affaire en louant cette partie du chemin de fer " Northern Pacific " qui se trouve dans les limites de la province du Manitoba et possède une étendue de 360 milles. Les énènements ont prouvé depuis que l'on avait fait là un excellent arrangement. Quelqu'un prétendra, peut-être, que dans le passé on a perdu de l'argent avec cette entreprise. Mais ce déficit est dû au mode de comptabilité adopté par la compagnie " Northern Pacific." Cette dernière a pour habitude de répartir au *pro rata* du

parcours de sa ligne, tout ce qu'elle est obligé de dépenser pour réparer ses locomotives, pour son matériel roulant, pour la voie, et pour tous les autres besoins du chemin de fer, et c'est à ce mode particulier de comptabilité qu'il faut attribuer ce déficit.

Ces compagnies n'ont jamais perdu d'argent au Manitoba. S'il en eut été ainsi, la proposition faite par le Canadien du Pacifique au gouvernement de cette province établirait clairement que le marché conclu par ce dernier avec le chemin de fer " Northern Pacific " est tout au moins à l'avantage des cultivateurs de cette province. Voyons maintenant ce qu'à fait le Canadien du Pacifique. Si vous voulez bien me le permettre, M. l'Orateur, je vais citer les paroles prononcées par le premier ministre Roblin devant la législature du Manitoba, alors qu'après avoir indiqué les avantages qui résulteraient de l'amalgamation de ces chemins de fer, il ajouta :

Si cela n'est pas suffisant pour démontrer que nous avons fait un bon marché, j'ai une autre raison à faire valoir en sa faveur—c'est le témoignage d'un homme dont personne ne mettra en doute les connaissances voulues pour apprécier la valeur d'une entreprise, je veux parler du président du C. P. R. Que dit-il ? Dit-il que le chemin n'est pas bon ? Qu'il ne voudrait pas acheter de nous ? Non, pas du tout. Dès qu'il apprend qu'il est définitivement réglé que nous sommes devenus les propriétaires du chemin, il se rend à Winnipeg aussi rapidement qu'un convoi spécial peut l'y transporter et nous fait une offre sous sa propre signature en sa qualité de président de cette grande corporation—une proposition que j'ai sous la main, dans laquelle il offre une somme de $550,000 à être versée dans la réserve consolidé, et une réduction dans les taux de transport s'élevant à cinq ou six millions de dollars en cinq ans, tout cela pour le plus grand bénéfice des cultivateurs et des consommateurs du pays.

Je vous prie de bien vous rappeler ceci, lorsque les adversaires de ce marché disent dans cette Chambre qu'il s'agit là d'un arrangement imprévoyant, que la législature du Manitoba n'aurait jamais dû conclure. Nous avons une foule de chiffres que je pourrais soumettre à la Chambre à l'appui de ma prétention. Le rapport transmis par le " Northern Pacific " au ministère des Chemins de fer et Canaux indique bien clairement que ce chemin de fer a pris au Manitoba et transporté à Duluth des marchandises et produits pour une valeur de $950,000. Comme l'honorable député de Labelle craint surtout que ce marché que l'on nous propose d'adopter ait pour résultat d'enlever aux ports canadiens une certaine quantité de leur trafic pour le donner aux ports américains, je lui ferai remarquer que cet arrangement aura au contraire pour effet d'amener dans nos ports un commerce s'élevant à $950,000, et qui jusqu'à présent a pris la route des Etats-Unis.

Si l'on doit en croire les rapports préparés par le ministère des Chemins de fer et Canaux, le " Northern Pacific " a transporté du Manitoba au port de Duluth cinq millions de boisseaux de blé. Si à ces $950,000 de marchandises transportées vous ajoutez $300,000, valeur du trafic local, que le chemin de fer " Northern Pacific " fait dans la province du Manitoba, cela donne un trafic total estimé à $1,250,000, et d'après le rapport fourni sous serment par cette compagnie il appert que l'exploitation de son chemin lui a coûté 48 pour 100 des recettes brutes ; et l'exploitation du " Canadian Northern " a coûté moins cher. Cela représente donc un profit net de $600,000, sans tenir compte des marchandises expédiées dans la division comprise entre Winnipeg et Port-Arthur. Voilà des faits sur lesquels j'attire l'attention de la Chambre et plus particulièrement l'attention de l'honorable député de Labelle, qui craint que ce marché ait pour résultat de faire perdre aux ports canadiens un trafic considérable.

L'honorable député pourrait demander, comme l'a fait le chef de l'opposition dans la législature du Manitoba : Vous proposez-vous de construire un embranchement jusqu'à Duluth ? Et à cette question, le premier ministre de la province lui répondit : " Personnellement, nous n'y tenons pas, mais les promoteurs du " Canadian Northern " ont demandé la chose, sous prétexte que lorsqu'ils arrivent à Port-Arthur avec leur trafic de l'est, ils sont à la merci du chemin de fer Canadien du Pacifique, et ils veulent avoir le droit de prolonger la ligne jusqu'à un point à l'est du lac Supérieur, afin de pouvoir se protéger quand la compagnie fera preuve d'injustice à leur égard ou agira de manière à nuire à leurs intérêts ; et la Chambre admettra avec moi que cette compagnie faisait là une demande bien légitime et n'ayant rien d'exorbitant dans les circonstances.

Je crois avoir établi bien clairement le chiffre d'affaires fait par le " Northern Pacific " dans le Manitoba, et le commerce qui devra prendre la voie du ' Canadian Northern " venant de Duluth. Il est donc évident que l'avenir de ce chemin de fer s'annonce sous un excellent jour.

Voyons maintenant où en sont les affaires du " Canadian Northern ". Grâce à cette amalgamation nous allons nous trouver en possession de 1,200 milles de voie ferrée de Port-Arthur au Manitoba et dans la province du Manitoba. Cinq cent milles de ce chemin situés dans le Manitoba sont hypothéqués au montant de $8,000 par mille, soit un total de $4,000,000 ; à part cela il y en a environ 290 milles dans la province d'Ontario, dont nous avons acheté les obligations qui s'élevaient à $20,000 par mille, soit un total de $5,800,000 ; il y a donc pour $9,800,000 de dettes hypothécaires garanties sur le chemin au Manitoba et à l'est de Port-Arthur. Ainsi la moyenne de la dette du " Canadian Northern " sera donc de $12,405 par mille, c'est-à-dire le montant le moins

élevé dont soit grevé n'importe quel chemin de fer de la même longueur dans l'univers entier.

Chaque mille du chemin de fer Canadien du Pacifique est hypothéqué pour une somme de $58,146, et sur laquelle des intérêts et des dividendes doivent être payés. En laissant de côté les actions privilégiées et le stock ordinaire, le chemin de fer Canadien du Pacifique reste avec une dette hypothécaire de $33,254 par mille, et en calculant l'intérêt au taux de 4 pour 100, il faut que le chemin réalise $1,330 par mille, tandis que le "Canadian Northern" n'est obligé de réaliser que $496 par mille et le "Northern Pacific" $591.

Ceux qui paraissent porter un si vif intérêt à notre avenir, ceux qui prétendent que cette transaction doit ruiner la province, semblent avoir oublié que le chemin de fer Canadien du Pacifique a payé 4 et 5 pour 100 sur ses dettes hypothécaires et son stock. Qui a payé cet intérêt si ce n'est le cultivateur du Manitoba ?

On sera peut-être surpris d'apprendre qu'un sixième du trafic total du chemin de fer Canadien du Pacifique se fait des frontières du Manitoba à Port-Arthur, et que les cultivateurs de cette province sont virtuellement ceux qui paient l'intérêt sur cette énorme garantie hypothécaire qui grève chaque mille de chemin et constitue la dette réelle de cette compagnie. Cette partie du "Northern Pacific" ne pourra donc faire autrement que de rapporter des bénéfices considérables, lorsqu'elle sera reliée au "Canadian Northern", et ce réseau devra nécessairement faire de bonnes affaires à cause du montant peu élevé de sa dette hypothécaire, je ne vois donc rien qui puisse justifier les sombres prédictions de certains députés.

Je regrette beaucoup que l'honorable député de Norfolk (M. Charlton) un membre âgé et respecté de cette Chambre, puisse avoir été induit en erreur de cette manière. Il prétend que ce contrat implique une obligation de $17,500,000, ou une dette annuelle de $700,000 pour les intérêts. Mais il ne peut soutenir sérieusement cette prétention. Je défie qui que ce soit dans cette Chambre de démontrer que la dette garantie par la province du Manitoba en vertu de ce contrat, dépasse $12,500,000. En supposant que l'achat du "Northern Pacific" coûte au gouvernement du Manitoba la somme de $7,000,000 et que l'on ajoute à cela les obligations garanties sur la partie de ce chemin située dans la province d'Ontario, soit $5,800,000, personne ne peut prétendre que cela représente pour la province un intérêt annuel de $700,000 à payer, et celui qui a fourni ce renseignement à l'honorable député l'a certainement trompé.

La dette du Northern Pacific est de $210,000, et je viens de démontrer que le Pacifique Canadien a offert un très joli montant pour en obtenir la possession. En supposant

que ce chemin de fer ne rapporterait pas de profits suffisants pour rencontrer ses obligations, qu'arriverait-il ? Le chemin retournerait au gouvernement du Manitoba et il est peu probable que ce gouvernement serait appelé à payer une semblable dette. A part cela il y a les autres $232,000 ou l'intérêt à 4 pour 100 sur $5,800,000. Ainsi donc le véritable montant à payer dès maintenant est de $432,000 et rien de plus ; et tout homme qui prétend que cette somme est plus élevée devrait être en état de citer des chiffres pour appuyer sa prétention.

Je crois avoir démontré qu'il n'est pas même probable que la province soit appelée à payer un seul dollar, car le Canadian Northern est un chemin de fer qui a été administré avec beaucoup d'économie jusqu'à présent. Sa longueur était limitée et il avait reçu des subventions du gouvernement du Manitoba dans le but d'ouvrir le territoire du lac Dauphin. Qu'on fait ses promoteurs depuis qu'ils ont reçu leur première subvention et construit le premier mille de chemin de fer dans cette région ? En 1897, les revenus des 100 milles de chemin cnstruits furent de $70,119 et les dépenses de $30,858, laissant un profit net de $39,200. En 1898, ses recettes s'élevèrent à $106,698 et ses dépenses à $46,394, laissant un profit de $60,304. En 1899, ses recettes furent de $161,534 et ses dépenses de $73,670, laissant un profit net de $87,864 ,et en 1900, les revenus des 330 milles de chemin construits furent de $276,858, les dépenses s'élevèrent à $133,750, laissant un profit net de $143,107. La compagnie a donc administré le chemin qu'elle possédait à cette époque et qui n'est qu'une partie du réseau actuel en dépensant 40 pour 100 de ses recettes brutes.

Lorsque ce réseau se raccordera avec celui du Manitoba et Northern Pacific, qui a une longueur de 360 milles et avec l'embranchement du lac Supérieur, pour la construction duquel nous nous proposons d'accorder une subvention, y a-t-il un homme qui, après avoir réfléchi sérieusement à la question, puisse prétendre qu'il ne s'agit pas là d'une entreprise avantageuse pour le pays ?

Quant à ce qui concerne la nomination d'un auditeur, il est clairement déclaré dans le contrat que le gouvernement du Manitoba a le droit de placer un auditeur dans le bureau de la compagnie ; et la législature s'est réservé tous les pouvoirs qu'elle croyait nécessaires pour exercer une juridiction absolue sur les taux de transport des marchandises et des voyageurs sur tout le réseau.

L'honorable député de Lisgar prétend que l'obligation hypothécaire devrait avoir été déposée sur le bureau de la Chambre, mais je prétends, avec le procureur général du Manitoba, qu'aussitôt que ces compagnies auront été autorisées à conclure ce marché avec la législature du Manitoba, cette dernière préparera son obligation hypothécaire et verra à ce que les intérêts de la province soient pleinement protégés. C'est donc demander la production d'un acte d'obligation hypothécaire avant qu'aucun contrat soit

conclu, et que la compagnie possède le pouvoir d'accorder cette hypothèque. Que l'on commence par autoriser les compagnies à agir, et immédiatement après, l'obligation sera préparée. De plus, le procureur général du Manitoba nous promet que l'on aura recours aux lumières des meilleurs avocats pour rédiger cette obligation et voir à ce que les intérêts de la province soient protégés. Cela doit suffire pour mettre à néant l'objection que l'on a soulevé à ce sujet.

Les honorables députés de Labelle, de Norfolk, de Lisgar et de Winnipeg nous ont beaucoup parlé de la prétendue fraude dont la législature provinciale aurait été la victime. Le député de Lisgar nous a dit de son côté que les membres de la législature du Manitoba étaient des jeunes gens, peu au courant des affaires et faciles à tromper.

M. RICHARDSON (Lisgar) : J'ai dit des jeunes gens sans expérience.

M. BOYD : Cette expression elle-même est inexacte. La législature du Manitoba se compose de 40 membres ; il y a parmi eux des cultivateurs, des avocats, des médecins et des journalistes, et sous le rapport de l'intelligence, je crois qu'ils peuvent être comparé avec n'importe quel groupe de représentants du peuple que l'on voudra choisir au Canada.

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'honorable député ne peut vouloir donner une fause interprétation à mes paroles ; mais je me crois tenu de faire disparaître tout malentendu sous ce rapport, car cela pourrait causer des difficultés à l'avenir. J'ai dit qu'un bon nombre de ces députés étaient jeunes, manquaient d'expérience, et ne possédaient pas les connaissances nécessaires pour tenir tête aux personnes chargées de surveiller les intérêts des compagnies de chemin de fer et de traiter avec eux. Je n'ai pas voulu laisser l'ombre d'un doute sur l'honnêté ou même sur les talents possédés par les membres de la législature.

M. BOYD : Si l'honorable député de Lisgar avait écouté mes remarques il se serait aperçu qu'il n'y a rien dans ce contrat qui puisse indiquer que ces personnes manquent d'expérience. Il a été clairement démontré que la législature a fait preuve de beaucoup de jugement dans cette affaire, et les honorables députés admettront avec moi que les membres du gouvernement n'ont nullement tenté de tromper ou d'induire la législature en erreur.

Le ministre de l'Intérieur a cité certaines remarques faites par le procureur général du Manitoba pour démontrer que le gouvernement n'avait pas l'intention de tromper la législature, et qu'il voulait au contraire qu'elle fût mise en possession de tous les renseignements concernant cette transaction. Bien plus, un membre de la législature m'a dit que le parti conservateur avait discuté la question durant vingt-quatre heures à huis clos avant de la soumettre à la Chambre d'assemblée, et chaque article du contrat avait été soigneusement discuté par les partisans du gouvernement.

Comme on semble attacher beaucoup d'importance à l'attitude prise par le gouvernement du Manitoba à l'égard de la législature, je me permettrai de citer certaines remarques faites par les membres du gouvernement. Voici ce que disait M. Roblin, le premier ministre, à ce sujet :

On était à discuter——

Il s'agit d'une discussion qui a eu lieu dans cette Chambre.

—On était à discuter lundi dernier, dans la Chambre des communes, la question du chemin de fer du défilé du Nid-de-Corbeau. M. Oliver posa la question directement. M. Blair répondit que le gouvernement avait établi le tarif maximum, qui n'avait pas encore été dépassé par la compagnie, et que cela permettait à cette dernière d'exiger moins si elle le jugeait à propos.

M. GREENWAY : Cela ne veut pas dire que vous avez la haute main sur le tarif du chemin.

M. ROBLIN : Mon honorable ami ne prétend pas dire que parce que le chemin de fer exige $4 pour transporter un voyageur d'ici à Crystal City, il lui est défendu de transporter mon honorable ami sur un billet de faveur si elle le juge à propos. (Applaudissements).

Le procureur général s'exprima comme suit :

Il ne peut se présenter aucune question sous l'empire de la constitution canadienne, que le gouvernement canadien ne puisse pas prendre en considération et résoudre. Mais, M. l'Orateur, chaque fois qu'il s'est agi de cette question, nous avons toujours dit et reconnu qu'il était absolument nécessaire d'obtenir le concours du gouvernement fédéral pour atteindre le but proposé. Il se peut que ce gouvernement ne soit pas entièrement d'accord avec nous sur certains points et qu'il nous refuse son concours, mais je ne veux pas et je n'ai jamais songé à attribuer au gouvernement fédéral des motifs aussi peu convenables. Je suis convaincu qu'il fera preuve de justice et ne se laissera guider que par l'intérêt public, lorsque cette question lui sera soumise, ce qui aura lieu bientôt.

Il ajoute encore :

Je désire ajouter que la province du Manitoba n'a jamais cherché et ne cherchera jamais, dans aucune circonstance, à usurper les fonctions ou les pouvoirs législatifs du parlement fédéral.

Est-ce là le langage d'un homme qui cherche à tromper la législature ou à lui faire croire qu'elle va obtenir quelque chose qu'elle n'aura pas ? Il dit un peu plus loin :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, restriction faite du pouvoir du gouvernement fédéral et des dispositions de l'acte des chemins de fer, nous a fait une offre ; le Canadian Northern, avec les mêmes restrictions, nous a aussi fait une offre, et il était du devoir du gouvernement de décider laquelle de ces deux offres il devait accepter. J'ai remarqué qu'au cours de la discussion qui a eu lieu dans cette Chambre, personne n'a proposé que l'on accepte l'offre faite par le chemin de fer Canadien du Pacifique. Il ne restait donc que l'offre du

Canadian Northern, qui était certainement la plus avantageuse dans les circonstances.

Ces remarques démontrent bien que dans toutes ces transactions le gouvernement du Manitoba reconnaissait l'autorité suprême du parlement ; et qu'il ne voulait pas induire la législature en erreur. Il continue :

On a beaucoup parlé de la décision prise par le gouvernement fédéral de ne pas nous permettre d'empiéter sur les droits qui lui sont attribués dans l'acte des chemins de fer. Nous n'avons pas l'intention d'empiéter sur les droits du pouvoir fédéral, et lorsqu'il sera appelé à ratifier ce contrat, qui lui sera soumis d'ici à peu de temps, je suis convaincu qu'il dira, comme c'est d'ailleurs son devoir de le faire, qu'il se réserve le droit de déterminer le montant qui lui convient, et si ce montant est moins élevé que celui que nous choisissons, personne n'aura à en souffrir.

Je crois pouvoir laisser à la Chambre le soin de se prononcer sur cette partie de la question, parce que j'ai fait mon possible pour démontrer que la province ne peut subir aucune perte par suite de cette transaction. J'ai également prouvé que les législateurs ne pouvaient avoir été induits en erreur et que la cause leur avait été clairement expliquée. Au cours du présent débat, on a cru devoir citer les discours de certains membres de la législature du Manitoba pour démontrer qu'ils n'avaient pas compris la question. Mais, M. l'Orateur s'il y a une chose que la population du Manitoba comprend, ce sont les lois et les affaires de chemins de fer, et cela pour d'excellentes raisons. Ce sont les voies ferrées qui se trouvent entre le cultivateur du Manitoba et les marchés, entre la production et l'argent qu'il peut réaliser. Il est donc dans leur intérêt de connaître parfaitement tout ce qui concerne les chemins de fer.

J'ai fait voir à la Chambre qu'un sixième des profits du chemin de fer Canadien du Pacifique était payé par les cultivateurs du Manitoba depuis la frontière ouest de la province jusqu'au lac Supérieur. Si nous pouvons payer, comme nous l'avons fait jusqu'ici, un intérêt de 4 pour 100 sur tout ce réseau, hypothéqué pour un montant de $54,000 par mille, est-il raisonnable de supposer que nous sommes incapables de payer un dividende sur un réseau dont les obligations hypothécaires ne s'élèvent qu'à $12,400 par mille? C'est très joli de la part de telle ou telle personne de nous dicter notre ligne de conduite, mais je crois que nous pouvons nous passer de leurs conseils et que nous comprenons parfaitement ce que nous faisons. Nous savons sur quoi sont basée les objections du chemin de fer Canadien du Pacifique et nous savons ce que n'importe quelle compagnie de chemins de fer serait prête à donner pour obtenir les avantages exclusifs accordés à cette puissante compagnie.

J'ai toujours été un ami fidèle du chemin de fer Canadien du Pacifique, et je l'ai toujours défendu de mon mieux chaque fois que l'occasion s'en est présentée. Aujourd'hui cette compagnie peut se passer de mon appui et nous avons absolument besoin de voies ferrées qui lui feront concurrence. Je dis donc que ceux qui soulèvent dans cette Chambre des objections purement techniques pour empêcher l'adoption de cette mesure, ne se montrent pas les véritables amis du peuple ; et personne ne pourra jamais faire croire à la population du Manitoba qu'ils travaillent dans ses intérêts.

On a aussi cherché à faire croire, M. l'Orateur, que le sentiment populaire était opposé à ce bill. Or, je ne crains pas de dire que c'est tout le contraire qui existe. Tout représentant du Manitoba, qui votera contre cette mesure, s'apercevra aux prochaines élections qu'il n'a pas suivi le sentiment de la masse de ses électeurs et des citoyens du Manitoba. Toute l'opposition faite à cette transaction a pour auteurs quelques personnes de la ville de Winnipeg que j'appellerai des agitateurs.

Je me trouvais au Manitoba pendant l'adoption de ce bill par la législature et j'ai assisté à une assemblé à laquelle, dit-on, l'opposition a pris naissance. J'ai conversé avec les personnes présentes et je nie que la population de Winnipeg soit, en très forte majorité, hostile à cet arrangement. Je n'ai jamais vu une assemblée conduite avec plus de partialité ; elle fut très turbulente, l'opposition se manifesta dès le commencement et plusieurs orateurs ne purent se faire entendre. M. Isaac Campbell, un excellent orateur qui est toujours écouté avec plaisir, prononça un discours, puis le président soumit cette résolution et demanda le vote par levées. Un tiers de l'assistance leva la main. Sans consulter les adversaires de la résolution, le président la déclara adoptée. J'affirme cela sous ma responsabilité de député.

On prétend aussi qu'à toutes les autres assemblées qui ont eu lieu depuis au Manitoba, le peuple s'est prononcé contre le bill. Je nie cela, aussi. Je dis même que le sentiment de la population n'est pas en faveur des adversaires du bill. Une circulaire fut adressée par les organisateurs de la première assemblée, aux maires de plusieurs villes du Manitoba, et voici ce qu'elle contenait :

Winnipeg, Man., 16 mars 1901.

Au maire de Gladstone, Man.

Cher monsieur,—La résolution ci-jointe a été adoptée par un majorité d'au moins 5 contre 1 à une des plus nombreuses assemblées qui aient été tenues au Manitoba. J'ai reçu instruction de vous adresser une copie de la résolution et vous demander de faire tout votre possible pour empêcher l'arrangement concernant les chemins de fer d'être ratifié à Ottawa. Je conseillerais de tenir une assemblée dans votre localité et d'y faire signer des requêtes dans le sens de la circulaire ci-jointe. Il est encore temps de sauver la province si ses citoyens indépendants prennent une attitude courageuse. Ayez l'obligeance d'adresser les requêtes que vous ferez signer et je les ferai parvenir à Ottawa. Je vous recommande aussi d'écrire à

votre représentant à Ottawa pour lui faire comprendre l'importance qu'il y a de s'opposer énergiquement à la ratification des contrats. Il faut agir sans retard.

Votre, etc.,
JOHN ARBUTHNOT,
Maire de Winnipeg.

Voilà l'origine de l'opposition organisée par quelques citoyens de Winnipg. En réponse à cette circulaire une assemblée fut tenue à Gladstone, mais cette assemblée, au lieu d'approuver l'opposition du bill, la condamna. L'opposition fut aussi condamnée aux assemblées tenues à Neepawa, à Manitou, à Holland, à Carman, à Emmerson, à Gretna, à Cartwright, à Virden. Quand l'honorable député de Lisgar vient nous dire, M. l'Orateur, que les trois quarts ou les quatre cinquièmes de la population du Manitoba sont hostiles à cet arrangement, il affirme une chose que les faits ne corroborent pas et qu'il est incapable de prouver.

La division électorale que je représente ici envoie six députés à la législature provinciale et je n'ai reçu ni une lettre, ni un télégramme, ni un mot de protestation de qui que ce soit dans cette division qui représente à elle seule un sixième de toute la province.

Conçoit-on que si la province était dans l'état d'agitation qu'on nous a décrit, je n'en aurais pas entendu parler ? Je suis convaincu que si l'honorable député de Marquette (M. Roche) prend la parole ce soir, il dira la même chose pour ce qui concerne sa division.

Je ne puis pas croire que les adversaires de ce bill sont sincères et agissent ainsi dans l'intérêt de leurs commettants. Le bill a été discuté quatre jours devant le comité, c'est la cinquième journée qu'il est discuté devant la Chambre, et on nous menace de nous tenir ici toute la nuit ; il est évident, dans ces conditions, que si je prolonge le débat je ferai le jeu des adversaires du bill. Ces derniers ne représentent pas l'opinion publique et l'honorable député de Lisgar, j'en suis certain, n'exprime pas l'opinion de ses électeurs.

En terminant, j'avertis la Chambre que si elle s'oppose aux désirs de la députation provinciale, élue tout récemment, et spécialement pour améliorer la situation de la province relativement aux transport du grain et des autres produits, elle commettra une injustice dont le Manitoba se ressentira longtemps.

M. BOURASSA : L'honorable député voudra-t-il me donner le titre exact des statuts qu'il vient de citer ?

M. BOYD : Je vais les envoyer à l'honorable député. Ce sont les statuts de 1897 et 1899.

M. CHRISTIE : Je désire protester contre l'adoption de ce bill et je le ferai en quelques mots. Je puis me tromper, mais je considère que si cet arrangement est sanctionné et confirmé, il aura des conséquences désastreuses pour le Manitoba. Il imposera des obligations tellement lourdes qu'elles ne peuvent qu'être ruineuses. Je considère aussi que le parlement fédéral encourre une lourde responsabilité dans cette affaire. Si je comprends bien la position, l'arrangement a été changé et modifié et il serait sage de notre part de nous abstenir pour le moment et de renvoyer la question devant la législature du Manitoba pour lui fournir l'occasion de se prononcer sur l'arrangement tel qu'il est actuellement. Je n'abuserai pas plus longtemps de la patience de la Chambre ; j'ai dit en deux mots ce que je voulais dire.

M. BOURASSA : Avant que le préambule de ce bill soit adopté, M. l'Orateur, je désire réfuter quelques-uns des arguments avancés cette après-midi par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Je considère qu'il a donné les meilleures raisons qu'il fût possible de trouver pour démontrer que ce bill ne doit pas être adopté. Il a commencé par admettre que le projet est mauvais et que s'il eût été membre de la législature provinciale il aurait voté contre. Mais, comme membre de cette Chambre il est prêt à voter pour. Pour expliquer son attitude il dit que la Chambre n'est pas appelé à ratifier un arrangement conclu entre le gouvernement du Manitoba et une certaine compagnie de chemin de fer, mais que nous ne faisons qu'autoriser cette compagnie, qui n'a d'autre existence légale que celle que nous pouvons lui donner, à conclure un arrangement avec le gouvernement du Manitoba, tandis que ce dernier est libre d'exécuter ou de résilier le contrat, selon qu'il le jugera à propos.

Voici un arrangement qui ne peut exister que s'il est signé par les deux parties, le gouvernement du Manitoba et la compagnie de chemin de fer. Cet arrangement ne peut avoir lieu que si ce parlement autorise la compagnie de chemin de fer à le conclure et on vient nous dire que nous n'avons aucune responsabilité dans cette affaire. L'honorable ministre prétend que la province a seule le pouvoir d'assumer les obligations pécuniaires, si elle le désire, et que par conséquent, la législature du Manitoba est le seul corps compétent en la matière, ou quelque chose à cet effet. Dans tous les cas, il a cherché à faire croire à la Chambre que si ce bill est adopté le gouvernement du Manitoba pourra conclure un arrangement s'il le veut, et que partout les droits de la population de la province seront saufs. Il nous demande de ne pas nous opposer aux désirs de cette population. Mais, M. l'Orateur, si nous sommes responsables de l'action de la compagnie de chemin de fer qui sera partie à cet arrangement, l'honorable ministre ne peut nier que l'arrangement ne peut avoir lieu que dans les termes et aux conditions que nous aurons autorisé la compagnie à faire. Il en résulte donc que bien que nous n'ayons pas le pouvoir direct de légiférer pour le Manitoba, nous exerçons

une influence directe sur l'arrangement qui ne peut être conclu que si nous autorisons une des parties à le conclure de telle et telle manière.

L'honorable ministre de l'Intérieur a passé rapidement sur la question de l'hypothèque, et il a bien fait. C'est à propos de cette question d'hypothèque que l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) a cité certains statuts antérieurs. Ce qu'il y a de particulier dans ce bill, c'est que plus on l'étudie et plus ses partisans apportent d'arguments à l'appui, plus on se convainct de la nécessité de le repousser. L'honorable député a cité deux statuts fédéraux. Le premier, chap. 49, 60-61 Victoria, concerne la compagnie de chemin de fer et du canal du lac Manitoba, dont l'article 2 confirme absolument notre prétention. Voici ce qu'il dit :

L'Acte d'hypothèque reproduit à l'annexe B du présent Acte et les obligations et debentures qu'il garantit, sont par le présent ratifiés et déclarés obligatoires, tel qu'y énoncés.

Dans cette loi on a justement comblé la lacune dont nous nous plaignons dans le présent bill. Nous nous plaignons de ce qu'on a laissé de côté l'hypothèque que le gouvernement du Manitoba a déclaré faire partie de l'arrangement, tandis que dans la loi citée par l'honorable député (M. Boyd) l'hypothèque est reproduite et ratifiée par cette loi fédérale elle-même. L'autre statut qu'il a invoqué concerne la compagnie de chemin de fer Canadien du Nord (chap. 57, 62-63 Victoria), et l'article 2 de cette loi dit:

L'hypothèque énoncée dans l'annexe B du présent Acte est déclarée valable, obligatoire et efficace selon sa teneur ; et ses stipulations pourront s'exécuter, de la manière prévue, aussi pleinement et efficacement que si elles étaient incorporées dans le présent Acte.

Ainsi les deux statuts cités par l'honorable député contiennent justement ce que nous demandons de mettre dans le présent bill. Dans les deux occasions antérieures le parlement savait sur quoi il légiférait et la population du Manitoba n'était liée que par les termes exprès du contrat qui contenait l'hypothèque. L'honorable député (M. Boyd) a fait allusion au discours du procureur général du Manitoba à l'appui de ce bill ; voyons un peu ce qui a eu lieu. Parlant sur cette question, M. Young, représentant de Deloraine, souleva cette objection que puisqu'on demandait à la législature de ratifier un contrat dont une partie était complétée par une hypothèque, le moins qu'on pouvait exiger était de voir cette hypothèque avant de ratifier le contrat. Voici un compte rendu de son discours :

M. Young—Si nous devons être partie à cette hypothèque nous devons assurément savoir ce qu'elle contient.

Le procureur général—Bien que ce soit une simple interruption, je vais y répondre. Aucune hypothèque ne sera prise avant que les parties soient en état de donner des titres parfaits et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, n'aura pas un titre parfait tant que le gouvernement canadien n'aura pas déclaré qu'elle le possède, et tant que cela n'aura pas été ratifié par le parlement du Canada. La compagnie ne peut nous fournir ce titre parfait et tant qu'elle n'y aura pas été autorisée par le parlement fédéral et je crois que cela est une réponse suffisante à l'interruption de l'honorable député. Permettez-moi de dire, dès maintenant, de crainte que je ne l'oublie, que ce gouvernement a non seulement l'intention de faire ratifier cet arrangement tel que modifié par le parlement du Canada, mais il se propose aussi, et il en a donné avis à la compagnie, de ne pas se déposséder d'un seul sou des obligations avant que le parlement fédéral ait ratifié l'hypothèque que la compagnie doit donner, afin que, lorsque nous aurons un titre, il soit absolu et inattaquable.

Le lendemain matin l'organe ministériel publiait l'opinion du jurisconsulte du gouvernement manitobain, le même qui est venu ici déclarer à la Chambre que le gouvernement du Manitoba était satisfait du bill tel que nous étions prêts à le voter, le même dont l'honorable ministre de l'Intérieur a invoqué le témoignage cette après-midi. Ce jurisconsulte donne plusieurs raisons à l'appui de l'attitude prise par le gouvernement du Manitoba et la sixième se lit comme suit:

Le bill actuellement devant la législature du Manitoba, intitulé : "Acte confirmant un contrat concernant certains chemins de fer et les taux de fret et des voyageurs," est suffisant pour ce qui concerne le gouvernement et les trois compagnies ayant des chartres provinciales, et si un bill semblable est adopté par le parlement du Canada, il ne faudra rien de plus pour rendre le contrat valable, y compris la clause 8, et permettre la mise à exécution de l'opération qu'on a en vue par le bail et le contrat.

Nous avons donc l'aveu du procureur général du Manitoba et du jurisconsulte du gouvernement provincial, que le contrat ne sera parfait que lorsque le parlement fédéral aura ratifié et le contrat et l'hypothèque.

Ils considèrent que cette hypothèque est la seule garantie que possède le peuple du Manitoba que ses intérêts seront sauvegardés, mais cette stipulation a été mise de côté par le comité, et nous n'avons conservé que l'article relatif au contrat originaire qui enlève au Manitoba le droit de compléter l'arrangement.

Va-t-on nous dire après cela, que le gouvernement du Manitoba reste libre de conclure cet arrangement s'il le juge à propos? L'honorable ministre a cru trouver un fort argument en disant qu'il n'existe pas d'arrangement ; que ce bill n'a pas pour effet de ratifier un arrangement, mais simplement d'autoriser une compagnie de chemin de fer à conclure un arrangement. Ce raisonnement ne fait que rendre plus mauvaise la position de l'honorable ministre, et de ceux qui appuient le bill, puisqu'en l'appuyant ils prétendent se rendre aux désirs de la population du Manitoba.

Si les deux contrats, celui passé entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie

du chemin de fer Canadien du Nord, d'un côté, et celui conclu entre le gouvernement du Manitoba et le Northern Pacific, de l'autre, sont nuls parce que ces deux compagnies ne se sont pas fait autoriser, par l'autorité compétente, à signer cet arrangement, je maintiens que nous donnons naissance à un nouveau contrat.

Il est vrai que la législature a autorisé le gouvernement du Manitoba à ajouter quelque chose à ce contrat, mais les compagnies de chemins de fer n'avaient pas le droit d'accepter cette clause additionnelle. Les compagnies seront liées par chacune des dispositions de la loi que nous allons voter et l'honorable ministre de l'Intérieur ne peut le nier. Quels que puissent être les pouvoirs de la législature ou du gouvernement du Manitoba, les compagnies de chemins de fer ne peuvent outrepasser les pouvoirs que nous consentons à leur accorder par ce bill. L'honorable ministre malgré toute son habileté et son adresse ne peut sortir de là, pour l'excellente raison que j'en ai donné cette après-midi.

Si, d'un côté, on accorde à une province tout ce qu'elle demande, on dépouille ce gouvernement et ce parlement, de quelques-unes de leurs attributions ; si, d'un autre côté, on prend un moyen terme, si on cherche à concilier les exigences provinciales et les droits fédéraux on aboutit à une loi absurde.

L'honorable ministre de l'Intérieur a aussi déclaré qu'il était absurde de prétendre que le gouvernement fédéral pourrait intervenir et forcer le gouvernement du Manitoba à élever les taux au lieu de les abaisser. Cela n'est guère flatteur pour le ministre des Chemins de fer et Canaux qui a déclaré en toutes lettres, devant le comité, que la plus grande objection qu'il voyait au bill était la possibilité d'un conflit entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral. Par conséquent si ma prétention est absurde, celle du ministre des Chemins de fer et Canaux, l'est aussi.

L'honorable ministre de l'Intérieur a cité un passage du discours du procureur général du Manitoba, extrait de la citation que j'ai donnée cette après-midi ; mais la différence, c'est que j'ai cité tout le discours, tandis que l'avocat du gouvernement du Manitoba en a lu une partie devant le comité, l'honorable ministre, une autre partie devant la Chambre et l'honorable député de Macdonald (M. Boyd) une autre partie encore. Naturellement, chacun choisit le passage favorable à sa prétention ; mais si ce discours a quelque valeur au point de vue légal, il faut le prendre dans son entier. Il ne faut pas laisser de côté le passage que j'ai lu cette après-midi sur lequel s'est basé la chambre de commerce de Winnipeg, pour retirer son opposition—le passage où il est dit que le gouvernement du Manitoba se réservait le droit absolu de fixer le tarif.

L'honorable ministre de l'Intérieur interprète ce passage un peu différemment, mais pas sur le point que j'ai soulevé en disant que ce bill est dangereux et pourrait provoquer un conflit d'autorité entre les deux gouvernements, comme l'admet le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le procureur général du Manitoba n'a jamais abordé cette question, et quand on demande au ministre de l'Intérieur qui représente le Manitoba dans le cabinet, ce qu'il en pense, il répond que c'est une absurdité. Si j'étais seul de cette opinion, vu que je suis habitué à être traité de la sorte, je pourrais admettre que c'est absurde, mais quand on voit son collègue, le ministre des Chemins de fer et Canaux lui-même déclarer que cette objection est la plus sérieuse qu'il y ait dans le bill, il ne suffit pas de dire que cette prétention est absurde, pour la réfuter.

L'honorable ministre a reconnu cette après-midi—il s'est même servi de cela comme d'un argument—que la population du Manitoba est très susceptible sur cette question, que depuis des années elle lutte pour obtenir le droit de déterminer elle-même le tarif pour le transport des marchandises et des voyageurs, dans les limites de la province ; " bien que cette loi soit mauvaise, dit-il, et bien que j'eusse voté contre, dans la législature du Manitoba, je demande au parlement du Canada de l'approuver, parce que la population du Manitoba se croirait lésée dans son autonomie provinciale et ressentirait vivement l'intervention de l'autorité fédérale."

Cela revient absolument à ce que je disais l'autre jour—pour éviter l'agitation temporaire qui pourrait résulter du rejet de ce bill, nous ouvrons la porte à une agitation beaucoup plus dangereuse. Quand nous adoptons un bill voté par la législature du Manitoba après d'assez longs débats, quand ce bill, de l'aveu de tous, engage la province à payer un prix très élevé, uniquement pour s'assurer des taux réduits, quand le ministre des Chemins de fers et Canaux nous déclare que le gouvernement fédéral se verra, peut-être, obligé d'intervenir pour forcer la province à élever ces taux, notre responsabilité n'en est que plus lourde. L'honorable ministre de l'Intérieur prétend-il dire qu'Ontario n'a pas de droits, que la province de Québec n'a pas de droits, que le gouvernement fédéral, dont le rôle est de protéger les intérêts généraux du pays, n'aura pas le droit d'intervenir et de dire au Manitoba : " Vous ne pouvez pas gêner ainsi le commerce du Canada " Il dit que le Manitoba n'a pas l'intention, par ce bill, d'imposer des taux différentiels au détriment de qui que ce soit. Mais, quand on donne à un corps politique des droits qui ne lui appartiennent pas, il faut traiter la question comme si ces mêmes droits étaient accordés à un particulier.

Si, à l'heure qu'il est, le Manitoba doit ressentir si vivement notre intervention, qu'arrivera-t-il, quand on lui aura confié le droit de fixer le tarif. Supposons que cette province envoie tous ses produits par les lignes

américaines et que les autres provinces s'adressent aux autorités fédérales pour faire cesser cette injustice, le Manitoba ne serait-il pas encore plus vexé qu'il ne serait par notre intervention actuelle?

L'honorable ministre s'est servi d'un discours du procureur général du Manitoba pour prouver que la province s'attend à ce que le parlement légifère sur cette question. Alors, si nous rejetons le bill, nous faisons une chose à laquelle la population du Manitoba s'attend, et qu'elle nous reconnaît le pouvoir de faire. Supposons encore que nous rejetions le bill parce qu'il est contraire à l'intérêt général, parce qu'il peut donner lieu à un conflit d'autorité entre le gouvernement du Manitoba et le gouvernement fédéral, nous aurions d'excellentes raisons de refuser d'adopter le bill. Peu importe l'expression dont on se sert pour définir l'action de ce parlement; qu'on l'appelle ratification, ou autorisation, la chose est la même: nous donnons au gouvernement provincial un pouvoir dont il pourra se servir en aucun temps, au détriment de la population en général.

Pour éviter une agitation temporaire on prépare les voies à une agitation beaucoup plus grave. Mais, dit le ministre de l'Intérieur, ni le gouvernement, ni la majorité de la législature du Manitoba n'ont protesté contre le bill, dans sa forme actuelle. Quand nous voyons le procureur général de cette province exprimer deux opinions différentes sur la même question, dans le même discours, il n'est pas étonnant que la législature ne demande pas le désaveu de ce bill. La raison pour laquelle la minorité qui a voté contre dans la législature, l'accepte, nous a été donnée par le ministre de l'Intérieur. Cela est dû à cet esprit de chauvinisme que les deux partis ont exploité depuis des années, pour s'attirer les suffrages populaires. C'est cette politique que les deux partis ont suivie sur les questions d'éducation et de chemins de fer. On s'est appliqué à faire croire à cette population que, sur toutes les questions d'intérêt public, c'est le Manitoba d'abord et le Canada ensuite.

Notre rôle consiste-t-il à nous plier aux caprices des préjugés locaux qui peuvent surgir dans une province ou dans une autre? Le ministre de l'Intérieur dit que nous devrions être prêts à agir de la même manière à l'égard d'aucune autre province. Nous pourrions alors nous trouver dans une position bien critique. Si la province d'Ontario demandait le droit de fixer les tarifs du chemin de fer Canadien du Pacifique dans les limites de la province et sur un certain parcours dans le Manitoba, nous aurions le spectacle étrange d'une province imposant des taux différentiels sur le trafic sur son propre territoire et sur une partie du territoire d'une province voisine. Le principe même d'une telle législation est absurde, et prouve jusqu'à quel point il est dangereux pour le gouvernement et le parlement de se départir de son pouvoir absolu de réglementer le trafic dans ce pays.

Du moment que nous consentons à un arrangement de cette nature, pour une raison quelconque, nous créons un précédent qui compromet notre juridiction en la matière. Si une province se croit lésée en matière de chemin de fer, son recours consiste à s'adresser à ce parlement pour faire cesser l'injustice dont elle se plaint, mais même si le parlement néglige d'apporter un remède, ce n'est pas une raison pour qu'il renonce à sa juridiction et à ses pouvoirs, pour les confier à une autorité subordonnée.

Cette législation repose sur un principe faux. C'est le principe de la décentralisation en matière de chemins de fer. Si le parlement ne se montre pas jaloux de sa prérogative et ne conserve pas la juridiction absolue qui lui appartient nous pourrons avoir des lois différentes dans chaque province, pour régir le trafic des marchandises et des voyageurs. Si nous accordons aux provinces le droit de fixer les tarifs des chemins de fer, pourquoi leur refuserions-nous le droit de les fixer sur les canaux. Québec pourrait réclamer le droit de réglementer la navigation du Saint-Laurent, et les autres provinces demanderaient à être maîtresses absolues dans leurs ports et rivières.

On dira peut-être qu'il ne s'agit que d'une affaire privée sur laquelle le Manitoba s'est prononcé. Mais nous connaissons la valeur des précédents dans les parlements anglais, et du moment que nous adoptons ce bill en faveur du Manitoba, ce précédent sera invoqué contre nous, chaque fois qu'une province voudra obtenir quelque chose.

Nous aurons beau dire et répéter que ce qu'on nous demande repose sur un principe faux ou dangereux, on nous répliquera que lorsqu'il s'est agi d'adopter le bill actuel, nous l'avons adopté bien que tout le monde, presque sans exception, sût que la loi était mauvaise et n'eût pas dû être votée par la législature. Si nous nous rendons aux désirs du Manitoba, tout en étant convaincus qu'elle demande une chose contraire à ses intérêts, comment pourrons-nous repousser une demande semblable de la part d'une autre province? Nous ne pouvons pas avoir deux poids et deux mesures.

Pour revenir à la question de notre responsabilité, je maintiens qu'après avoir enlevé au Manitoba le pouvoir d'introduire dans la loi les garanties qu'il avait promis d'y mettre, nous nous exposons à des revendications en dommages-intérêts. Il ne sert à rien de recourir à des arguties pour établir notre impuissance à augmenter ou diminuer les pouvoirs de la législature du Manitoba. Il est inutile de jouer sur les mots. Du moment que nous avons une autorité à exercer sur une des parties au contrat, et que nous donnons notre consentement, nous devenons, nous-mêmes, partie au contrat.

La partie sur laquelle nous exerçons notre autorité et que nous autorisons à conclure un arrangement, ne peut pas, par la suite, modifier cet arrangement et doit s'en tenir strictement à l'autorisation que nous lui aurons donnée.

Alors, si le Manitoba désirait modifier cet arrangement d'une manière ou d'une autre, qu'arriverait-il ? Les compagnies de chemins de fer répondraient : " C'est très bien ; nous sommes disposées à faire tous les changements que vous voudrez, mais le parlement du Canada, d'où nous viennent nos pouvoirs, n'a pas autorisé ces changements et nous sommes dans l'impossibilité de nous écarter du contrat approuvé par ce parlement." Le chemin de fer Canadien du Nord ne consentira qu'à un arrangement conforme au statut fédéral et si le gouvernement du Manitoba veut ajouter une clause quelconque à cet arrangement, l'avocat de la compagnie répondra que ce changement rendrait le contrat nul, vu qu'il n'était pas autorisé par le parlement fédéral. Il soutiendra que sa compagnie ne peut consentir qu'une hypothèque basée sur l'arrangement ratifié par le parlement. Alors le gouvernement et le parlement d'Ottawa seront tenus responsables, et avec raison, parce que, par notre amendement au bill, nous aurons enlevé à la compagnie le droit de modifier la forme de l'hypothèque. Lorsque l'arrangement aura été mis à exécution, si l'on s'aperçoit qu'il ne donne pas les résultats qu'on en attendait, si on s'aperçoit, au contraire, qu'il produit les effets désastreux prédits par l'honorable député de Lisgar et par l'honorable député de Norfolk-nord, et par l'honorable ministre de l'Intérieur, qui avoue qu'il aurait voté contre dans la législature du Manitoba, on s'adressera à nous pour obtenir des dédommagements.

Si cette loi doit avoir quelques-uns des funestes effets redoutés par quelques-uns de ceux qui l'appuient, et qui nous demandent de l'appuyer, le Manitoba aura parfaitement le droit de venir nous dire : Vous avez empêché le chemin de fer Canadien du Nord de consentir aux conditions que nous avions mises pour notre sauvegarde, et si, aujourd'hui, nous sommes ruinés par cette compagnie, la faute en est à vous et vous êtes tenus de nous indemniser. D'après ce que nous connaissons de la population du Manitoba, et d'après ce que nous en a dit l'honorable ministre de l'Intérieur, on peut être certain qu'elle n'y manquera pas. Elle nous a déjà demandé de reculer les frontières de la province et de lui livrer les terres de la Couronne dans les limites de son territoire. Nous avons repoussé cette dernière demande, mais nous avons pris certaines obligations à notre charge. Pour ma part, je n'aurais pas d'objection à remettre au Manitoba l'administration de ces terres, mais j'exigerais, et je crois que la Chambre exigerait que cette province nous dédommageât de certaines dépenses que nous avons faites pour elle, lorsque nous étions propriétaires de ces terres.

Si, grâce à ce bill, nous exposons cette province à la ruine, elle sera en droit d'attribuer cette ruine aux restrictions que nous aurons apportées à la loi, et elle réclamera les terres de la Couronne, sans condition. Le ministre de l'Intérieur sera le premier à appuyer cette réclamation. Il peut avoir raison de se faire le champion des droits et des intérêts de sa province, mais nous, les représentants des autres parties du pays, nous avons le devoir de ne pas ratifier, à l'aide de faux-fuyants, une législation vicieuse, une législation qui autoriserait une province à nous demander compte du tort que nous lui aurons causé.

Je m'attendais à un vigoureux plaidoyer de la part du ministre de l'Intérieur. J'espérais qu'il déclarerait que cet arrangement est avantageux et que nous devons le ratifier. Dans ce cas, je me serais fait un devoir de cesser mon opposition, tout en conservant mes doutes sur la valeur de cet arrangement. Il admet au contraire que la loi est mauvaise, mais il prétend que, parce que nous ne menaçons pas les pouvoirs du Manitoba, nous ne changeons rien à l'arrangement. Je me demande ce qu'il pense du fait de décharger l'autre partie contractante de l'obligation de tenir ses engagements. L'honorable ministre est un habile politicien, et on dirait qu'il fonde des espérances sur les embarras que cette loi causera à la province. C'est peut-être son droit et son devoir de faire tout en son pouvoir pour renverser le gouvernement actuel du Manitoba, mais cela ne doit pas avoir lieu au détriment de la tranquillité et de la prospérité de tout le pays.

L'honorable député de Macdonald (M. Boyd) nous reproche de retarder les travaux de la Chambre et de chercher à faire échouer le bill. Pour ma part, ma position est claire et bien tranchée. J'ai voté contre le bill devant le comité, et je suis prêt à le combattre à toutes les phases de sa procédure. Je suis prêt à voter le renvoi à six mois. La loi est mauvaise et je la combats. Si la majorité nous oblige à accepter le préambule du bill, nous devons avoir le droit, sans être accusés d'arrêter les travaux de la session, de demander au gouvernement de nous faire connaître ses intentions et de nous expliquer les articles de ce bill, au fur et à mesure qu'ils seront soumis à l'approbation du comité. Je suis opposé au préambule. Quand nous arriverons à l'article 3, je soumettrai l'amendement dont j'ai donné avis.

Jusqu'à présent la discussion nous a valu de précieuses professions de foi. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) un ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, bien qu'ayant refusé de combattre le bill devant le comité et devant la Chambre, a eu au moins le courage de réclamer sa part de responsabilité. Il a aussi fait remarquer le danger d'un conflit entre les autorités fédérales et les autorités provinciales. Ces débats n'auront donc pas été vains, puisqu'ils auront permis à l'honorable député, après une semaine de réflexion, de dire enfin ce qu'il

pense. Les débats qui vont suivre auront, j'espère, cet autre avantage de nous faire savoir où se trouve la majorité. Nous saurons alors pourquoi ce bill est adopté. Les uns disent que c'est parce que la population de la province le demande ; d'autres, parce qu'il n'y a aucun danger à l'adopter ; d'autres encore, parce que nous nous réservons tous les pouvoirs nécessaires pour prévenir un conflit. Ces opinions diffèrent considérablement les unes des autres et j'espère que l'accord se rétablira avant que la Chambre soit appelée à sanctionner cet arrangement.

M. LaRIVIERE : Je n'ai pas l'intention de parler longuement sur un bill qui a été, non seulement discuté devant la Chambre, mais adopté par le comité. Sans être un admirateur de l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) je dois le féliciter sur le courage dont il a fait preuve depuis le commencement de la session en se faisant le champion de toutes les causes qui avaient besoin de se trouver des défenseurs dans les rangs de la minorité. Mais je ne puis pas le féliciter sur la logique qu'il a déployée en cette circonstance. Il a débuté en cherchant à démontrer qu'en concluant cet arrangement le Manitoba n'obtenait pas ce qu'il s'attendait avoir, c'est-à-dire, le droit de fixer le tarif des chemins de fer, et que, par conséquent, il était du devoir de la Chambre de rejeter le bill, dans l'intérêt même de la province du Manitoba. La dernière partie de son discours est dans une direction tout opposée ; il combat le bill sous prétexte qu'il est opposé à la centralisation dans l'administration des chemins de fer ; il ne veut pas que cette Chambre délègue ses pouvoirs à une législature provinciale. Or, si l'adoption de ce bill comporte réellement une pareille délégation de pouvoirs, il s'ensuit que la législature du Manitoba acquerra une part de juridiction en matière de chemins de fer dans les limites de la province et c'est justement ce que demande le Manitoba par la loi qu'il a votée.

Qu'avons-nous à décider? On nous demande d'autoriser deux compagnies de chemins de fer à devenir parties à un contrat qu'elles sont sur le point de conclure avec le gouvernement du Manitoba. Nous n'avons pas à nous occuper du Manitoba qui n'est pas en cause ici ; d'ailleurs, il n'entre pas dans nos attributions de tracer son devoir à la législature du Manitoba. Il ne s'agit pas non plus d'autonomie provinciale qui est amplement protégée par la constitution ; ce n'est que dans les cas prévus par cette constitution, et lorsqu'un acte d'une législature vient en conflit avec la politique générale du pouvoir central que le gouvernement ou le parlement peuvent intervenir dans les actes d'une législature provinciale. Je maintiens donc que lorsque nous discutons les droits et privilèges de la province agissant par l'intermédiaire de sa législature, nous sortons de notre juridiction, car nous n'avons pas le droit de discuter les actes d'une législature, tant qu'ils ne viennent pas en conflit avec la politique générale du gouvernement fédéral.

Le bill qui nous est actuellement soumis constitue-t-il un empiètement sur quelques-uns de nos droits ou privilèges? Pas du tout, puisque le pouvoir que la législature exercera en vertu du contrat passé avec ces compagnies de chemins de fer ne nuit en rien au pouvoir que possèdent les autorités fédérales de déterminer le taux maximum imposé par une compagnie de chemin de fer. Le gouvernement fédéral continue à exercer son droit de fixer le taux maximum, mais cela n'empêche pas le Manitoba ou toute autre province, dans les mêmes circonstances, de conclure des arrangements avec une ou plusieurs compagnies pour s'assurer des taux plus favorables, si elle peut les obtenir.

Quiconque veut étudier la question, sans parti pris, doit comprendre que l'adoption de ce bill n'affecte aucun des droits ou privilèges du pouvoir fédéral ; et d'un autre côté, en rejetant le bill nous empiétons sur les privilèges de la législature du Manitoba.

Je répète que nous n'avons aucun droit d'intervenir dans les actes de la législature provinciale tant qu'elle ne viole pas la constitution, tant qu'elle n'excède pas sa juridiction, tant que ses actes n'empiètent pas sur le domaine fédéral. Sur les autres questions, comme je l'ai expliqué, la constitution mentionne les cas dans lesquels les provinces sont subordonnées au pouvoir central. Après avoir bien étudié la question, il faut nécessairement arriver à la conclusion que le devoir du parlement est de ratifier le projet de loi adopté par le comité des chemins de fer.

On a beaucoup parlé aussi de l'opinion publique. Je considère que nous n'avons pas à nous occuper de tout ce qui en a été dit, mais, cependant, il ne faut pas perdre de vue que cette loi a été passée par la législature du Manitoba, au sortir d'une élection générale et qu'elle est l'expression de la volonté populaire, en dehors de toute considération de parti. La masse du peuple est évidemment favorable à cette législation. Je sais que l'on prétend qu'elle a provoqué une certaine opposition, mais nous n'admettons pas, de ce côté-ci de la Chambre du moins, que cette opposition soit aussi forte qu'on veuille le faire croire.

Pour ma part, je sais personnellement que cette violente opposition dont on a parlé, n'existe pas. J'ai reçu de mes commettants plus de cent lettres favorables à l'adoption du bill et je suis encore à en attendre une demandant le renvoi. Je puis donc prétendre représenter l'opinion de la grande majorité de mes électeurs en prenant cette attitude.

L'honorable député de Labelle (M. Bourassa) a cherché à expliquer comment il se fait que la majorité dans la législature du Manitoba n'a pas protesté contre cette loi. Voici, ce qui s'est passé. Lorsqu'il s'est agi de voter, les deux principaux chefs de

l'opposition se sont abstenus. Ils se sont absentés de la Chambre pour ne pas voter ; ils étaient en faveur du bill et n'aimaient pas à voter avec le gouvernement. Cela est tout simplement de la tactique et ne prouve pas du tout qu'ils étaient opposés au bill ; c'est plutôt une preuve qu'ils voulaient faciliter son adoption. Je suis informé que deux autres députés de l'opposition ont aussi déclaré que si leurs voix avaient été nécessaires pour faire adopter le bill, ils les auraient données, de sorte qu'il reste à peine une demi-douzaine de députés qui n'ont rien dit et se sont contentés de combattre le bill en votant contre. Pas un seul n'a pétitionné le parlement fédéral, ni n'a protesté contre la loi, de sorte que je n'hésite pas à dire que dans la législature même, il y avait une forte majorité en faveur de cette législation.

Même s'il y avait quelque chose de défectueux dans cette loi, je prétends que ce ne serait pas suffisant pour nous autoriser à repousser le bill qui nous est soumis. Mais y a-t-il quelque chose de défectueux ? J'ai examiné attentivement ce contrat. Pendant longtemps j'ai évité de me prononcer parce que je voulais bien me convaincre que tout était en règle ; mais aujourd'hui j'en suis venu à la conclusion que cet arrangement était le plus avantageux que le Manitoba pouvait faire dans les circonstances, tout en admettant que c'est une entreprise audacieuse, mais dans l'ouest, l'audace et l'initiative sont à l'ordre du jour, chaque fois qu'il s'agit d'entreprendre quelque chose.

J'espère donc que ce projet ne soulèvera pas d'opposition factieuse, et que la Chambre après l'avoir étudié et discuté devant le comité des chemins de fer et ici, en dehors de toute considération de parti, jugera à propos de l'adopter. Ce n'est pas une question ministérielle, ce n'est pas une question politique ; c'est une question de juridiction, une question d'administration, une entreprise destinée à contribuer à la prospérité de la province du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

S'il en était autrement comment expliquerait-on que tous les députés de l'ouest, mettant de côté leurs divisions politiques, unissent leurs efforts pour en assurer le succès ? Ce fait seul, à mon sens, est une preuve suffisante, pour convaincre les députés des autres provinces que nous agissons par patriotisme et en vue d'assurer la prospérité, non seulement du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, mais de tout le Canada.

M. ROCHE (Marquette) : M. le président, il y a une heure à peine, je n'avais pas l'intention de demander la parole sur cette question. Elle a été discutée à fond devant le comité des chemins de fer et dans cette Chambre et je ne voyais rien de nouveau ou d'instructif à ajouter à tout ce qui a été dit. Mais, de crainte que mon silence ne soit mal interprété par ceux qui ne sont pas aussi bien au courant des sentiments de la population de l'ouest que ceux d'entre nous qui représentons cette partie du pays, et de crainte que les prétentions affichées par les adversaires du bill ne soient prises comme la fidèle expression du sentiment de la province du Manitoba, je tiens à affirmer aussi succinctement que possible, mon intention d'appuyer le bill.

Les adversaires de ce projet forment une bien étrange combinaison. Qui voyons-nous parmi eux ? Il y a d'abord l'honorable député de Labelle (M. Bourassa) accouplé à l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). On admettra que c'est une alliance passablement hybride et qu'il nous est rarement donné de voir ces deux députés lutter côte à côte. Quant à l'honorable député de Labelle, nous sommes habitués à ses excentricités et à sa suffisance, et sa conduite ne nous surprend plus ; mais nous avons lieu d'être étonné de voir l'honorable député d'York-ouest, qui fait ordinairement preuve d'un excellent jugement, prétendre connaître mieux que les représentants du Manitoba, ce qui peut être profitable ou nuisible à la population de cette province. Il est facile de voir que sa bonne foi a été surprise et qu'il n'a pas apporté à l'étude de cette question le soin qu'il donne ordinairement aux questions qu'il entreprend de discuter. Les quelques chiffres qu'il a cités nous ont fourni la preuve qu'il est loin d'être bien renseigné.

Nous voyons aussi l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) qui est tellement patriote et tellement ami du Manitoba, que nous l'avons vu, l'autre jour, entreprendre de faire imposer des droits sur le bois de construction dans l'intérêt des malheureuses populations de l'ouest. Nous voyons encore l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) qui combat depuis des années, dans les journaux, le monopole exercé par le Canadien du Pacifique au détriment de l'ouest, et qui prétendait qu'en échange de toute nouvelle concession faite à cette compagnie le gouvernement du Manitoba devrait obtenir une compensation soit sous forme d'un abaissement des taux, soit en s'assurant le droit de fixer le tarif, soit en faisant acquérir les chemins de fer par l'Etat. Aujourd'hui, il fait tout en son pouvoir pour convaincre la Chambre que le Manitoba ne peut pas obtenir le droit de fixer le tarif des chemins de fer, dans sa propre province, et il est appuyé dans cette étrange campagne par les honorables députés que je viens de mentionner.

Nous avons enfin l'honorable député de Winnipeg (M. Puttee) et son associé, l'honorable député de Vancouver (M. Smith), le président du congrès des métiers et du travail. C'est à cela que se réduit l'opposition à ce bill ; et sur quoi s'est-on appuyé, d'abord, pour soulever cette opposition?

L'honorable député de Lisgar sait comme moi que depuis des années et des années, la

population de l'ouest, à tort ou à raison, proteste contre le monopole du chemin de fer Canadien du Pacifique. Nous avons voté au delà de $700,000, pour introduire le Pacifique du Nord dans le Manitoba afin de faire concurrence au chemin de fer Canadien du Pacifique. On se rappelle que lorsque le bill concernant cette opération était soumis à l'approbation de la législature locale le premier ministre du Manitoba déclara qu'un taux maximum avait été établi et il nous donnait l'assurance que ce taux ne serait pas dépassé pour le transport des marchandises, et surtout du grain. Quand cette lettre du premier ministre fut publiée et qu'on constata que le seul arrangement était que le Pacifique du Nord ne demanderait pas de taux plus élevés que ceux du Pacifique Canadien avons-nous vu l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) combattre le bill, demander au gouvernement de dissoudre la législature et d'en appeler au peuple de la province pour le consulter sur la ratification de cet arrangement? L'avons-nous entendu déclarer que le peuple était trompé et que ce bill n'aurait jamais été voté par la législature si les électeurs avaient été consultés ? Pas du tout. Au contraire, il appuya le bill par ses écrits et par ses discours, et il n'a jamais demandé à la législature de faire ce qu'il exige aujourd'hui du parlement fédéral. Le Pacifique du Nord fut introduit dans la province et l'expérience a prouvé que bien qu'il ait profité, jusqu'à un certain point, aux districts qu'il traversait, il n'a certainement pas réalisé les espérances qu'on fondait sur cette entreprise. La nouvelle compagnie conclut un arrangement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu duquel les deux compagnies s'engageaient à exiger les mêmes taux pour les mêmes parcours et il n'y a pas bien longtemps des négociations étaient engagées avec le Pacifique du Nord pour avoir une ligne jusqu'à Duluth. La proposition faite par le président de cette compagnie ne fut pas du goût de la législature du Manitoba. Il demandait d'abord de former une société entre la province et la compagnie pour la construction d'une voie ferrée jusqu'à Duluth, et en retour il s'engageait à donner des taux réduits ; mais la construction de ce chemin nécessitait une dépense de quatre ou cinq millions de dollars en argent, et la population de la province s'y opposa.

Les uns s'y opposaient par patriotisme, pour ne pas encourager un port étranger ; les autres trouvaient le sacrifice trop lourd, car la province aurait eu nécessairement à payer ces quatre ou cinq millions. La direction du Pacifique du Nord refusa de prolonger sa voie jusqu'à la frontière, refusa d'abaisser ses taux, et alors le gouvernement du Manitoba dut chercher un autre moyen de faire cesser les griefs dont on se plaignait.

Il s'entendit avec la compagnie pour faire l'acquisition du chemin. L'an dernier, les propriétaires du Pacifique Canadien du Nord tentèrent d'acheter cette ligne, mais le chemin de fer Canadien du Pacifique, me dit-on, fit manquer le projet. Cependant le gouvernement entra en pourparlers avec la même compagnie, cette année, et le contrat actuel fut le résultat de ces négociations.

Les adversaires du bill nous parlent des lourdes obligations que la province s'impose, et ils prétendent que la construction de ce chemin n'a coûté que $4,000,000, tandis que la province s'engage à payer $7,000,000. Cette manière d'exposer les faits est tout à fait fausse. Le gouvernement du Manitoba n'a pas payé $7,000,000 pour ce chemin. Il ne paie pas un sou. Il a le privilège de pouvoir acheter le chemin pour $7,000,000 en aucun temps, d'ici à 30 ans, mais cela constitue-t-il une charge sur les revenus de la province ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Il paie l'intérêt sur cette somme.

M. ROCHE : Non ; il garantit l'intérêt, mais nous prétendons que le chemin donnera des bénéfices.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le gouvernement s'engage à payer au Pacifique Nord un loyer qui équivaut à l'intérêt sur $7,000,000.

M. ROCHE : Tout ce que le gouvernement s'engage à payer, le Pacifique Nord s'engage également à le payer au gouvernement.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Si le chemin donne des profits.

M. ROCHE : Naturellement, cela a été pris en considération, mais ce sont des hommes d'affaires et ils sont convaincus qu'il y aura des bénéfices, car sans cela, ils n'auraient jamais conclu cet arrangement. Nous qui sommes en faveur du projet, nous croyons aussi que le chemin de fer donnera des profits, et nous avons la conviction que la province n'aura pas un sou à payer.

C'est ici que je diffère d'opinion avec l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). Il prétend que l'an dernier ce chemin accusait un déficit de $250,000. Cela est inexact. S'il s'était donné la peine de consulter le rapport du ministère des Chemins de fer, il aurait constaté que le déficit n'était que de $185,578. Mais il ne nous a pas dit à quoi il fallait attribuer ce déficit. Cela est dû uniquement au mode de comptabilité adopté par le Pacifique Nord, qui ne tient pas de comptes séparés pour ses embranchements dans le Manitoba ; toutes les dépenses sont reportées au prorata de la distance parcourue. Mais le censeur de cette partie de la ligne a fait un rapport qui indique que les recettes brutes, l'an dernier, ont été de $394,032.21, et les dépenses de $471,370.42, ce qui laisse un déficit de $77,347.21 seulement, ce qui est loin de $250,000.

M. WALLACE : Abstraction faite de l'intérêt sur le coût de la construction.

M. ROCHE (Marquette) : Ce sont là les recettes et les dépenses totales. L'honorable député ne doit pas oublier que la com-

pagnie paie un intérêt sur environ $8,500,000 de fonds accumulés.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Mais elle ne tient pas compte de l'intérêt dans ces calculs.

M. ROCHE (Marquette :)Non. L'honorable député verra néanmoins que la perte résultant de l'exploitation de l'embranchement du " Northen Pacific " comme un tronçon du " Canadian Northern ", sera plus facile par suite de l'arrangement projeté qu'elle ne le serait si le chemin était exploité par le " Northern Pacific ".

M. RICHARDSON (Lisgar) : Elle serait peut-être moindre.

M. ROCHE (Marquette) : Un autre mobile a porté l'Etat à remettre cette voie ferrée entre les mains du " Canadian Northern." Le gouvernement Greenway avait déjà garanti à peu près $4,000,000 d'obligations à raison de $8,000 par mille de la voie déjà construite. En face des récriminations de quelques-uns, le gouvernement devait-il conclure un arrangement avec le " Northern Pacific ", lui avancer quatre ou cinq millions de dollars, pour en faire un rival du " Canadian Northern," lorsque la province avait déjà garanti un égal montant des obligations de cette dernière compagnie ? Ne devait-il pas naturellement venir en aide à la compagnie en faveur de laquelle la province avait déjà engagé son crédit ? Je le répète, cette voie ferrée ne s'endettera pas et ses recettes seront bien meilleures sous l'administration du " Canadian Northern " que sous celle du " Northern Pacific ". Pour démontrer ce qui a constitué les frais d'exploitation pendant l'année dernière, il me suffira de relater les faits dévoilés devant la législature du Manitoba, à savoir : Le fonctionnement et la réparation des locomotives ont coûté $82,913.41, et pourtant la compagnie n'a que neuf locomotives-modèles. N'est-il pas ridicule de penser que le fonctionnement et la réparation de ces machines coûtent près de $83,000 ? Ce montant suffirait presque à en acheter des neuves. Si ces frais d'exploitation ont dépassé les recettes pendant les quelques dernières années, c'est parce que cette voie n'a pas été considérée comme un embranchement, mais comme un tronçon du réseau principal du " Northern Pacific ". Si ce marché était aussi désavantageux pour la province que quelques-uns voudraient nous le faire croire, et si le " Northern Pacific " n'est pas une entreprise payante, n'est-il pas étrange que M. Shaughnessy, cet homme d'affaires si habile, et les rois du chemin de fer Canadien du Pacifique—que le représentant de Lisgar se plait tant à signaler à la vindicte publique comme des monopoleurs qui se sont enrichis aux dépens des pauvres cultivateurs du Nord-Ouest—n'est-il pas étrange, dis-je, que ces personnes aient commis la folie d'affrir au gouvernement du Manitoba de se charger de l'administration de cette voie ferrée aux conditions exigées du " Northern Pacific " et de donner, en outre, à la province une subvention en argent de plus de $550,000 ? Je suis plutôt porté à croire que le Pacifique Canadien n'aurait pas fait ces ouvertures, s'il n'avait pas cru que le contrat était avantageux. De plus, le gouvernement a l'assurance que les prix du transport des marchandises seront abaissés suffisamment pour permettre à la population du Manitoba de réaliser une économie de $5,000,000 pendant le prochain lustre. Ces rois de la Compagnie du Pacifique Canadien avaient-ils conscience de proposer un marché aussi désavantageux, lorsqu'ils soumettaient cette offre au gouvernement manitobain ? En voilà assez, je crois, pour démontrer qu'au point de vue du gouvernement le contrat relatif au " Northern Pacific " n'est pas une mauvaise affaire.

On nous dit encore que cette voie ferrée ne vaut pas $7,000,000, qu'elle n'a coûté que $4,000,000 environ. Néanmoins, on ne soutiendra pas assurément qu'on peut aujourd'hui acquérir ce chemin de fer pour le prix qu'il a coûté. N'a-t-il pas été amélioré ? Le pays qu'il dessert n'a-t-il pas fait des progrès ? La compagnie n'a-t-elle pas construit de belles gares et facilité plus qu'auparavant le transport du grain ? N'a-t-elle pas fondé un commerce et augmenté la valeur de sa voie ? Si bien qu'aujourd'hui elle exigerait pour sa propriété plus que le coût de la construction de la voie. De plus le gouvernement n'acquiert pas le chemin de fer à raison de $7,000,000. Il se réserve seulement de l'acheter en aucun temps pendant les trente années qui vont suivre et Mackenzie et Mann se substituent à lui.

Quant à l'embranchement d'Ontario à la Rivière LaPluie, le gouvernement garantit le paiement de l'intérêt à 4 pour 100 payable semi-annuellement, sur les obligations, à raison de $20,000 par mille sur une étendue de 290 milles, soit une charge annuelle de $232,000 pour cet embranchement. Le gouvernement prend aussi à sa charge le loyer du " Northern Pacific " pendant dix ans, à $210,000 par année. Additionnez ces deux montants et vous constaterez que le passif total se chiffrera par $442,000 par année. Qu'obtient la province en échange ? Le droit de fixer les tarifs. Je n'entreprendrai pas de faire un plaidoyer pour démontrer que la province a, en vertu de la constitution, le droit de conclure ce contrat. Cette question a été tirée au clair. Selon moi, c'est à la législature du Manitoba et non à cette Chambre, d'envisager cette affaire au mérite.

L'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) et l'honorable député de Lisgar (M. Richardson) bien qu'ils ne soient pas plus que moi des autorités en droit constitutionnel, prétendent que la province n'a pas le droit de faire un contrat de cette sorte. Au sujet du pouvoir de réglementa-

tion des tarifs, quels sont les faits ? Bien que la province soit responsable pour la la somme de $442,000, cette responsabilité ne commence qu'après que les intérêts et les dépenses d'exploitation ont été payés, puisque cela constitue une première hypothèque sur les revenus du chemin. En retour le gouvernement obtient le droit absolu de réglementer les tarifs. Il se substitue virtuellement aux directeurs de chemins de fer auxquels ce droit appartient de fait, limité seulement par celui du Gouverneur général en conseil qui fixe le tarif maximum. La garantie du gouvernement ne commence pas au moment où il réglemente les tarifs, mais seulement lorsque le tarif sera réduit à 10 cents par 100 livres sur le blé, et à 15 cents sur les marchandises en général. Le gouvernement a une hypothèque sur le chemin et si la compagnie ne remplit pas ses obligations le gouvernement a le droit en vertu de son hypothèque de prendre possession du chemin. Alors arriverait ce que l'honorable député de Lisgar demande depuis si longtemps : le chemin propriété de l'Etat.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Mais le ministre des Chemins de fer nous assure que la constitution ne permet pas à une province de devenir propriétaire d'un chemin de fer en dehors de ses limites.

M. ROCHE (Marquette) : Je n'ai pas entendu l'honorable ministre déclarer cela dans cette Chambre. L'honorable député de Lisgar et quelques autres députés ont accusé l'honorable ministre des Chemins de fer d'avoir dit certaines choses devant le comité des Chemins de fer, et lui ont demandé de les répéter ici ; mais il ne l'a pas encore fait, et je doute fort qu'il vienne faire ici les déclarations qu'on prétend qu'il a faites devant le comité des chemins de fer. L'honorable député de Norfolk-nord prétend qu'un tarif de 10 cents pour 100 livres sur le blé et 1 pour 100 de réduction sur les marchandises en général, ne paiera pas et conséquemment que le gouvernement sera forcé de payer le déficit. L'honorable député ne tient pas compte du trafic énorme qui va passer sur ce chemin. Il oublie qu'en 1899, le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Pacifique du Nord ont transporté 29,000,000 de boisseaux de blé. Mais la réduction des tarifs sur le Canadien du Nord amènera une réduction équivalente sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, si ce dernier veut avoir sa part du trafic. La récolte cette année sera presque le double de celle de 1899 ; mais supposons que nous n'ayons que la même quantité de blé à exporter, la réduction de 2 cents par 100 livres sur le blé et de 7½ pour 100 sur les marchandises en général constituera dès la première année une économie pour les cultivateurs égale à $661,000. Ne peuvent-ils pas alors prendre à leur charge une dette de $442,000 par année ? Oh ! dit l'honorable député, en trois ans de temps, quand même le gouvernement ne donnerait aucune garantie quelconque, la concurrence aura fait baisser les tarifs à moins de 10 cents les 100 livres. S'il en était ainsi comment ces chemins pourraient-ils rapporter un profit sans avoir de garantie de la province, lorsqu'il dit que ce tarif n'est pas suffisant même avec la garantie, et que le gouvernement sera forcé de payer la différence ? L'honorable député se contredit, et je suis surpris de voir un homme versé dans les affaires comme il l'est, faire des objections aussi futiles qu'il détruit ensuite lui-même. Pour montrer que je ne suis pas seul de cet avis je citerai les paroles que le premier ministre de la province a prononcées devant la législature lors de la discussion du contrat. M. Roblin a dit que dans ses négociations :

> Les propriétaires des chemins de fer ont essayé de prouver qu'il était mieux d'avoir un tarif fixe sur le Pacifique du Nord—qu'une réduction équivalant à 20 pour 100 environ du tarif du chemin de fer Canadien du Pacifique, devrait être faite immédiatement. Mais je n'ai pas voulu consentir à cela, car si 10 cents semblent un tarif raisonnable aujourd'hui, dans cinq ans ils seront peut être un tarif exorbitant.

Justement ce que l'honorable député de Norfolk a dit, et mon honorable ami verra que M. Roblin tenait compte de la rapidité avec laquelle la science modifie et perfectionne aujourd'hui les moyens de transport. Mais si le tarif de 10 cents devenait excessif, le gouvernement n'aurait-il pas le droit de le réduire à 8 cents ou 5 cents, ou à n'importe quel chiffre qu'il jugera raisonnable. Et ce tarif sera obligatoire s'il ne dépasse pas le tarif maximum fixé par le Gouverneur en conseil. Si le trafic du Manitoba que le Pacifique du Nord envoie présentement via Duluth passait par la ligne de la rivière La Pluie, ou Canadien du Nord jusqu'à Port Arthur, les recettes brutes totales seraient portées à $1,712,233 dès la première année. L'exploitation du Canadien du Nord, comme mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) l'a dit, ne s'élève qu'à 48 pour 100 des recettes, ce qui est bien moins que ce qu'elle coûte à tout autre chemin de fer connu. Les dépenses d'exploitation à 50 pour 100 prendraient seulement la moitié des recettes totales, soit $856,116. Voilà le trafic qui est sorti du Manitoba et qui, jusqu'à présent, a été transporté par le Northern Pacific jusqu'à Duluth et vice versa, et qui à l'avenir sera expédié en grande partie par la nouvelle ligne. Mais le trafic augmentera encore ; à mesure que la population augmentera, on cultivera plus de grain d'année en année, et nous avons confiance que ce chemin paiera dès le commencement.

Relativement à l'objection de l'honorable député de Labelle que, dans le cas où l'on ne traiterait pas les autres chemins de fer canadiens sur un pied d'égalité et que les

chemins de fer du Manitoba feraient passer leur trafic par ceux des Etats-Unis, jusqu'aux ports américains des lacs, ce qui causerait un grand dommage à nos propres compagnies de transport, il n'est pas probable que le gouvernement du Manitoba consente à laisser perdre une partie des profits du chemin dont il a pris les obligations en permettant d'envoyer le trafic par les Etats-Unis. Le gouvernement aura intérêt à conserver pour son réseau autant de trafic que possible afin d'avoir moins à débourser pour ses obligations, mais ceux qui sont en faveur de ce contrat ne craignent aucunement que le gouvernement soit jamais appelé à payer un dollar des obligations qu'il a contractées.

Ainsi que mon honorable ami de Macdonald l'a dit avec raison, le Pacifique du Nord a transporté en une seule année 5,000,000 de boisseaux de blé du Manitoba. Calculez seulement ce que signifiera une réduction de 4 cents par 100 livres sur tout ce blé, et le bénéfice qui en résultera pour les lignes de steamers canadiennes si ce blé, au lieu de passer par les lignes américaines, passe par le Canadien du Nord et est transporté à Port Arthur. On a dit aussi que les intérêts fixes sur la dette de ce chemin étaient moins élevés que ceux du Pacifique Canadien du Nord, ou de tout autre chemin sur le continent américain, et même au monde.

On a dit aussi que $20,000 par mille était une garantie excessive. L'honorable député de Norfolk-nord a dit qu'une subvention de $10,400 avait été votée par le parlement fédéral, et que, par la garantie du gouvernement du Manitoba sur $20,000 par mille d'obligations, le chiffre total d'aide et garantie est porté à plus de $30,000, tandis que la construction du chemin de fer n'a pas dû coûter plus de $12,000. Dans une autre occasion, il a dit $14,000. L'honorable gentleman ne connaît pas les faits, car je suis sûr qu'il n'avancerait pas des choses aussi inexactes. S'il était allé se renseigner au ministère des Chemins de fer, il aurait appris là que les ingénieurs du gouvernement ont estimé à $28,000 du mille la construction de ce chemin, sans frais de terminis ni achat de matériel.

La seule garantie que la province donne est une garantie sur $20,000 d'obligations par mille. Elle n'a rien à faire avec les $10,000 votés par le parlement fédéral, parce que toute cette aide, argent et terres a servi à construire le chemin. Le gouvernement du Manitoba ne s'engage à garantir que $20,000 par mille, et avant qu'une seule obligation reçoive la signature du lieutenant-gouverneur il faut que toutes les autres soient rentrées. La garantie ne peut excéder $20,000 et le chemin ne pourra être hypothéqué pour plus de $12,500 par mille. Aucun chemin sur le continent ne le sera moins que celui-là. Le chemin de fer Canadien du Pacifique porte une dette hypothéquaire de $68,146 par mille, sur laquelle il lui faut payer l'intérêt, de sorte qu'il n'y a aucune probabilité que le gouvernement du Manitoba soit jamais appelé à payer un dollar de cette dette.

La qualité du chemin doit être la même que celle du chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau, et il lui faudra subir l'inspection non seulement de l'inspecteur provincial mais aussi de l'inspecteur fédéral.

Les adversaires de la transaction disent que l'on n'a pas pourvu à la construction d'embranchements ni au prolongement des lignes, et que le gouvernement a encore donné sa garantie pour $2,000 par mille pour cette partie du chemin sur laquelle il y a déjà une garantie de $8,000 par mille. Je suis d'avis contraire. Le gouvernement a permis à MM. Mackenzie et Mann d'augmenter de $2,000 leur pouvoir d'hypothéquer le chemin, mais il ne garantit pas ces obligations. Il permet seulement à M. Mann d'emprunter $2,000 de plus, et ceux-ci vont dépenser cet argent à l'achat de matériel.

Une autre chose que je veux faire remarquer bien qu'elle n'ait pas de relation directe avec ce bill, c'est que le gouvernement du Manitoba a pris ses précautions pour faire prolonger les lignes de chemins de fer dans le Manitoba, grâce à un marché fait avec MM. Mackenzie et Mann en vertu duquel ceux-ci appliqueront à ces prolongements les $8,000 de garantie que le gouvernement Greenway a accordés sur soixante et soixante et dix milles de leur chemin qui devaient être construits en dehors de la province, dans les Territoires .

On a dit que le Manitoba n'avait pas le droit de garantir des obligations sur des chemins en dehors de la province. Mais cela a déjà été fait en faveur de MM. Mackenzie et Mann pour leur chemin dans les Territoires et aujourd'hui le gouvernement du Manitoba reporte cette garantie sur des chemins dans la province et dont la majeure partie sera construite cette année.

On a aussi prétendu que l'on pouvait inclure presque n'importe quoi sous le titre : frais d'exploitation ; mais le gouvernement ne peut échapper au contrôle de l'auditeur qui lui est obligé de voir à ce que l'on ne porte sous ce titre que les frais réels d'exploitation. Ces frais sont clairement définis dans le contrat que nous a lu l'honorable député de Norfolk-nord, et s'il survenait à ce sujet quelque différend entre le gouvernement et la compagnie, il serait soumis au juge en chef de la cour du Banc du Roi du Manitoba, qui aura entière juridiction pour entendre les dépositions, consulter des experts, et utiliser son propre jugement pour en arriver à une décision. Cette décision sera finale, obligatoire et sans appel.

Ainsi dans un désaccord au sujet des frais d'exploitation le juge en chef de la province est le seul arbitre. Le gouvernement fournit aussi des terrains pour le terminus à Port-Arthur, et le coût d'exploitation de ce terminus ne doit pas excéder celui de Duluth. L'ancien gouvernement du Manitoba avait accordé une exemption de taxes au

Canadien du Nord, mais en vertu du nouvel arrangement cette exemption cesse en 1905 et les recettes brutes du chemin paieront une taxe de 2 pour cent, ce qui donnera un revenu à la province et placera ce chemin de fer sur le même pied que le chemin de fer Canadien du Pacifique. A ceux qui prétendent que le gouvernement du Manitoba n'a pas le droit de fixer le tarif en dehors de la province, je réponds que le gouvernement a déjà fixé des tarifs sur une partie du chemin connu sous le nom de chemin de fer du Sud et du Manitoba, pour le bois en grume et autres articles, et le Gouverneur en conseil a approuvé ce tarif.

Maintenant quant au sentiment public dans la province il est tout en faveur de la transaction, et il n'est pas à supposer que l'honorable député de Macdonald (M. Boyd), l'honorable député de Provencher (M. LaRivière) et moi-même, irions de plein gré nous suicider politiquement en appuyant un projet impopulaire. Ce serait une folie de notre part. Si nous voulons rester dans la vie publique, nous devons chercher, d'autant que nos vues s'accordent avec l'opinion publique, à être avec cette opinion publique. Dans le cas actuel cette opinion dans les comtés n'est pas antipathique à l'opération malgré les tentatives que les agitateurs de Winnipeg ont faites pour la détourner. Je sais, par ce que j'ai vu dans mon comtés, comment ces assemblées sont organisées. L'agent envoyé de Winnipeg ne pose pas de placards ni d'avis annonçant l'assemblée. Il va chez quelques personnes opposées à la transaction pour une raison ou pour une autre, les réunit dans un endroit quelconque où l'on adopte des résolutions toutes préparées d'avance, ainsi qu'on a fait à Winnipeg. Et c'est là ce que l'on appelle une forte expression de l'opinion publique. Je n'ai pas reçu une seule lettre d'un électeur de mon comté me demandant de combattre ce bill, et je suis certain que tout le monde, sans distinction de partis politiques, approuve cette mesure. Naturellement, il y en a quelques-uns qui feront de l'opposition pour le simple plaisir de contrecarrer le gouvernement provincial, que la transaction soit bonne ou mauvaise. Il faut nous attendre à cela, mais l'opinion publique n'est pas adverse. L'agitation se borne à Winnipeg, et même dans cette ville le nombre des adversaires est plus petit que le pense l'honorable représentant de Winnipeg (M. Puttee). Il ne faut pas oublier que trois députés libéraux dans la législature du Manitoba ont voté en faveur du bill, le député libéral de la ville que j'habite, a refusé de prendre part à une assemblée de protestation en disant qu'il avait combattu le bill devant la législature et que cela devait être suffisant. Le comité de Winnipeg qui est venu à Ottawa, ne représente qu'une petite partie des citoyens. Plusieurs honorables députés peuvent peut-être croire qu'il a l'opinion publique en sa faveur parce que

ses membres ont fait voyages sur voyages à Ottawa, ont importuné les députés de leurs plaintes et présenté des documents. Le gouvernement provincial a fait autrement. Il ne s'est pas occupé d'envoyer des délégués ici, mais il a reposé sa confiance sur le bon sens et sur l'esprit de justice de la Chambre qui ne s'opposera pas à un contrat qui permet à la province d'économiser beaucoup d'argent tout en obtenant en même temps le pouvoir de fixer les tarifs, pouvoir soumis toutefois, à celui du Gouverneur général en conseil qui fixe le tarif maximum. Personne n'a jamais essayé d'induire la Chambre en erreur sur ce point.

Ce chemin de fer va traverser un pays beaucoup plus riche que celui par lequel passe le chemin de fer Canadien du Pacifique et son trafic local sera payant. Le chemin passe à travers un pays riche en minéraux de toutes sortes, or, fer, etc. Le chemin de fer Duluth and Iron Range, qui suit une ligne parallèle au sud donne $8,800 de profits par mille. Les richesses en bois sont aussi très considérables. Je tiens de source très autorisée qu'il s'exportera cette année 30,000,000 de pieds de bois du seul district entre Fort-Francis et Fort-William, une distance d'environ 75 milles, et je crois qu'une pulperie de 60 tonnes par jour sera établie à Fort-Francis. L'agitation que l'on a essayé de soulever tournera contre ses auteurs, qui disent aujourd'hui ne pas vouloir tuer le bill, mais seulement le remettre à plus tard. Mais ce retard le tuerait. L'honorable député de Macdonald a montré que le Pacifique du Nord serait très heureux de pouvoir se libérer de son contrat, s'il pouvait trouver une bonne excuse pour le faire.

Cette compagnie a averti le gouvernement que la question de temps était essentielle au contrat, et que si celui-ci n'était pas en mesure de prendre le chemin le 1er avril, elle se considérerait comme déliée du marché. La compagnie a consenti, cependant, à attendre jusqu'à ce que le parlement fédéral ait décidé s'il accorderait ou refuserait la législation demandée. Renvoyer le bill à la législature du Manitoba serait tuer le projet. Il y a des libéraux en vue à Winnipeg qui approuvent le contrat. Par exemple, M. J. H. Ashdown, l'homme le plus riche du Manitoba, qui a été mon adversaire en 1896 dans le comté de Marquette, approuve entièrement le bill. C'est un des hommes les plus habiles en affaires que nous ayons au Manitoba, et son exemple a une grande influence sur un grand nombre de personnes.

Mais je ne veux par parler plus longtemps, et si je n'ai pas parlé avant maintenant, ce n'est pas parce que je croyais que la question ne le méritait pas, mais elle avait été très bien discutée devant le comité des chemins de fer, et de plus je ne veux pas faire le jeu des adversaires du bill qui espèrent le tuer en prolongeant la question indéfiniment. D'ailleurs, chaque député doit avoir formé son opinion, et chacun sait aujour-

d'hui comment il va voter. J'espère que le bill sera adopté et les amendements rejetés.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Après les nombreux et éloquents discours prononcés aujourd'hui sur cette question, j'éprouve une grande hésitation à me lever pour y répondre. Mais il y a des points que je crois nécessaire de toucher, et avant d'entrer dans la discussion, je voudrais poser une question au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier).

Une personne autorisée vient de m'apprendre que les deux partis sont décidés à tenir la Chambre en séance continue tant que le bill ne sera pas sorti de sa phase actuelle. Or, si quelqu'un voulait faire une déclaration autorisée à ce sujet, cela pourrait aider ceux qui croient nécessaire de combattre le bill à décider quelle longueur de temps ils consacreront encore à la discussion. Si j'ai été mal renseigné, je serais heureux que les chefs le disent.

M. LaRIVIERE: L'honorable député pourrait peut-être nous dire si c'est l'intention des adversaires du bill de continuer ce débat encore plusieurs jours ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ne veux obliger personne à faire de déclaration, mais si la nouvelle qui m'est parvenue est vraie, il serait dans l'intérêt de tous qu'elle fût confirmée devant la Chambre.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable gentleman nous rapporte ce qu'il a appris. On m'a dit à moi aussi que l'honorable gentleman et ceux de ses amis qui combattent ce bill se proposent de continuer le débat aussi longtemps qu'il le faudra pour empêcher le bill d'être adopté. Si telle est leur intention, ils ne devront pas s'étonner si je demande à la Chambre de faire en sorte que le bill passe.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Dois-je comprendre, d'après ces paroles, que le très honorable premier ministre se propose de demander à la Chambre d'adopter ce bill ?

Le PREMIER MINISTRE : Certainement.

M. RICHARDSON (Lisgar) : A cette même séance ?

Le PREMIER MINISTRE : Est-ce que l'honorable député, après avoir eu deux séances pour discuter le bill, ne serait pas encore satisfait?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ne crois pas que cela ait aucun rapport avec la question.

Le PREMIER MINISTRE : Au contraire.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je crois que tout homme impartial admettra que la discussion qui a été faite sur ce bill avait son utilité et son à propos, et que nous n'avons pas discuté simplement pour retarder l'adoption du bill. L'opinion générale est que ce bill est une des mesures les plus importantes qui soient venues devant ce parlement depuis la confédération. Les paroles que l'honorable ministre des Chemins de fer a prononcées devant le comité des chemins de fer et que je me propose de lire, justifient cette prétention que la question est excessivement grave. eJ ne crois donc pas avoir à présenter des excuses pour avoir consacré un peu de temps à la discussion de ce bill, et je vais continuer le débat.

M. HEYD : Donnez-nous quelque chose de neuf.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je donnerai à la Chambre tout le neuf que le sujet comporte.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable député voudrait-il nous dire ce qu'il désire, car la Chambre aimera peut-être à connaître combien de temps encore mon honorable ami croit que nous devrions consacrer à la discussion de ce bill.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Si les deux chefs déclarent que c'est leur intention que ce bill soit adopté à la présente séance, cela aurait peut-être beaucoup d'influence sur notre décision.

M. BORDEN (Halifax) : Dans quel sens?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Bien, je crois——

M. BORDEN (Halifax) : Pour ma part je crois que l'on ne doit pas prolonger la discussion inutilement. Il y a déjà longtemps qu'elle dure, et le sujet a été si bien débattu et à tous ses points de vue, que je ne crois pas que personne puisse se plaindre sous ce rapport. Je ne voudrais aucunement restreindre la discussion d'une mesure aussi importante, mais il n'est pas désirable non plus de la prolonger inutilement. Je n'aimerais pas que l'on dise de nous que nous avons pris et de façon à faire croire qu'on a pris ce moyen pour tuer le bill.

M. HEYD : Il y a un autre côté à cette question. Nous avons sur le feuilleton des ordres du jour, douze à quinze bills privés qui attendent leur tour ; il n'y a pas que le Manitoba qui ait besoin de législation.

M. FRASER : J'ai un bill de la plus grande importance intéressant la Nouvelle-Ecosse, et j'aimerais bien à le faire passer.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ne suis pas autorisé à parler au nom de ceux qui comme moi combattent le bill, mais pour ma part je suis bien prêt à laisser passer humblement tous les bills d'intérêt privé qui ne doivent pas soulever de discussion.

Le PREMIER MINISTRE : Continuons le débat.

M. PUTTEE : Pour ma part,—et je crois pouvoir parler au nom de ceux qui pensent comme moi sur ce bill—je dois déclarer que nous ne continuerons pas ce débat pour le simple plaisir de parler, mais nous essayons de faire comprendre à cette Chambre l'importance de la mesure qui lui est soumise. Si on a décidé de faire passer ce

bill coûte que coûte, on devrait le dire afin que l'on sache quelle conduite tenir.

M. BORDEN (Halifax): Pour ma part je désire que tous ceux qui sont opposés au bill aient toutes facilités pour exprimer leurs vues et si nous pouvions seulement savoir combien de temps il leur faut, et quel est leur but en prolongeant le débat, il serait peut-être possible d'arriver à une entente. Je ne prétends aucunement que la discussion jusqu'ici a été perdue ou inutile, mais lorsque les adversaires du bill disent que nous devrions céder quelques-unes de nos prétentions, je crois que la Chambre a le droit de leur demander ce qu'ils veulent avoir afin que nous sachions si nous pouvons faire droit à leurs demandes. Si l'un ou l'autre de mes deux honorables amis qui viennent de parler, veut nous dire ce que les adversaires du bill désirent, cela guiderait, je crois, l'honorable premier ministre et moi-même à faire connaître l'attitude que la Chambre devra prendre.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il est très injuste de dire que l'on veuille faire adopter ce bill coûte que coûte. Pour ma part, je n'ai jamais vu les adversaires d'un bill recevoir autant de latitude. A la demande des adversaires nous en avons retardé la discussion pendant trois semaines devant le comité, afin de donner à tous le temps de l'étudier, et de comparaître ou personnellement ou de se faire représenter, Ce comité a passé, je crois, quatre jours à le discuter. Voyant que la discussion que l'on faisait s'écartait un peu de la question, j'ai offert, comme président, de convoquer l'assemblée du comité plus de bonne heure, le matin, puis on m'a répondu que ce n'était pas nécessaire, et que l'on avait suffisamment de temps. C'est pourquoi, je dis que les adversaires du bill ont eu devant le comité toute la latitude désirable, en fait plus de latitude qu'il n'est d'habitude d'accorder. En ma qualité de président du comité des chemins de fer, je dois dire qu'il y a déjà longtemps que l'on discute ce bill, et nous avons eu de si nombreux et de si longs discours, dont quelques-uns, à mon avis, ne portaient pas du tout sur la question, qu'il est injuste de dire que l'on use de contrainte à l'égard de ce bill. Des avocats qui sont ici depuis longtemps à grands frais pour d'autres bills, et des membres de cette Chambre m'ont demandé de leur dire combien de temps on les garderait encore ici. Ils croient qu'il est déraisonnable de retarder pendant si longtemps des bills importants sans aucune raison apparente. Je dois dire que, pour ma part, je sympathise beaucoup avec la population du Manitoba et avec la législature de cette province qui veulent que cette mesure soit étudiée à fond, et j'admets que nous devons leur donner toute facilité de faire connaître leurs vues au gouvernement et à la Chambre des communes. Je concède que chacun doit pouvoir exprimer ses vues, mais il ne faut pas oublier ceux qui ont des bills importants devant la Chambre, et il faut tenir compte aussi du désir de la grande majorité des membres de cette Chambre qui veulent que les travaux parlementaires se terminent afin qu'ils puissent retourner dans leurs familles.

M. RICHARDSON (Lisgar) : M. le Président, la situation, aujourd'hui, est un peu différente de ce qu'elle était lundi dernier, lorsque nous avons discuté le bill. J'ai proposé alors un amendement à l'effet de renvoyer le bill à la législature de Manitoba pour qu'elle le sanctionne. L'amendement que j'ai maintenant devant le comité est tout différent dans sa rédaction et dans sa portée. Dans cet amendement, je demande que le bill ne devienne loi que lorsqu'il aura été ratifié par la législature du Manitoba. La différence consiste en ce que cette Chambre dit à la législature du Manitoba : Vous avez passé un bill, mais on prétend que le bill que nous avons adopté, n'est pas semblable à celui que vous avez passé, et cela donne lieu à beaucoup de critiques. Maintenant, vu l'attitude prise par l'honorable ministre des Chemins de fer et par l'honorable ministre de l'Intérieur qui ont dit que ce bill était mauvais, et de fait, il n'y a pas un ministre de la Couronne qui ne regarde pas ce bill comme abominable ; vu surtout que le Manitoba ne reçoit pas, par ce bill, la maîtrise des tarifs que ses ministres lui ont dit qu'il recevait, alors nous voulons, pour prévenir tout doute, renvoyer ce bill à la législature du Manitoba et lui permettre de le ratifier et nous lui disons : Réfléchissez bien; nous vous renvoyons le bill et si après avoir réfléchi vous le ratifiez de nouveau, vous en porterez alors la responsabilité ; nous ratifions votre contrat autant qu'il nous est possible de le faire, mais c'est avec l'entente qu'il ne deviendra loi que lorsque la législature du Manitoba l'aura approuvé de nouveau.

Assurément, vu l'importance des questions qui ont été soulevées, c'est là une attitude très modérée de la part et du parlement et du gouvernement. Nous disons simplement à la législature du Manitoba : " Nous vous fournissons l'occasion de ratifier la législation que nous venons de passer. Alors, personne ne pourra accuser le gouvernement fédéral ou ce parlement d'avoir voulu empiéter sur les droits provinciaux. Nous disons à la législature du Manitoba qu'elle a une occasion de ratifier notre législation. Alors la responsabilité de cette Chambre et du parlement sera dégagée. Ma proposition est entièrement différente de celle que j'ai faite d'abord ; elle ne peut pas retarder la législation très longtemps. La législature du Manitoba n'est pas nombreuse et peut-être convoquée immédiatement. Ses membres ne résident pas loin de la capitale, et ce bill pourra être passé de nouveau en moins d'une semaine après que le parlement

fédéral aura été prorogé. Cette question est si importante et l'adoption de ce bill peut avoir de si ruineuses conséquences pour la province qu'il est de notre devoir de dire à la législature : "Nous vous donnons une nouvelle occasion de ratifier votre propre loi." En prenant cette attitude, nous ne soulèverions aucune agitation dans le pays ainsi que nous en accuse le ministre de l'Intérieur, et nous ne nous exposerions pas à l'accusation d'être intervenus dans les affaires provinciales. J'ai été frappé par le langage de l'honorable ministre de l'Intérieur, cette après-midi, qui nous a dit que si nous refusions de voter ce bill, nous pourrions amener un conflit sérieux entre le gouvernement libéral et le gouvernement provincial du Manitoba, et que les résultats pourraient être désastreux. Cette déclaration m'a rappelé celle de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux devant le comité des chemins de fer lorsqu'il nous a dit que c'était une question tellement grave et que si nous allions ratifier ce contrat, nous pourrions amener un conflit entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. L'honorable ministre de l'Intérieur et l'honorable ministre des Chemins de fer étaient évidemment, eux-mêmes, en conflit sur cette question. Je me propose de lire plus loin, pour l'avantage de cette Chambre, les remarques que l'honorable ministre des Chemins de fer a faites lorsque ce bill était devant le comité, parce que je les crois très importantes. J'aurais beaucoup désiré, et je suis sûr que d'autres députés le désirent comme moi, entendre l'honorable ministre des Chemins de fer faire connaître ses vues à la Chambre. Autant que je puis savoir, il n'y a pas un membre du parlement qui croit que ce contrat est bon. Si vous lisez les journaux ministériels, vous verrez qu'on y dénonce ce bill comme un scandale abominable, comme une calamité pour le Manitoba. Dans ces circonstances, j'aurais bien aimé entendre ce que le ministre des Chemins de fer a à nous dire. Je veux lire, surtout pour l'avantage de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), une opinion touchant la responsabilité de ce parlement. J'attends qu'il me prête son attention.

M. HEYD : Quel est ce journal?

M. RICHARDSON : C'est le Winnipeg Free Press, l'organe reconnu du gouvernement fédéral, un journal qui est supposé représenter les vues de l'honorable ministre de l'Intérieur. Je veux donc lire, pour l'information du premier ministre ce qu'un homme dont il a la meilleure opinion a dit sur la question. D'après ce que je puis voir, je suis convaincu qu'il n'y a pas dans tout le Canada un homme qui soit plus considéré par l'honorable premier ministre, que celui dont je me propose de citer les paroles. Je veux parler de M. Isaac Campbell, C.K. de Winnipeg. M. Campbell a été président de l'association libérale, et il a été probablement l'un des libéraux les plus en vue de l'ouest. On lui a offert presque toutes les charges honorifiques à la disposition de la Couronne. Il aurait pu devenir juge, s'il l'eût voulu, et je crois que l'honorable premier ministre admettra que les opinions de M. Campbell méritent la plus haute considération.

Mon honorable ami conviendra avec moi, je crois, que les opinions de M. Campbell méritent le plus profond respect. Je désire donner lecture d'un court extrait d'un discours prononcé par lui dans la ville de Winnipeg, afin de faire connaître l'opinion que M. Campbell professe sur la question de la responsabilité du gouvernement fédéral en cette affaire :

Je crains de dépasser la limite du temps qui m'a été accordé, mais je suis pressé de continuer. On a fait remarquer, on a représenté avec instance que cette question ayant été décidée par la législature, le bill ayant reçu ses trois lectures, ayant été délibéré en comité et qu'il va indubitablement être envoyé à Son Honneur pour être sanctionné, il est maintenant hors de notre compétence, et toute intervention ressemblerait à un désaveu, et que nous oublions nos anciennes luttes pour les droits provinciaux. Mais c'est une affaire bien différente. L'ancienne lutte était celle-ci : Lorsque John Norquay fit adopter la charte du South-Eastern, ou du chemin de fer de la vallée de la Rivière Rouge, le gouvernement d'Ottawa, non pas le parlement, désavoua tout aussitôt cette charte sous l'autorité de pouvoirs généraux. La province avait alors unanimement adopté une charte dans la limite de ses pouvoirs et le gouvernement fédéral vint dire : Il entre dans notre politique d'avoir un chemin de fer national. Et d'années en années il désavoua des chartes accordées à des chemins de fer allant au sud. Nous répondîmes : Nous avons donné une charte à un chemin de fer provincial ; c'est une chose qui nous concerne, c'est notre affaire, et le gouvernement fédéral ne doit pas intervenir. Mais aujourd'hui il faut que ces chartes aient l'assentiment du parlement fédéral pour devenir lois, parce que le chemin de fer Manitoba et le chemin de fer Canadian Northern sont des lignes de la Puissance, et il leur faut l'assentiment du parlement fédéral. Ces lois ont besoin de passer par les Communes et le Sénat pour devenir valides et avoir effet ; et dans ce cas, si la population du Manitoba, ou une grande partie de cette population, pense, ou si un particulier pense qu'il peut faire quelque chose à l'encontre, il est de son privilège d'implorer le parlement de ne pas les adopter, ou de les rendre encore plus obligatoires.

Vous voyez qu'en implorant le parlement, je n'ai fait que mettre en pratique l'opinion exprimée par M. Campbell.

Je m'oppose à ce qu'on nous décrie, à ce que l'on nous montre au peuple comme infidèles et traîtres aux droits provinciaux parce que nous demandons au parlement d'Ottawa de s'arrêter.

Le très honorable chef de la Chambre a déclaré, je crois, que refuser ce bill serait une intervention directe dans les droits provinciaux. Je signale aussi ces paroles au ministre de l'Intérieur :

Le Sénat et les Communes sont tout autant notre parlement, ils sont pour nous, Manito-

bains, tout autant que notre législature provinciale—(applaudissements)—excepté ses anciens amis les sénateurs—(rires)—ils sont tout autant que notre législature responsables au peuple ; non seulement les membres de la Chambre, mais le cabinet, le gouvernement sont responsables au peuple. Chaque citoyen a le droit d'exercer son influence sur son représentant, et par suite sur ceux qui dirigent la politique du pays.

Telle est l'opinion de M. Campbell, et ces paroles ont du poids. En les commentant le Free Press, du Manitoba, l'organe du gouvernement et l'organe spécial du ministre de l'Intérieur, parlait comme suit dans la même édition, et je recommande à l'attention des honorables députés de Macdonald (M. Boyd) et de Marquette (M. Roche) ce qu'il dit de l'assemblée de Winnipeg :

L'intérêt que le public porte à cette affaire des contrats de chemins de fer s'est bien manifesté hier soir dans l'assemblée monstre qui a eu lieu au théâtre de Winnipeg. Une écrasante majorité a adopté une résolution demandant au parlement fédéral—dont les membres, a dit avec raison, M. Isaac Campbell, sont autant nos représentants que ceux que nous avons dans la législature du Manitoba de repousser toute loi confirmant les contrats, jusqu'à ce que la population du Manitoba ait eu l'occasion de se prononcer à l'égard de ces contrats. Nous publions la résolution ailleurs.

A l'appui de cet énoncé, je vais lire un extrait d'un article publié par le même journal pas plus tard que le 15 mars, afin de faire connaître l'opinion qui avait généralement cours à cette époque :

Examinons où en est l'affaire par rapport au parlement fédéral. Notre province constitue une partie importante de la Confédération ; en réalité elle en est la partie la plus importante, car elle a devant elle un avenir plus brilliant que celui des parties plus anciennes de la Puissance. Pour chaque acre du territoire canadien en dehors de l'ouest nous en avons une vingtaine dans l'ouest, et comme nous sommes vingt fois plus riches en territoire, nous avons vingt fois la grandeur virtuelle. Il n'est pas besoin d'arguments pour démontrer que le parlement fédéral a un intérêt très direct et très sérieux dans tout ce qui pourrait avoir un effet désastreux sur une au moins des deux seules provinces de l'ouest qui sont organisées. L'Officiel contient un avis demandant au parlement fédéral de ratifier la loi dont la législature du Manitoba est présentement saisie au sujet de ces contrats de chemins de fer. Il est reconnu que l'exercice de la juridiction fédérale est nécessaire à la validité des lois du Manitoba ; ces lois, par conséquent, ne sont ni finales ni complètes par elles-mêmes. On nous dit que les contrats ne peuvent être mis à effet sans une loi fédérale. Si, donc, nous demandons au parlement de la Puissance d'exercer sa juridiction incontestée, il est tenu d'examiner les contrats à leurs mérites, il doit se rendre compte des ressources de la province du Manitoba sur lesquelles ces obligations onéreuses doivent constituer une hypothèque, et toute la question demande à être examinée à fond comme elle l'est présentement en cette province.

M. RICHARDSON (Lisgar).

La Chambre peut voir la différence qu'il y a entre cette opinion et celle exprimée cette après-midi par le ministre de l'Intérieur.

Manitoba compte onze représentants dans le parlement d'Ottawa, et le territoire qu'il s'agit de faire traverser par le chemin de fer Canadian Northern est représenté par vingt-quatre députés. Si nous y ajoutons les membres du gouvernement qui doivent décider que c'est une question qui demande sa plus profonde attention, nous avons à Ottawa une représentation directement intéressée à l'affaire aussi nombreuse que celle que nous comptons dans la législature du Manitoba. Il y a, à Ottawa, quarante députés qui prendront un intérêt actif et sérieux à déterminer les mérites de cette question, et en plus ils seront aidés par les conseils d'avocats de premier ordre, d'hommes comme monsieur R. L. Borden, le chef de l'opposition. Dans le cabinet même il y a plusieurs des plus habiles avocats du Canada, des hommes comme M. Blair, sir Louis Davies, M. Fitzpatrick et M. Mills. Le représentant du Manitoba dans le cabinet, M. Sifton, est un avocat plein de pénétration, absolument capable d'analyser les contrats et pour qui les contrats de chemins de fer sont familiers puisque dans plus d'une occasion il a eu à s'en occuper en sa qualité d'homme public.

Le ministre de l'Intérieur a analysé les contrats assez longuement cette après-midi, et il n'a pas hésité à dire à la Chambre qu'il les jugeait imprévoyants et qu'il les combattrait certainement s'il était membre de la législature.

On a rappelé avec beaucoup de force aux habitants du Manitoba que, tandis que les compagnies avaient eu à leur disposition les conseils d'avocats les plus distingués, le gouvernement du Manitoba était resté sans aucune aide de ce genre, et que dans ce cas le résultat ne saurait être douteux. Si un particulier, n'étant pas de la profession, venait devant une cour de justice discuter avec un avocat expérimenté, nous supposons qu'il serait confondu avant la fin du débat. Le parlement de la Puissance est le forum auquel le gouvernement du Manitoba et les compagnies en appellent aujourd'hui, et ceux qui s'imaginent que ces contrats seront confirmés à Ottawa pour la forme, comme le sont ordinairement les baux passés entre les corporations, se trompent grandement. Les circonstances ont forcé le parlement fédéral a mettre toute son intelligence et tout son patriotisme à l'examen de la question afin de savoir s'il va adopter ou rejeter le projet de loi qui confirme ces contrats.

Or, les circonstances ont-elles forcé les ministres à exercer leur patriotisme ? Les ministres ont-ils fait preuve de patriotisme ? Pas du tout. La seule expression de l'opinion ministérielle est venue cette après-midi du ministre de l'Intérieur qui nous a dit qu'il regardait l'opération comme malheureuse, opération qu'il aurait combattue s'il avait été membre de cette législature. Le ministre de l'Intérieur exprime-t-il en cela l'opinion du cabinet, ou simplement la sienne propre ? Je suis absolument certain que pas un membre du cabinet oserait défendre ce marché sur son propre mérite ; et cependant nous voyons l'organe du ministre de l'Inté-

rieur dire ces choses-là. L'article se termine ainsi :

Non, il n'est pas trop tard. L'agitation contre ces contrats devrait se continuer. Le parlement et le gouvernement de la Puissance comptent, non seulement sur la législature, mais encore sur l'opinion des habitants de la province telle qu'elle a été exprimée en différentes occasions, et nous voudrions que l'opinion publique se manifestât par tous les moyens à notre disposition et que nos représentants à Ottawa en fussent saisis ; que des pétitions soient placées dans chaque ville et village du Manitoba et envoyées, couvertes de signatures, au parlement.

Cette expression d'opinion dans l'organe du ministre de l'Intérieur, qui est aussi l'organe du gouvernement, parut le 14 mars. Il y a deux ou trois jours, après la visite du ministre de l'Intérieur à Winnipeg, le premier article suivant paraissait dans le même journal, et il dénote un changement important qui paraît être survenu chez cet organe, de même qu'il semble s'être produit chez le ministre de l'Intérieur :

Les requêtes des corporations étant de la nature ordinaire, elles ont été accordées ; mais en obtenant la validité nécessaire, les requérants n'ont pas demandé et le parlement n'a pas donné de sanction aux contrats sur leurs mérites. Les contrats du chemin de fer sont devant la population du Manitoba sur leurs mérites. La responsabilité de ces contrats retombe sur les membres de la législature——

L'autre article que j'ai lu avant celui-là disait qu'elle retombait également sur les membres du gouvernement et sur le parlement de la Confédération.

——et particulièrement sur ceux de ses membres qui font partie de l'exécutif. Ce sont les personnes dont ont à s'occuper les électeurs qui pensent qu'un mauvais marché a été fait.

Le 14 mars dernier, suivant cet organe du gouvernement, la responsabilité retombait également et sur le parlement et sur le gouvernement d'Ottawa, et l'on nous disait que les députés combattraient patriotiquement ce bill ; mais aujourd'hui l'on nous dit que la responsabilité doit retomber entièrement sur la législature du Manitoba. Assurément, les deux déclarations ne s'accordent pas beaucoup ensemble.

A propos de la responsabilité du gouvernement, permettez-moi de vous lire cet extrait de l'ouvrage de sir John Bourinot, " Parliamentary Procedure and Practice ", à la page 807 :

Bien qu'il ne soit pas d'usage pour un ministre de la Couronne de se charger d'un bill privé, il est spécialement du devoir des membres du gouvernement, comme leaders responsables de la législation et gardiens nés des intérêts publics en parlement, de surveiller attentivement le progrès de la législation particulière dans la Chambre et ses commissions, et de veiller à ce qu'elle n'entrave en aucune façon la politique du ministère ou la loi statutaire se rapportant aux terres publiques, chemins de fer, canaux, travaux publics et aux autres intérêts confiés aux autorités fédérales. C'est dans les commissions permanentes de la Chambre que la surveillance des bills privés est exercée. L'une des plus importantes commissions des Communes, celle des chemins de fer, canaux et lignes de télégraphes, a invariablement pour président l'un des ministres de la Couronne ; le ministre en charge des chemins de fer est aussi l'un de ses membres, et il a pour attribution spéciale de veiller de très près sur toute législation qui peut toucher à la politique du gouvernement.

Ainsi, vous voyez, que le gouvernement ne peut pas échapper à la responsabilité qui lui incombe a ce sujet, parce que l'opinion est unanime à reconnaître que bien que ce bill soit un bill privé, ses effets s'étendront loin, et que cette Cambre n'a pas été saisie d'une loi aussi importante depuis la confédération. Nous ne sommes pas certains que ce bill soit *ultra vires*. Je suis fortement d'opinion—et cet avis est partagé par un grand nombre d'autres membres de la Chambre—qu'on devrait le soumettre au ministère de la Justice, afin de savoir s'il est constitutionnel ou s'il ne l'est pas.

M. BRITTON: En quoi dites-vous qu'il est *ultra vires* ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'honorable député de Kingston assistait à la séance de la commission des chemins de fer, et il a entendu la discussion entre M. Nesbitt et d'autres avocats habiles qui ont certainement émis l'opinion qu'il existe un doute sérieux au sujet de constitutionnalité du bill.

M. CHARLTON : Et ont affirmé qu'il était inconstitutionnel.

M. BRITTON : Dans ce cas, je dois des excuses à l'honorable député pour l'avoir interrompu, parce que je ne me souviens pas que des objections aient été soulevées. Il peut avoir été dit en termes généraux que le bill est inconstitutionnel, mais je ne me souviens pas qu'on ait donné des raisons pour expliquer pourquoi le bill serait *ultra vires*.

M. CHARLTON : M. Nesbitt a soutenu pendant une demi-heure, qu'il est inconstitutionnel.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Il est possible que par inadvertance l'honorable député de Kingston n'ait pas saisi l'objection ; mais l'honorable représentant de Norfolk-nord convient avec moi—et je sais que d'autres honorables députés en conviendront aussi—que des avocats ont sérieusement mis en doute la constitutionnalité du bill. Cela étant, je crois qu'il serait encore sage de soumettre la question au ministère de la Justice pour avoir son avis à cet égard. Permettez-moi de citer aussi, sur ce même point, l'ouvrage de Todd, " Parliamentary Government in England ", volume 2, page 389 :

De plus, si les intérêts du peuple devaient être gravement lésés par un bill privé, ou si l'on tentait d'établir par de tels moyens un principe hétérodoxe, les ministres seraient justifiables de se servir de leur influence pour le combattre ; et d'un autre côté, les ministres seraient justifiables de favoriser l'adoption d'un

bill privé, s'il paraissait désirable au point de vue de l'intérêt public.

Or, les ministres ne prétendent pas du tout que le bill est désirable à ce point de vue. En effet, les seules déclarations officielles que nous ayons eues sont venues du ministre des Chemins de fer et Canaux et du ministre de l'Intérieur. L'un nous dit que le bill est de nature à provoquer un conflit grave entre le Canada et la province ; l'autre déclare que le bill est mauvais, et qu'il le désapprouve entièrement, et cette après-midi il émet une proposition, que je considère monstrueuse ; elle tend à faire voir que, si vicieux que soit le bill que la province essaie de faire passer, il n'appartient pas au gouvernement fédéral d'intervenir, qu'il ne doit en aucune façon s'ingérer dans les affaires de la province, que celle-ci doit être laissée libre d'adopter le bill lors même qu'il devrait y créer un soulevement. Je ne crois pas que ce soit là un principe bien orthodoxe. Je ne vois pas pourquoi l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord aurait établi un pouvoir de veto sur la législation, s'il n'avait pas été jugé que le gouvernement fédéral devait exercer le droit de revision sur toutes les lois provinciales ; et comme nous avons une déclaration officielle disant que ce bill est vicieux, imprévoyant et susceptible de faire du mal à la province, il me semble qu'il doit être revisé par le parlement fédéral, et que nous devons réfléchir sérieusement avant de l'adopter.

L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) m'a paru donner la note juste cette après-midi lorsqu'il a dit que, comme nous sommes invités à passer le bill, c'est une législation créatrice, que nous devons nous prononcer sur les mérites du bill et en prendre la responsabilité. Selon la doctrine du ministre de l'Intérieur, là où le pouvoir existe, là réside la responsabilité. Cela étant, la responsabilité doit retomber sur ce parlement et ce gouvernement, parce que, sans notre sanction, la législature du Manitoba est sans pouvoir. Laissez-moi continuer la lecture de l'extrait de Todd :

> De plus, si les intérêts du public devaient être gravement lésés par un bill privé, ou si l'on tentait d'établir par de tels moyens un principe hétérodoxe, les ministres seraient justifiables de se servir de leur influence pour le combattre ; et d'un autre côté les ministres seraient justifiables de favoriser l'adoption d'un bill privé s'il paraissait désirable, au point de vue de l'intérêt public.

M. FRASER : Est-ce Todd que l'honorable député cite là ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Oui.

M. FRASER : Ce que vous lisez s'applique au parlement anglais. Il ne peut y avoir de conflit entre le parlement central et les provinces en Angleterre. Sir John Bourinot serait une meilleure autorité sur cette question.

M. RICHARDSON (Lisgar): J'ai aussi cité l'ouvrage de sir John Bourinot, et la Chambre doit admettre qu'il est très catégorique à ce sujet. Nous sommes en présence de ministres qui adoptent un projet de loi qu'ils admettent n'être pas conforme à l'intérêt public. La seule expression d'opinion que nous ayons reçue du colonel indique clairement que le ministère lui-même ne croit pas à la sagesse de cette mesure, et cependant il va en prendre la responsabilité. Je voudrais savoir exactement, ce soir, si les ministres présents croient que ce bill est bon ou mauvais. Une expression d'opinion sur ce point influencerait des hommes comme moi. Je dois dire que, quoique combattant cette mesure avec toute l'énergie dont je suis capable, je ne m'attribue nullement l'infaillibilité que l'honorable député de Guysborough prétend que je m'attribue. Je suis excessivement faillible et j'admets que je puis avoir tort en cette occasion ; et si les honorables ministres faisaient connaître leur opinion, cela pourrait aider des hommes comme moi à en arriver à une conclusion satisfaisante.

Après avoir étudié la question aussi bien que j'ai pu, j'en suis venu à la conclusion qu'il n'est pas désirable, dans l'intérêt du Manitoba, que le bill soit ratifié, et, professant franchement cette opinion, je le combats autant qu'il est en mon pouvoir. Je ne saurais faire moins. Je n'ai pas la moindre objection à ce que d'autres membres de la Chambre professent toutes les opinions qu'ils jugent à propos d'avoir, et je ne suis pas ici pour dire qu'ils ont conscience des opinions qu'ils soutiennent. Je ne suis pas ici pour mettre en doute les méthodes des membres de la législature qui a primitivement passé ce bill, non plus que celles des membres de cette Chambre, mais je réclame pour moi-même les droits et privilèges que je reconnais aux autres ; et, croyant que cette mesure n'est pas dans les intérêts de la population du Manitoba, je sens que c'est pour moi un devoir sacré d'offrir toute l'opposition légitime possible à son adoption. Si je faisais moins, je serais indigne de la confiance que les électeurs de Lisgar reposent en moi.

J'ai ici les observations que le ministre des Chemins de fer a faites sur cette mesure devant la commission, et, quoique ces observations ne soient pas aussi amples qu'elles devaient l'être, je crois à propos de les signaler. L'honorable ministre a dit :

> Le parlement pourrait valider un contrat entre la province et une corporation ou entre deux corporations, et ce ne serait pas annuler des fonctions législatives. La question qui nous occupe est excessivement embarrassante, c'est une des plus importantes dont le parlement ait eu à s'occuper depuis longtemps.

Assurément, en présence de cette déclaration, il n'y a pas d'excuses à offrir pour le temps consacré à la débattre.

> Je ne voudrais pas paraître dire que c'est un contrat imprévoyant——

Sans aucun doute, mais il pensait évidemment qu'il l'est.

—ni que, dans son désir d'obtenir des tarifs plus favorables, la population s'est laissée entraîner à faire un mauvais contrat, mais la ratification du contrat est une affaire grave.

Si le ministre des Chemins de fer n'a pas hésité à dire à la commission des chemins de fer,—qui est en réalité un petit parlement par elle-même—que c'était une affaire grave de ratifier ce contrat, assurément tous les députés qui le combattent par tous les moyens posibles dans cette enceinte ne doivent pas être accusés de tirer un parti malhonnête des règlements de la Chambre.

Il peut être de l'intérêt du Canadian Northern et de la province du Manitoba d'avoir des tarifs aussi élevés que possible en dehors de la province, afin de neutraliser les obligations de la province en vertu des tarifs réduits dans le Manitoba, et c'est ici qu'apparaît la possibilité d'un conflit entre le gouvernement provincial et le gouvernement de la Puissance au sujet du contrôle des tarifs.

L'honorable ministre admet donc la responsabilité du parlement et prend la même attitude que nous, qui combattons la mesure, avons prise en cette Chambre.

La question est assez grave pour exiger l'étude la plus sérieuse, et je ne suis pas prêt à exprimer une opinion au nom du gouvernement. C'est une question extrêmement importante, et les difficultés qui l'entourent ne pourraient pas être écartées à la légère.

Il a découvert que si ce bill était renvoyé à la législature, cela pourrait amener un grave conflit entre le gouvernement du Dominion et celui du Manitoba. Il faut remarquer, très naturellement, que cette compagnie de chemin de fer va probablement établir les tarifs les plus élevés, en dehors du Manitoba, sur la partie de son réseau située dans l'Ontario et dans les Territoires. Pourquoi ? Afin de combler les déficits produits par les faibles tarifs ayant cours au Manitoba. S'il en était ainsi, le ministre dit que cela donnerait lieu à un conflit. Si les tarifs étaient moins élevés dans le Manitoba que dans les Territoires sur le même chemin de fer, cela constituerait une préférence, et le gouvernement pourrait très bien exiger un nivellement des tarifs ; il pourrait protester contre toute préférence en faveur du Manitoba, et les tarifs dans cette province pourraient être haussés.

Le ministre de l'Intérieur a qualifié cette assertion d'absurdité, comme une chose qui n'arrivera jamais. Or, le ministre des Chemins de fer a lui-même, en réalité, suggéré cette chose. Il a dit que le seul contrôle exercé par le gouvernement fédéral sur les tarifs était l'adoption ou la fixation d'un maximum. Je n'ai pu m'empêcher de penser alors que si c'était le seul contrôle que le gouvernement fédéral exerçât sur les tarifs, il était temps pour nous de changer la pratique, surtout devant le fait que le peuple a contribué pour une somme aussi énorme à la construction des chemins de fer de ce pays. Il est temps que nous exercions un empire plus complet et que nous laissions à la compagnie de déterminer seulement les tarifs qui couvriraient les frais d'exploitation et laisseraient un intérêt raisonnable sur une capitalisation raisonnablement fixée.

Je répète que, surtout en raison de l'aide qui a été donnée à ce chemin de fer de la rivière La Pluie, $10,400 par mille, et vu que le parlement fédéral s'est réservé le pouvoir de réglementer les tarifs en échange de cette subvention, ces tarifs devraient aussi être arrangés par le parlement et limités à de justes dépenses d'exploitation et aux recettes sur le capital réel engagé. Lorsque la subvention a été votée par le parlement il y a deux ou trois ans, j'ai proposé, appuyé par l'honorable député d'Alberta (M. Oliver), que les tarifs de ce chemin de fer fussent restreints à la production d'intérêt de 6 pour 100 sur le capital réellement versé par la compagnie. Je crois que si cette proposition avait été adoptée, les tarifs auraient été si justement limités, que le Manitoba ne se serait pas trouvé dans la nécessité de donner une garantie aussi énorme pour s'assurer le prétendu grand avantage de la fixation des tarifs.

Permettez-moi de continuer la lecture des observations du ministre des Chemins de fer et Canaux :

Le lieutenant-colonel Hughes a demandé si les habitants du Manitoba paient pour aller de Montréal à Boston des prix plus élevés que ceux que paient les cultivateurs des Etats de l'ouest.

M. Blair dit que le cas mentionné par le col. Hughes tombait sous le coup de la loi des chemins de fer. Si cet arrangement était ratifié, il faudrait craindre que le gouvernement du Manitoba, sous l'empire de cet affermage et de ce contrat, ne donnât naissance, autant qu'il le pourrait, à un état de choses qui, s'il existait, obligerait le gouvernement fédéral à intervenir pour redresser les griefs de ceux qui auraient à souffrir des tarifs différentiels.

Pouvait-on parler avec plus d'énergie ? Pouvait-on faire une déclaration plus claire que celle qui est contenue dans ces paroles du ministre des Chemins de fer, au sujet de l'attitude que nous avons prise. Il prévoit, évidemment, que le Manitoba adoptera des tarifs différentiels au détriment des habitants de l'Ontario et des Territoires du Nord-Ouest et il déclare que, dans ce cas-là, il sera du devoir du gouvernement fédéral d'intervenir et de réglementer les tarifs au Manitoba. Or, si nous privons cette province du droit qu'elle croit avoir de réglementer les tarifs, pour conférer ce pouvoir au gouvernement fédéral, il est évident que le Manitoba ne reçoit plus rien en compensation des lourdes obligations qu'il prend à sa charge. On admettra assurément que l'attitude du ministre des Chemins de fer nous fait voir la question sous un autre jour que celui sous lequel le gouvernement et la population du Manitoba l'envisageaient. Puisqu'il en est ainsi, n'est-il pas de notre devoir de renvoyer cette affaire

devant la législature du Manitoba pour qu'elle donne son approbation à la présente mesure ? Ne devrait-on pas permettre à la législature de cette province, en présence des déclarations du ministre des Chemins de fer, de réexaminer ce bill ?

M. BOYD : La législature du Manitoba n'a-t-elle pas le pouvoir d'abroger ses propres lois ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : La législature, ayant conclu un contrat avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, n'aurait pas, selon moi, le pouvoir de l'annuler.

M. BOYD : Il me semble qu'une législature a toujours le pouvoir d'abroger n'importe laquelle de ses lois.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ne suis pas un homme de loi ; cependant, je ne crois pas que la législature du Manitoba puisse abroger rien de ce qu'elle a adopté. Je demanderai au ministre de la Marine de répondre à la question du représentant de Macdonald.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il me faudrait connaître tous les faits.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Mais de prime abord ? Le député de Guysborough (M. Fraser) pourra peut-être répondre ?

M. FRASER : C'est inutile. Ni les députés de la gauche, ni ceux de la droite ne sont tenus de répondre aux questions haut la main. Je ne voudrais pas me prononcer.

M. RICHARDSON (Lisgar) : J'aurais dû hésiter avant de poser cette question. Je recevrai peut-être un mémoire de frais demain matin. Si j'avais offert des honoraires, j'aurais peut-être pu obtenir une opinion. Mais la Chambre admettra que, lorsque la législature adopte un bill renfermant un contrat par lequel elle s'engage, elle n'a plus le droit d'abroger cette loi.

M. BOYD : Si les conditions stipulées ne sont pas observées, elle peut abroger la loi.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Si je pensais que la législature pourrait, en aucun temps, abroger cette loi, je ne dirais pas un mot de plus. Je continuerai à citer le compte rendu, en ce qui a trait à l'attitude prise par le ministre des Chemins de fer devant le comité :

M. Cochrane suggéra que le même état de choses règnerait dans Ontario, relativement aux prix du transport des marchandises venant de Chicago et passant par cette province pour se rendre aux bords de la mer.

M. Blair dit que non, et cita la clause de la loi des chemins de fer s'appliquant aux cas où la concurrence rendrait nécessaire l'abaissement des taux afin d'obtenir du trafic. Il suggéra d'insérer dans ce bill un article reproduisant les dispositions de la loi générale relative aux chemins de fer pour réprimer les tarifs différentiels et les conventions ou concessions secrètes, et, dit-il, l'insertion de cet article ne peut donner lieu à aucune objection et elle serait avantageuse et produirait un effet salutaire.

M. Lash, au nom de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, dit qu'il acceptera l'article suggéré par M. Blair.

L'article suggéré par le ministre et incorporé dans le bill se lit comme suit :

3. Rien de contenu au présent acte ou dans le bail ou le contrat reproduits aux annexes, ou de ce qui aura été fait en conformité du présent acte ou des dits bail et contrat, (a) ne dépouillera le Gouverneur en conseil, ni le comité des chemins de fer du Conseil privé, ni aucune commission ou autre autorité, de leurs droits ou pouvoirs (en vertu de toute législation existante ou future du parlement du Canada), ni ne les restreindra, à l'égard d'aucune matière ou chose, obligation ou devoir ;

On voit que cet article étant inséré dans le bill, la législature du Manitoba n'aura pas les pouvoirs que, si on en juge par les citations que j'ai faites des discours du premier ministre, M. Roblin, et du procureur général, M. Campbell, la population de cette province a dû croire qu'elle possédait.

(b) n'imposera au gouvernement du Canada, directement ou indirectement, aucune responsabilité, obligation ou devoir à l'égard d'aucun paiement, matière ou chose, prescrits ou mentionnés aux dits bail et contrat ;

(c) n'autorisera la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord à exiger ou demander des prix plus élevés pour le transport des voyageurs ou des marchandises, que ceux jusqu'ici fixés ou qui le seront à l'avenir, en vertu de toute législation existante ou future du parlement du Canada, par le Gouverneur en conseil, ou par le comité des chemins de fer du Conseil privé, ou par aucune commission ou autre autorité.

Qui dira, après l'insertion de cette clause, que c'est là le même bill qui a été adopté par la législature du Manitoba ? Cette dernière disposition annonce à la législature de cette province que les membres de l'Exécutif n'auront pas la haute main sur les tarifs, comme ils tentaient de le faire croire à la population. Je n'ai pas l'intention de dire que les membres de l'Exécutif ont voulu de propos délibéré induire en erreur la législature ou les habitants du Manitoba. Je ne veux pas jeter de louche sur personne, mais si l'on tient compte des paroles de M. Roblin, et de M. Colin H. Campbell, je crois que tout homme bien pensant admettra avoir compris que la législature aurait droit de réglementer les tarifs. Il est vrai qu'un passage du discours du procureur général, M. Campbell, passage qui a été cité par le représentant de Labelle, indique que le parlement fédéral conserverait aussi ce droit ; mais dans son discours du 8 février, il affirme positivement, que la population obtient le droit absolu de fixer les tarifs. Tel est le thème de tout son discours ; voilà ce que la population du Manitoba devait recevoir en compensation des obligations considéra-

bles qu'elle prenait à sa charge. Or, il doit être évident pour tout homme raisonnable qui prendra connaissance de l'article que j'ai lu, que le Manitoba n'aura pas et ne pourra pas avoir comme il l'espérait, le droit de réglementer les tarifs. Puisqu'il en est ainsi, c'est, il me semble, une proposition bien légitime, que de demander que ce bill soit soumis à l'approbation de la législature du Manitoba. Si cette législature juge à propos de le ratifier, elle pourra le faire dans un délai de huit ou quinze jours. Alors, elle prendra à sa charge toute la responsabilité et ce parlement ainsi que le gouvernement aura fait son devoir envers les citoyens du Manitoba. Je me demande pourquoi on repousserait une demande aussi légitime. Je m'étonne que le premier ministre assume la responsabilité d'insister sur l'adoption de cette mesure, quand il pourrait se libérer de toute responsabilité en acceptant l'amendement dont j'ai donné avis et que je proposerai plus tard.

Quant à la fixation des tarifs, il me semble que l'article qui stipule que la compagnie devra être entendue et qu'il faudra tenir compte de ses intérêts avant que le gouvernement puisse abaisser les tarifs, ne donne pas à ce dernier un droit plus considérable que celui déjà exercé par les autorités fédérales, représentées par le comité des chemins de fer du Conseil privé. Celui-ci, s'il voulait limiter les prix du transport, aurait à tenir compte des intérêts de la compagnie. Alors quels droits spéciaux confère-t-on au Manitoba, autres que ceux possédés déjà par le comité des chemins de fer du Conseil privé ?

Je dirai maintenant un mot de la situation financière du Manitoba. Je veux établir le montant de la dette brute que cette province prend à sa charge, par ce marché. A plusieurs reprises, nous avons déclaré dans cette enceinte que le Manitoba contracte une dette de $17,000,000. Le premier ministre du Manitoba m'a fait observer que ce chiffre était excessif, et que la province ne serait pas responsable de plus de $13,000,000 ou $14,000,000. Voici, je le suppose, les calculs que l'on a faits. La province afferme le réseau du Northern Pacific, en supposant que la valeur de cette voie ferrée est de $7,000,000. Il y a ensuite l'intérêt sur les obligations des 290 milles du chemin de fer de la Rivière La Pluie, pendant trente années, qui s'élèverait à $5,800,000 ou en chiffres ronds, à $6,000,000. Les deux forment un total de treize millions de dollars. Je suppose qu'on forme la balance comme suit : Non seulement le gouvernement du Manitoba garantit l'intérêt sur les obligations pendant trente ans, mais il garantit aussi le paiement des obligations elles-mêmes à l'expiration de ce délai, soit environ $6,000,000 ou $7,000,000. De sorte que la province paierait $5,800,000, pendant trente ans, et au bout des trente ans elle serait responsable des obligations elles-mêmes qui se chiffreraient par environ $6,000,000. Voilà probablement les calculs qui ont été faits. Personne, j'en suis certain, ne désire dénaturer les faits. Ils sont suffisamment graves en eux-mêmes sans qu'il soit besoin de les exagérer, et je suis heureux de saisir l'occasion qui m'est offerte de donner cette explication.

Je signalerai, en passant, l'attitude prise par le ministre de l'Intérieur, cette après-midi et je féliciterai celui-ci du discours très habile qu'il a prononcé. Il parle rarement sans faire un discours habile ; néanmoins, je suis convaincu qu'il a eu recours à beaucoup de sophismes et que, si son discours était examiné par un homme de loi, plus en mesure que moi de le faire, celui-ci pourrait démontrer que les conclusions de l'orateur sont entièrement fausses. Cependant malgré mon inhabilité, je dirai un mot ou deux de ses observations. Il a d'abord démontré que le bill conférait aux deux compagnies le pouvoir de conclure un contrat et que nous n'étions nullement responsables.

A l'instar du représentant de Lanark, dont l'opinion a beaucoup de poids, étant donné qu'il a fait partie d'un ministère et qu'il est considéré comme un homme très capable, il me semble qu'en adoptant cette mesure, nous ne nous bornons pas à autoriser ces compagnies à conclure un contrat, mais que nous adoptons une loi sans laquelle cet arrangement serait impossible. Le ministre de l'Intérieur ayant posé comme un axiome que la responsabilité découle des prérogatives, et ce parlement étant appelé à adopter une loi pour autoriser la passation d'un contrat, doit supporter toute la responsabilité de ce dernier. Si le Manitoba laissé à lui-même pouvait par lui-même conclure ce marché, ce serait bien différent ; mais il nous demande d'adopter un certain acte lui conférant des pouvoirs, et, comme nous adoptons cette mesure, nous devons être prêts à en accepter toute la responsabilité.

Nous ne nous bornons pas à permettre à une compagnie de conclure un contrat, nous ratifions nous-mêmes celui-ci. Si nous nous contentions de permettre à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord et à la Compagnie du chemin de fer Northern Pacific de conclure un arrangement, nous n'aurions pas tant à nous plaindre ; mais la loi qu'on nous demande d'adopter renferme le contrat dans une annexe et nous devons nous rendre responsables de celui-ci. Nous ne pouvons pas repousser cette responsabilité. Le contrat ne sera pas valide, si nous n'adoptons pas cette loi. Il sera nul et de nul effet. Pourquoi donc dire que nous n'assumons aucune responsabilité et que nous ne faisons rien ? Je puis me tromper. Je n'ai pas l'avantage d'être un homme de loi, mais je crois avoir un peu de sens commun et il me semble que la thèse du ministre de l'Intérieur répugne au bon sens. Vu que l'annexe et le contrat sont relatés dans le présent bill, nous sommes tenus de nous prononcer sur le mérite de chaque phrase de

cet arrangement et on nous en tiendra responsables. Si le Manitoba répudie le marché, si les prévisions de quelques députés se réalisent—ce qu'à Dieu ne plaise—la responsabilité retombera sur nous. Quant à moi, je serais heureux de voir réussir cette gigantesque entreprise, si le bill était adopté, car tous mes intérêts sont au Manitoba, et ce que je fais ce soir a pour but de les défendre et de sauvegarder l'intérêt public. Si néanmoins, les prévisions de ceux qui partagent mon opinion devaient se réaliser et si les résultats de ce marché étaient désastreux pour la province, je déclare que le gouvernement fédéral et l'administration de ce pays seraient responsables. Le Manitoba aura recours au parlement fédéral et lui demandera d'éteindre les obligations qui seront une cause de ruine pour cette province. Comment refuser ? Il vous dira que, lorsque vous avez adopté ce bill, vous étiez plus au courant de la situation que lui, que la législature manitobaine, en se prononçant pour cette mesure, avait foi aux promesses qui lui étaient faites par le ministère et croyait obtenir le droit absolu et incontestable de fixer les prix qui seraient exigés pour le transport des marchandises. Il vous dira qu'un ministre de la Couronne a déclaré sans ambages, et que sa parole a été corroborée par des membres de cette Chambre, que la province n'avait pas obtenu ce droit et que, nonobstant cette déclaration, le parlement fédéral a adopté cette mesure et qu'il doit, par conséquent, payer la dette que la province n'est pas en mesure de solder. Voilà une proposition hardie, mais il est bon que nous comprenions en votant cette loi, qu'on nous en tiendra responsables un jour. C'est ce qui m'a porté et ce qui me porte encore à prier le gouvernement de faire halte et de dire : Nous refusons carrément de prendre la responsabilité de cette mesure. Disons à la législature : Nous vous renvoyons cette affaire. Nous ne voulons pas prendre sur nous de mettre de côté votre législation, de ne tenir aucun compte de la législation provinciale ; nous ne désavouerons pas votre loi, nous l'adopterons, mais à la condition suivante : Vu ce qui s'est passé depuis que le présent bill a été soumis au parlement du Canada, à vous de dire si ce bill doit en fin de compte être mis au nombre des lois du pays. Le ministre de l'Intérieur nous a dit que la minorité de la législature n'avait pas enregistré son protêt auprès de ce gouvernement. Je ne veux rien dire de blessant pour le ministre, mais cette objection me semble puérile. La minorité n'a-t-elle pas élevé la voix et voté contre cette mesure dans la Chambre d'Assemblée, et ignorons-nous que les amis politiques du ministre de l'Intérieur, les partisans de M. Greenway, ont solennellement déclaré que cette législation était malheureuse et contraire aux intérêts du Manitoba ? A mon avis, une protêt formel de la minorité eût été superflu. Le ministre de l'Intérieur nous a avertis que notre refus d'approuver cet arrangement serait de nature à créer au Manitoba une agitation sérieuse. J'en doute, mais en tous cas, cette agitation serait restreinte. Le ministre est un homme logique et comprendra que, si nous adoptons ma motion, si nous disons à la législature manitobaine qu'elle doit ré-examiner son bill par suite de ce qui s'est passé à Ottawa, nous préviendrons tout mouvement dirigé contre nous. Que le ministre (l'honorable M. Sifton) me permette de lui faire observer que son collègue, le ministre des Chemins de fer, a déclaré qu'en adoptant cette mesure, nous pourrions provoquer un conflit entre la province et le gouvernement fédéral, et c'est une des raisons qui me portent à combattre ce bill. Le ministre de l'Intérieur nous a dit qu'à son avis le gouvernement du Manitoba pouvait sans notre intervention garantir les obligations de la compagnie de chemin de fer. S'il en est ainsi, laissons au Manitoba le soin de régler cette affaire. Pourquoi le parlement fédéral serait-il tenu de permettre au Manitoba de conclure ce marché imprévoyant ? Je ne saurais pour rien au monde comprendre comment l'affermage du Northern Pacific et du réseau des voies ferrées de cette province sera une entreprise payante. L'impossibilité d'arriver à un résultat satisfaisant a induit bien des gens sages à conclure que cet arrangement est condamnable. On voit par les rapports mêmes de la Compagnie du Northern Pacific que l'année 1900 s'est soldée par un découvert de $185,000 dans les seuls frais d'exploitation du réseau des voies ferrées de la province, sans parler du service de la dette qui a été totalement négligé. Si l'on tient compte de ce déficit, comment peut-on espérer retirer des bénéfices satisfaisants lorsque ces chemins de fer seront exploités par une autre compagnie. Sous une autre administration, la perte pourra être moins considérable, il est vrai, mais comment des gens bien pensants peuvent-ils croire que les recettes équilibreront les frais d'exploitation et le montant requis par le service de la dette ? Et s'ils ne les équilibrent pas, qu'adviendra-t-il ? Le revenu du Manitoba se compose de la subvention fédérale basée sur le chiffre de sa population et des recettes provenant des licences, etc., et s'élève au total de $700,000 environ.

Pendant ces dernières années, la province n'a pas pu solder ses dépenses à même ses recettes ordinaires, et depuis longtemps elle a entamé son capital. Elle a dû mettre à contribution le fonds des écoles dont le gouvernement fédéral est dépositaire pour combler son déficit et de plus, emprunter au moyen d'obligations de la province. Les délégués qui sont venus ici nous ont dit que ce contrat occasionnera une dépense annuelle de $600,000 ; mais, en admettant que ce déficit ne serait que de $442,000, comme le prétendent ceux qui sont en faveur de la présente mesure, le Manitoba n'a pas les moyens de le combler. Il ne peut continuer

à emprunter et à payer ses dettes à même son capital et, si ce contrat lui fait perdre $200,000 seulement, la Chambre comprend que le crédit de la province sera gravement compromis. Le crédit affecté aux écoles par le gouvernement provincial a doublé pendant ces dernières années et les demandes augmentent en proportion des progrès de la colonisation. Le Manitoba est obligé de combler les déficits en entamant le capital. Dans ces circonstances, si nous imposons ces obligations nouvelles à la province, celle-ci viendra crier famine et le gouvernement fédéral trouvera qu'il est bien difficile de ne pas lui venir en aide, car il aura imposé au Manitoba les obligations financières qui l'auront mis dans cette fâcheuse position.

Un mot maintenant du discours prononcé dans cette enceinte par le représentant de Macdonald (M. Boyd). Les adversaires du présent bill, dit-il, sont quelques agitateurs de Winnipeg. Je ne crois pas qu'il ait exposé la situation sous son vrai jour. Il me semble que le ministre de l'Intérieur corroborera mon opinion quand je dirai que le parti libéral tout entier était opposé à cette mesure. Je ne crois pas qu'il y ait eu une seule voix discordante. On a dit ce soir que M. James Ashdown faisait exception, qu'il était un ardent partisan du bill, qu'il appuyait celui-ci de toutes ses forces. Je ne crois pas qu'on ait bien défini son attitude. A titre de membre de la Chambre de commerce, M. Ashdown convint avec la majorité du comité chargé d'examiner l'affaire de cesser toute opposition, si on apportait à la mesure certaines modifications. Celles-ci, pourtant, n'ont pas été faites. Néanmoins, on nous dit que les amendements suggérés seront insérés dans le contrat hypothécaire. Là-dessus, je me range à l'avis du représentant de Labelle (M. Bourassa) qui soutient que ce contrat hypothécaire devrait être déposé sur le bureau de la Chambre, avant que nous ratifions ce marché. Il importe souverainement de protéger la population du Manitoba dans cette affaire, si la Chambre décide que le présent bill doit être adopté coûte que coûte. Je répète ce que je disais dernièrement, il faut que ce contrat nous soit communiqué pour que nous nous assurions que les dispositions dont l'insertion a été demandée par ceux qui partagent l'opinion de M. Ashdown, ont été incorporées dans la mesure. Causant de l'affaire avec le premier ministre du Manitoba—il ne m'accusera pas de violer un secret—ce dernier me dit qu'il serait difficile de déposer le contrat hypothécaire sur le bureau de la Chambre tant qu'il n'aura pas été signé. Je répondis que, même dans ce cas, on devrait communiquer le projet de contrat à la Chambre afin de permettre à celle-ci de ratifier l'arrangement, d'être en mesure d'examiner le titre hypothécaire, et d'insister sur les modifications exigées par la majorité de la Chambre de commerce. C'est le moins que nous puissions faire pour le Manitoba.

Qu'on me permette maintenant de dire de nouveau qu'à mon avis, le parti libéral tout entier—je ne connais pas d'exception—est unanime dans son opposition à cette loi. M. Ashdown, qu'on dit libéral, est un ancien conservateur. A part le parti libéral, le parti ouvrier de Winnipeg qui, je le suppose, s'est acquis l'adhésion des ouvriers de toute la province, a blâmé cette mesure parce qu'elle ne réalise pas le projet de la nationalisation des voies ferrées. Le président de l'union ouvrière a déclaré que le gouvernement, loin d'acquérir les chemins de fer, prenait à sa charge les dettes des compagnies de voies ferrées. De plus, quelle est l'attitude du parti conservateur ? Nous constatons que la plupart des conservateurs marquants de là-bas sont hostiles à cette mesure. Il est vrai que les membres de la gauche ont dit que ce n'étaient pas des partisans sans alliage ; mais tout de même plusieurs d'entre eux sont carrément opposés au bill. Je trouve dans le Free Press, de Winnipeg, l'organe du gouvernement fédéral, un journal sur lequel le ministre de l'Intérieur exerce une très grande influence, la nomenclature des libéraux-conservateurs qui sont hostiles à la mesure : Arbuthnot, maire de Winnipeg ; Dickey, maire de Carberry ; Gilroy et Andrews, ex-maires de Winnipeg, tous deux ayant brigué les suffrages des électeurs dans l'intérêt du parti conservateur ; Andrew Kelly, de Brandon, conservateur éminent ; J. H. Haslow, candidat conservateur, dans Selkirk lors de la dernière élection fédérale ; M. A. M. Nanton, de Winnipeg, conservateur influent ; M. J. H. Brock, de Winnipeg, l'une des têtes dirigeantes de ce parti dans la province du Manitoba et frère du représentant de Toronto ; Fry, échevin, à Winnipeg, autre conservateur distingué. Pour vous démontrer que les conservateurs sont aussi hostiles que les libéraux au présent bill, permettez-moi de citer un entrefilet tiré d'un article de fond publié par cet organe ministériel, sous l'entête "mettez la question aux voix"; ce journal dit :

Plusieurs journaux foncièrement conservateurs de l'ouest combattent les clauses des contrats passés avec les compagnies de chemin de fer, présentement soumis à la législature du Manitoba. Un journal de cette province, qui appuyait le parti dirigé par M. Hugh John Macdonald, le Graphic de Portage-la-Prairie dit dans son édition du 3 courant :

" Le contrat signé avec le Canadian Northern présentement soumis au parlement provincial, est l'une de ces mesures au sujet desquelles le peuple devrait être consulté. Il y a deux raisons pour cela. L'importance de ce projet pour la province, car c'est de beaucoup le plus important dont le Manitoba ait jamais eu à s'occuper, en fait, une mesure que la population devrait être appelée à ratifier. D'un autre côté, le gouvernement du jour est monté au pouvoir après s'être engagé à nationaliser les voies ferrées et, bien que ce marché offre plusieurs des avantages que procurerait la nationalisation des chemins de fer, il n'assure pas à la province la propriété de ceux-ci, mais lui fait

courir certains risques. La proposition du représentant de Lakeside est excellente et nous croyons que M. McKenzie devrait remettre immédiatement son mandat, sans attendre qu'un membre du cabinet accepte son défi, si la troisième lecture du bill est différée ".

Pendant le débat occasionné par ce bill à la législature du Manitoba, M. Young, de Deloraine, frère du sénateur Young, et M. McKenzie, représentant libéral de Lakeside, collège électoral de la province qui fait partie de la circonscription que représente le député de Macdonald, ont tous deux offert de remettre leur mandat et de briguer de nouveau les suffrages des électeurs en tant qu'adversaires du contrat signé avec les compagnies de chemins de fer, mais leur défi n'a pas été accepté. Il ne l'a pas été parce que le gouvernement a dû comprendre que ses candidats courraient à une défaite certaine.

Presque toute la presse conservatrice est hostile à ce contrat et à peine peut-on trouver dans la province de Manitoba un conservateur marquant qui approuve cette mesure, abstraction faite des députés qui se sont prononcés en sa faveur. La Gazette de Montréal a fait preuve d'hostilité dès le début et pas plus tard qu'avant hier elle publiait un article condamnant les dispositions du bill et exprimant l'espoir que ce dernier ne serait pas adopté. Le Citizen d'Ottawa, le Herald de Calgary, le Star de Montréal, le Belleville Intelligencer, dont sir Mackenzie Bowell est l'âme dirigeante, le Spectator d'Hamilton et le Toronto News, tous ont désapprouvé l'arrangement. Parmi les journaux de commerce et de finance qui combattent la mesure, je citerai la Canadian Trade Review, le Monetary Times et le Winnipeg Commercial. De l'Atlantique au Pacifique, je ne connais pas un seul journal libéral qui ait approuvé cette opération. Quelques journaux conservateurs se livrent à des commentaires sévères. L'organe de sir Mackenzie Bowell dit que la province aura de la chance, si ce marché ne la ruine pas. Et les autres feuilles tiennent le même langage. L'arrangement ayant été blâmé par les journaux tant libéraux que conservateurs, condamné à l'unanimité par le parti ouvrier et les citoyens marquants des deux partis politiques, nous avons lieu de croire que l'opinion publique désapprouve carrément la ratification de ce contrat.

Le représentant de Macdonald (M. Boyd) a dit que je devais mon élection aux conservateurs du collège électoral de Lisgar. Sans contredit, un grand nombre de conservateurs de Lisgar ont voté pour moi, mais je dois avouer que sans l'aide de plusieurs libéraux de cette circonscription électorale, je ne ferais pas maintenant partie de la Chambre. Je suis aussi fortement convaincu que, seule, la lutte acharnée qu'on m'a livrée m'a empêché d'obtenir une majorité d'au moins 2,000 voix. Les citoyens de Lisgar désiraient me réélire à une forte majorité pour me remercier d'avoir défendu leurs intérêts.

Qu'on me permette de dire à la Chambre à quelle tactique on a eu recours pour me combattre. Quelques jours avant l'élection, une circulaire clavigraphiée a été transmise à presque tous les électeurs libéraux de Lisgar. Elle provenait du bureau de l'organisateur libéral à Winnipeg. C'était un faux au bas duquel on avait signé " L'association conservatrice centrale." On l'avait rédigée de manière à faire croire qu'elle n'était destinée qu'aux électeurs conservateurs. Que renfermait cette circulaire ? On y disait au nom de sir Charles Tupper qu'il était à désirer qu'on dissipât tout doute, et que le chef conservateur voulait que ses fidèles partisans comprissent bien que R. L. Richardson avait conclu un marché avec le parti tory et ne s'était ni plus ni moins que vendu à ce parti. La circulaire ajoutait qu'il était important, dans l'intérêt des conservateurs, que R. L. Richardson fût élu, parce qu'il avait conclu un arrangement en vertu duquel, il acquérerait le Telegram de Winnipeg, journal tory, et le fusionnerait avec son propre organe, et qu'il serait fort utile au parti, en qualité de rédacteur de la feuille conservatrice de la capitale. Des émissaires se répandirent dans toutes les concessions de ce collège électoral et, armés de cette circulaire, ils dirent à mes vieux amis libéraux : Que pensez-vous maintenant de M. Richardson? Voici une circulaire publiée par le parti conservateur du Manitoba ; elle est destinée aux conservateurs, mais elle est tombée entre les mains des libéraux.

M. WADE : J'invoque le règlement. Que nous importe cette circulaire ?

M. le PRESIDENT (M. Macdonald) : Je n'ai pas d'abord interrompu l'honorable député, parce qu'on avait fait allusion à la manière dont il avait été élu. Mais je crois qu'il s'est avancé assez loin, et qu'il ferait bien de s'occuper de nouveau du bill.

Mr. RICHARDSON (Lisgar) : C'est ce que j'allais faire. Je n'avais plus qu'une déclaration à faire.

M. WADE : Passons.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le représentant d'Annapolis dit que cette affaire n'intéresse pas la Chambre. Mais je constate qu'on m'écoute mieux lorsque je traite ce sujet, que lorsque je parle de la mesure qui nous est soumise. J'aurais laissé cette question de côté, si le député de Macdonald n'avait pas dit que je n'exprimais pas le sentiment de mes électeurs. J'ai obtenu, je l'avoue, bon nombre de suffrages conservateurs, mais je n'aurais pas été élu, sans le concours d'un grand nombre de libéraux bien que le représentant de Macdonald ait raison de dire que je ne serais pas ici, si les conservateurs ne s'étaient pas prononcés en ma faveur. Je puis ajouter néanmoins, que

je représente et les libéraux et les conservateurs. Je me suis mis sur les rangs à titre de candidat indépendant ; j'ai recueilli des suffrages dans les deux camps et je suis dans cette enceinte le représentant de tous les électeurs de Lisgar. On m'a dit : Vous mettez en jeu votre avenir politique en combattant cette mesure ; les libéraux de Lisgar qui vous ont fait la lutte ne vous appuieront pas et les conservateurs qui vous ont appuyé, ne le feront plus à l'avenir. Je comprends que cela peut être vrai, mais je ne suis pas dans la vie publique uniquement dans le dessein d'occuper un fauteuil dans cette Chambre. Dans l'intérêt de la population de Lisgar, je veux combattre ce bill. Peu m'importe si cette attitude est de nature à me priver de mon mandat. J'aime mieux perdre celui-ci et faire mon devoir, que de le conserver tout en ayant tort. L'expérience que j'ai de la vie publique, ne me fait pas ambitionner la position de membre du parlement. Celui qui se montre indépendant dans la vie publique, ne passe pas dans des sentiers fleuris. La perte de mon mandat, le soin de me faire réélire, sont les derniers de mes soucis. J'aurai au moins la satisfaction de savoir qu'en combattant cette mesure j'ai agi consciencieusement et dans l'intérêt de mes commettants. La Chambre, je l'espère, me pardonnera de parler ainsi de moi.

Le représentant de Marquette s'est aussi occupé de moi, pour me reprocher de m'être montré hostile au principe de la nationalisation des voies ferrées après m'être prononcé en sa faveur. J'ai compris que, selon lui, cet arrangement relatif aux voies ferrées mettait les chemins de fer sous la main du Manitoba. A cet égard, je diffère absolument d'opinion avec l'honorable député. Je suis convaincu qu'en adoptant le présent bill, nous retardons de trente ans au moins, la nationalisation des voies ferrées du Manitoba. Seul, le gouvernement fédéral peut opérer cette réforme. Les provinces peuvent dans une certaine mesure acquérir la propriété de la platforme des chemins et, en venant en aide aux compagnies de chemins de fer, demander la fixation de certains tarifs. Mais des jurisconsultes éminents ayant déclaré devant le comité des chemins de fer que nulle province ne peut acquérir ni exploiter une voie ferrée en dehors de ses limites, à mon avis, leur opinion a donné le coup de mort au projet de la nationalisation des chemins de fer par les autorités provinciales. Plus j'étudie la question, plus je suis convaincu que l'acquisition par l'Etat des voies ferrées, est la seule solution pratique du problème des moyens de transport. Ces jours derniers, j'ai lu avec surprise que l'honorable Joseph Howe, l'un des plus grands hommes d'Etat du pays, avait indiqué dans ses discours et ses écrits, qu'un jour la nationalisation des chemins de fer serait un fait accompli.

M. le PRESIDENT (M. Macdonald) : Je ferai observer à l'honorable député que le bill ne traite pas de nationalisation des voies ferrées ; par conséquent, je désire qu'il ne sorte pas du sujet.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ferai remarquer à M. le Président que plusieurs députés croient que ce bill assure à la province la propriété des chemins de fer et la réglementation de leurs tarifs, et je ne crois pas dépasser les bornes en démontrant qu'ils ont tort. Toutefois, si j'enfreins le règlement, je n'insisterai pas. Tout le discours du représentant de Marquette tentait de démontrer que je n'avais pas raison de combattre cette mesure qui donnait au gouvernement manitobain, la propriété des voies ferrées et le droit de fixer leurs tarifs. Si M. le Président persiste à croire que, dans ces circonstances, je n'ai pas droit d'invoquer cet argument, je m'inclinerai devant sa décision.

M. Le PRESIDENT (M. Macdonald) : Je suis certainement d'avis que ce bill n'a rien à faire avec la nationalisation des voies ferrées et je crois, par conséquent, que c'est sortir du sujet que de discuter cette question.

M. RICHARDSON (Lisgar) : C'est pendant l'examen du présent bill qu'on a mis sur le tapis la question de la nationalisation des chemins de fer. Je disais donc qu'on me reprochait—

M. GERMAN : Oh, allez-y !

M. Le PRESIDENT (M. Macdonald) : J'ai rendu ma décision.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je désire revenir sur une déclaration du représentant de Marquette (M. Roche) qui dit que le Northern Pacific a été construit dans la province du Manitoba à la condition que la compagnie n'exigerait pas des prix plus élevés que la compagnie du Pacifique Canadien. Je dirai que l'honorable député commet une légère erreur en ceci. Lorsque l'arrangement a été conclu, le gouvernement Greenway a obtenu du Northern Pacific une lettre mentionnant le tarif maximum, qui garantissait une diminution de trois cents par cent livres, dans les prix du transport du froment, entre les différentes localités du Manitoba et le lac Supérieur. J'ai vu moi-même le tarif publié par le Pacifique Canadien, en octobre, je crois, et ce tarif était de vingt-quatre cents par cent livres, pour le froment transporté des différentes localités du Manitoba jusqu'au lac Supérieur. Mais aussitôt que cet arrangement fût conclu entre le gouvernement Greenway et le Northern Pacific, arrangement en vertu duquel le tarif maximum était abaissé de vingt-quatre à vingt et un cents par cent livres, le Pacifique Canadien annula son tarif et en publia un nouveau qui exigeait vingt et un cents par cent livres, entre les différentes localités du Manitoba et le lac Supérieur ; si bien que la province a obtenu une réduction réelle de trois cents par cent livres,

dans les tarifs fixés pour le transport entre le Manitoba et le lac Supérieur. De plus, les tarifs de retour pour les différentes marchandises furent réduits de 25 à 33⅓ pour 100, par le Northern Pacific. Grâce à la réduction effectuée par cette compagnie, le Pacifique Canadien fut obligé d'abaisser ses taux et ainsi, l'accès accordé au Northern Pacific dans la province du Manitoba a eu pour résultat de faire réaliser à la population de la province, une économie très sensible dans les prix de transport.

Je n'ai rien à ajouter, à cette étape de la discussion. J'ai deux ou trois amendements que je proposerai en temps voulu, mais j'ai cru qu'il valait mieux faire mes observations devant le comité au moment où le préambule du bill lui était soumis, dans l'espérance que le gouvernement verrait jour d'accepter l'amendement que je propose et de ne donner force de loi à la présente mesure que lorsqu'elle aurait été ratifiée par la législature du Manitoba. Lorsque la Chambre sera saisie des amendements, je lui communiquerai certains mémoires et, dans l'intervalle, je me bornerai à faire un dernier appel au gouvernement pour lui demander d'accepter ma proposition et de renvoyer ce bill devant la législature du Manitoba pour y être ratifié. En suivant cette ligne de conduite, le gouvernement dégagerait sa responsabilité et la responsabilité de la Chambre. Avant de terminer, M. le président, je demanderai votre décision sur un point. Les bills d'intérêt particulier sont en tête de l'ordre du jour de lundi. Ce jour-là est expiré depuis une heure ; je désire savoir si nous sommes encore au lundi.

M. GERMAN : Non, c'est aujourd'hui mardi.

M. RICHARDSON (Lisgar) : C'est mardi dit le représentant de Welland. Je crois qu'il a raison ; je suis prêt à me ranger à son avis. Je vous demande, M. le Président, de déclarer si c'est aujourd'hui lundi ou mardi.

M. Le PRESIDENT (M. Macdonald) : Je déclare que l'ordre du jour est celui de lundi.

M. RICHARDSON (Lisgar) : A quel jour sommes-nous ?

M. Le PRESIDENT (M. Macdonald) : Peu importe. L'ordre du jour est celui de lundi.

M. PUTTEE : M. le Président.—

Quelques VOIX : Aux voix ! aux voix !

M. PUTTEE : Puis-je obtenir le rétablissement de l'ordre ?

Quelques VOIX : Adopté, adopté.

M. PUTTEE : Je ne me propose pas M. le Président——

Quelques VOIX : Adopté, adopté.

M. PUTTEE : ——de faire un long discours ; je ne——

Quelques VOIX : Aux voix ! aux voix !

M. PUTTEE : ——laisserai pas adopter le préambule——

Quelques VOIX : Aux voix ! aux voix !

M. PUTTEE : ——sans enregistrer mon protêt contre l'adoption du bill, sans qu'on nous donne l'espoir de voir adopter quelques-uns des amendements dont nous avons donné avis.

Une VOIX : Parlez plus fort.

M. PUTTEE : Je regrette qu'un député à l'autre bout de la Chambre ne puisse pas m'entendre. Je le répète, je ne me propose pas de faire, ce soir, un long discours—

Quelques VOIX : Bravo !

M. PUTTEE : ——mais je dirai seulement que je suis résolu à ne pas laisser adopter le préambule de ce bill——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. PUTTEE : ——sans protester contre la tentative de l'adopter en méprisant les amendements dont avis a été donné et sans tenir compte des arguments invoqués depuis deux jours, depuis que la Chambre est saisie de cette question.

La décision que vous avez rendue, M. le Président, relativement à la pertinence de la question de la nationaisation des voies ferrées, m'étonne.

Quelques VOIX : A l'ordre.

M. PUTTEE : Quand pour la première fois, cette question entra dans le domaine public, le premier ministre du Manitoba fit observer que son parti avait remporté la victoire parce qu'il s'était déclaré favorable à la nationalisation des voies ferrées. Il déclara à son auditoire que l'heure n'était pas sonnée où le Manitoba devait adopter ce principe, que la population de la province ne consentirait pas à l'heure présente à confier la propriété et l'exploitation des chemins de fer à des politiciens, mais il prétendit avoir conclu un arrangement qui assurait à la province tous les avantages de ce système sans l'exposer à aucun de ses inconvénients. Je n'entends pas traiter ce sujet de la nationalisation des chemins de fer, mais je m'étonne qu'on ait rappelé à l'ordre l'honorable préopinant (M. Richardson, Lisgar) qui s'était aventuré sur ce terrain, car on m'a reproché, devant le comité des chemins de fer, de renier les principes que j'avais énoncés à plusieurs reprises dans cette enceinte, lorsque je me déclarais favorable à l'exploitation des voies ferrées par l'Etat. Je suis heureux de constater que le débat s'est prolongé et je prétends que l'adoption de ce bill n'a pas été retardée par une opposition factieuse. Avant aujourd'hui, la nature du débat semblait encore plus étrange que celle du bill. A une exception près, pas un de ceux qui étaient en sa faveur ne l'avait déclaré. Ce n'est qu'aujourd'hui que les représentants du

Manitoba ont motivé leur opinion. En réalité, jusqu'ici les membres de la Chambre s'étaient contentés de nous répondre : Peu nous importe, mais on reconnaît maintenant l'existence des inconvénients que nous avons constamment signalés. Je n'élèverais pas la voix pour combattre le préambule du bill, si une personne autorisée nous laissait espérer que nos recommandations seraient acceptées. L'ordre du jour contient un amendement que je ne vois pas de raison de repousser. Il propose d'adopter ce bill, mais de ne lui donner force de loi que lorsqu'il aura été ratifié par la législature manitobaine. Je ne doute pas le moindrement que les compagnies de chemin de fer seront heureuses de conclure le marché si la législature n'a pas changé de sentiment depuis la passation du contrat. J'ai consulté quelqu'un à qui il avait été donné d'examiner soigneusement l'argument, et il m'a déclaré que celui-ci était tellement léonin que s'il avait été conclu par un particulier, les cours de justice le déclareraient probablement nul, parce qu'elles considéreraient que l'autre partie contractante n'aurait pas compris ce qu'elle faisait. Le ministre de l'Intérieur nous a dit aujourd'hui, et cela aurait dû être admis depuis longtemps, qu'il s'agit pour nous d'adopter une loi relative à une compagnie de chemin de fer, concernant un arrangement conclu avec une autre partie que la compagnie ne saurait lier sans notre autorisation. Il a toujours été d'usage que le parlement examine au mérite les projets de fusion des compagnies de voies ferrées ; nous avons droit et il est de notre devoir de le faire. Même si un simple actionnaire de l'une des compagnies se présente devant nous, nous lui prêtons l'oreille. Dans le cas actuel, c'est la population du Manitoba qui réclame. Le ministre de l'Intérieur ne voit dans cette affaire que la compagnie du chemin de fer et la législature du Manitoba, et il semble oublier que c'est la population de cette province qui s'adresse à nous. Nous ne représentons pas ici les corporations, nous sommes censés protéger l'intérêt public de la manière la plus complète. Le représentant de Labelle a fait observer qu'en vertu du contrat renfermé dans ce bill, il était bien probable que les tarifs au Manitoba seraient différents de ceux d'Ontario et des Territoires du Nord-Ouest, et que ceux qui prévaudraient dans Ontario seraient plus élevés qu'au Manitoba. Il était certain que la population demeurant en dehors des limites de cette dernière province se plaindrait au comité des chemins de fer du Conseil privé, et pour remédier à ces griefs, nous a déclaré le ministre des Chemins de fer, le comité aurait à abaisser les prix du transport ailleurs ou à les augmenter au Manitoba. Selon toutes les probabilités, on soutiendrait qu'en dehors de cette province les tarifs sont aussi bas qu'ils peuvent l'être et, par conséquent, le gouvernement serait tenu d'ordonner d'élever les tarifs dans les limites du Manitoba. Le ministre de l'Intérieur n'a pas tenu compte de cette éventualité qui créerait un conflit entre les autorités fédérales et le gouvernement manitobain. Cela, il me semble, a été clairement démontré aux membres de la Chambre. Avant de nous demander d'adopter le préambule de la présente loi, on devra nous dire si des mesures seront prises pour parer à cet inconvénient. Quelques-uns ont prétendu que cette affaire avait soulevé un trop long débat et que le sujet était épuisé. Jusqu'ici, tous ceux qui s'étaient prononcés partageaient la même opinion, mais je crois que cette discussion a eu l'heureux résultat de dévoiler les imperfections de la mesure. Aujourd'hui pour la première fois, les partisans du bill ont élevé la voix.

M. LaRIVIERE : Mon honorable ami (M. Puttee) sait bien qu'un membre de la droite a prononcé un discours de deux jours, nous enlevant ainsi la chance d'exprimer notre opinion.

M. PUTTEE : J'ai dit à une exception près. Le représentant de Macdonald (M. Boyd) a, ce soir, pour la première fois à ma connaissance, mis en doute l'hostilité de la population de Winnipeg. Lundi dernier, pendant la soirée, j'ai abondamment démontré à la Chambre quel était le sentiment de la population de la ville de Winnipeg et de la province entière touchant cet arrangement et je n'ai pas été contredit avant ce soir. Je déclare catégoriquement qu'à Winnipeg l'opinion publique est presque aussi unanime à blâmer ce marché qu'elle l'a jamais été dans son opposition à toute autre mesure. J'ai prouvé quel était le sentiment public par la citation d'articles de journaux. J'ai raconté ce qu'avait fait le conseil municipal, qui était hostile à ces arrangements et qui, à la recommandation du comité des finances, examina l'affaire. J'ai également parlé de l'attitude de la Chambre de commerce, qui a fait tous ses efforts pour obtenir que le gouvernement lui prête l'oreille et propose un arrangement légitime qu'elle pourrait approuver et qui, en fin de compte, après qu'on lui eût dit à plusieurs reprises que le titre hypothécaire contiendrait toutes les garanties, perdit toute confiance et désapprouva le marché. J'ai déclaré que le Conseil des métiers de Winnipeg qui, étant partisan de la nationalisation des voies ferrées, a combattu cette mesure dès le commencement, de même le parti ouvrier, qui est une association politique.

J'ai cité de nombreux articles du Winnipeg Commercial, le seul journal de commerce de l'ouest, mais organe aussi digne de foi que n'importe quelle autre publication canadienne et qui ne se laisse pas entraîner par des considérations politiques, mais qui a examiné l'arrangement comme une question d'affaires. J'ai invoqué en témoignage le sentiment exprimé dans les assemblées publiques qui blâmaient ce marché. Le représentant de Macdonald a dit que ces assem-

blées étaient plutôt en faveur de l'arrangement et que si les personnes présentes avaient été appelées à voter, la majorité aurait approuvé les transactions du gouvernement.

La Tribune du samedi, 16 mars, dans son compte rendu de l'assemblée, dit :

Le succès de l'assemblée publique qui a eu lieu au théâtre de Winnipeg, hier soir, pour continuer la discussion du marché concernant les chemins de fer a été quelque peu amoindri par la conduite de tapageurs, tirés des rangs des partisans de l'arrangement conclu avec les compagnies de chemin de fer. On savait dès hier matin qu'on organisait une démonstration en ce sens, et en prévision de quelque tapage, des constables surnuméraires avaient été postés dans différentes parties du théâtre. Un groupe de personnes, apparemment des terrassiers qui avaient envahi une partie du balcon, donnaient le signal des interruptions ; mais leurs clameurs étaient intempestives et prouvaient qu'ils ne connaissaient pas le premier mot de la question. Néanmoins, ils prouvèrent hors de tout doute jusqu'où allait leur ignorance, en interrompant MM. Sproule et Samson Walker, qui défendaient la cause de ceux qui avaient retenu leurs services.

Le théâtre regorgeait d'auditeurs, dont la plupart étaient absolument favorables à la résolution blâmant l'arrangement intervenu, et demandant la protection du gouvernement fédéral dans cette affaire.

Je n'aurais pas lu cet entrefilet si je n'avais pas obtenu les mêmes informations d'autre source. Le Free Press, de Winnipeg donne le compte rendu suivant de la même assemblée :

L'assemblée publique qui a eu lieu, hier soir, au théâtre de Winnipeg, dans le but d'examiner l'arrangement relatif aux compagnies de chemin de fer, a été une affaire colossale. Ce vaste théâtre était rempli d'une foule enthousiaste qui, lorsque la résolution fût présentée, se prononça en sa faveur d'une manière énergique. La foule était de bonne humeur, bien que turbulente parfois, mais il n'y eut pas de désordre. Les interruptions provenaient d'un groupe de tapageurs opposés à toute discussion, et auxquels s'étaient joints des étrangers, des terrassiers et des bûcherons, dont les services avaient été retenus à prix d'argent, et qui se sont rendus sur les lieux avant l'ouverture du théâtre et ont pris des sièges dans le balcon supérieur.

Aujourd'hui même, je recevais une lettre d'un citoyen de Winnipeg, qui assistait à cette assemblée. Il corrobore en tous points les comptes rendus de ces journaux. J'avoue, il est vrai, que les journaux sont également censés donner une teinte politique à leurs comptes rendus, mais ce que n'est que justice de dire que la presse de Winnipeg, à l'instar des journaux des grandes villes, s'est départie de cette pratique. A cette époque, plusieurs tentatives furent faites pour dépeindre sous un faux jour les sentiments des citoyens de Winnipeg touchant ces arrangements. Le représentant de Macdonald était, ce soir-là, dans la ville et assistait à l'assemblée, à titre de spectateur désintéressé.

M. PUTTEE.

Lundi dernier, pendant la soirée, j'ai apporté un grand nombre de preuves pour établir quelle était l'opinion publique, au dire des journaux. J'ai entre mes mains plusieurs lettres de différents particuliers, me faisant connaître leurs sentiments. Je sais qu'on accorde généralement peu de poids à ces témoignages ; néanmoins plusieurs des déclarations qui m'ont été envoyées, représentent fidèlement, je crois, les sentiments des citoyens de Winnipeg et de la population du Manitoba. L'un de mes correspondants m'écrit que le public a formé son opinion relativement à la ligne de conduite qu'il devra suivre si le présent bill devient loi. Il saisira la première occasion qui lui sera offerte d'élire un gouvernement qui s'engagera à répudier le marché, et ce gouvernement ne sera ni libéral ni conservateur, mais le résultat d'une coalition entre des hommes choisis dans les deux partis politiques.

La province, dit ce monsieur, est sérieusement dégoûtée, et ce dégoût se manifestera, d'après lui, avec des effets terribles, chaque fois que l'occasion s'en présentera, puis il conseille au gouvernement d'augmenter l'effectif de la milice en même temps qu'il adoptera ce bill. L'entreprise n'est approuvée qu'en quelques endroits, là où l'on attend des faveurs du gouvernement, comme Emerson, où l'on a promis de construire un pont et où l'on espère que le " Great Northern " aura une gare. L'auteur de cette lettre est un monsieur qui a subi un échec à la dernière élection provinciale ; c'était un des principaux avocats du programme adopté par le parti aujourd'hui au pouvoir ; la nationalisation des chemins de fer. Il est en même temps ex-maire de la ville de Winnipeg.

J'ai aussi une lettre d'un autre monsieur qui a pris une part très active à la dernière élection provinciale et qui comprend parfaitement le sentiment de la province en cette matière.

Quelques VOIX : Nommez-le.

M. PUTTEE : C'est M. W. R. Mulock ; il écrit que le sentiment de la province est virtuellement unanime contre cette affaire.

L'honorable député de Macdonald dit que dès que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique eût connu la nature du marché, elle a offert au gouvernement du Manitoba environ $5,000,000 ou $6,000,000 pendant les cinq années suivantes ; il a attaché beaucoup d'importance à ce fait ; il prétend que l'on devrait considérer ce montant comme la valeur du marché actuel. Je ne partage pas l'avis de l'honorable député sur ce point. Cela prouve simplement et d'une manière concluante que l'argument apporté par l'honorable député de Norfolk-nord est bien fondé, savoir : que pendant les deux ou trois prochaines années, le tarif fixé pour le transport des marchandises diminuera certainement. J'ignore si la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est favorable à ce marché ; je ne sais

pas si elle est entendue avec les intéressés à ce contrat, mais il est très probable que la rumeur à cet effet est assez bien fondée ; mais en tout cas, son offre de dépenser $5,000,000 pendant les cinq prochaines années serait une offre peu élevée pour un monopole absolu. Si elle pouvait obtenir un monopole de cette nature à ce prix, elle l'obtiendrait certainement à bon marché.

La Compagnie de chemin de fer Pacifique Canadien, par l'entremise de son président, avant que cette opération eut été rendue publique, a offert au gouvernement provincial un arrangement qui semblait être très profitable. Mais il n'y a pas de preuve que ce soit là la valeur que nous devions attribuer à ce marché. Comme l'a dit le premier ministre de la province, et avec beaucoup de raison, il ne pouvait considérer cela comme une offre alternative parce que les gens du Manitoba désireraient se débarrasser de ce monopole, et il serait tout à fait hors de question de le renforcer en y ajoutant d'autre part, l'avantage de cinq millions. Je ne crois pas que l'on doive nous demander d'adopter ce bill sans nous informer si quelques-uns de ces amendements dont on nous a donné avis, seront acceptés. Je crois avoir exposé le cas impartialement en disant que, bien que la question ait été devant le comité durant quatre jours, elle n'a pas été l'objet d'une attention convenable, que le bill n'a pas été amendé comme il aurait pu l'être si nous eussions étudié les deux côtés de la question. Dans tous les cas, je prétends avoir étudié ce bill sérieusement ; je prétends que les gens du Manitoba y sont opposés et que nous avons parfaitement le droit de nous attendre à ce que le gouvernement protège la province. Quoi qu'il en soit, j'ai démontré la sincérité de ma conviction à l'effet que la province est contre le bill, lorsque j'ai offert,—et je crois que ceci est une des meilleures propositions qui aient été faites—que la question fût renvoyée au peuple de la province. Je ne crois pas que la proposition de la renvoyer à la législature soit suffisante. La législature du Manitoba serait probablement convoquée immédiatement pour adopter la mesure.

M. CHARLTON : M. le Président——

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le préambule sera-t-il adopté ? Adopté.

M. CHARLTON : Non, M. le Président.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'ai compris qu'il était adopté avant que personne ne se levât.

M. CHARLTON : Non, j'étais debout.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je n'ai vu personne debout et j'ai déclaré le préambule adopté. Je décide qu'il était adopté avant que personne ne se levât.

M. CHARLTON : Je n'ai que ceci à dire : j'étais debout et j'ai essayé d'attirer votre attention, mais vous avez refusé de regarder dans cette direction. Je ne demande pas une partie considérable du temps du comité, mais je n'ai pas l'intention d'être bâillonné. Si le gouvernement et la Chambre désirent faire adopter ce bill, ils auront la bonté de se rappeler qu'il sera nécessaire de donner franc jeu à ceux qui prennent part à cette discussion.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Je dis que lorsque j'ai déclaré le préambule adopté, il n'y avait personne debout, et j'ai dit " adopté ", et après cela, l'honorable député, (M. Charlton) s'est levé. Maintenant, si c'est le désir du comité de prolonger la discussion, naturellement, l'affaire est entre ses mains.

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'honorable député (M. Charlton) s'est levé immédiatement.

M. CHARLTON : J'étais debout avant que le préambule fût déclaré " adopté ". Je suis le meilleur juge en cette matière, car vous ne regardiez pas dans cette direction et vous n'avez pas levé la tête. Je ne me suis pas levé pour faire un discours, mais je suis ici pour affirmer mes droits comme membre du comité. Si l'on me permet de continuer, je continuerai ; sinon, je n'essaierai pas de continuer. Je regrette ce petit incident, car je me suis levé dans un esprit de conciliation, pour faire une recommandation.

Le PREMIER MINISTRE : Quelle est la recommandation ?

M. CHARLTON : A mon avis, la discussion de ce bill a été aussi longue qu'il est nécessaire qu'elle le soit au cas où le gouvernement désirerait faire adopter le bill. Si ceux qui s'opposent à ce bill pouvaient être convaincus que le gouvernement est disposé à le faire adopter et s'il y avait une chance raisonnable d'assurer le rejet de ce bill en continuant la discussion, ils auraient le droit de la continuer, mais si le gouvernement veut faire passer ce bill et veut faire rejeter la motion renvoyant ce bill à la législature du Manitoba, il est inutile de continuer la discussion. Je me suis levé pour proposer que le gouvernement exprime sa volonté en cette affaire ; et cette volonté sera ma loi. Si le gouvernement désire faire passer le bill et rejeter la motion ayant pour but de le renvoyer à la législature du Manitoba, je désire le savoir, et mon opposition cessera.

Le PREMIER MINISTRE : J'ai déjà déclaré que le gouvernement n'a pas l'intention de faire de ceci une mesure ministérielle. Mais je n'ai aucune hésitation à dire à mon honorable ami que c'est le désir du gouvernement que le bill, qui est appuyé par l'unanimité presque complète de la Chambre, soit adopté—que la volonté de la Chambre ne soit enfreinte en aucune manière.

M. CHARLTON : J'accepte ceci comme une déclaration qui règlera ma conduite en cette affaire. Dans les circonstances, je considère qu'il n'est pas de mon devoir de pousser plus loin mon opposition à ce bill.

Sur l'article 3.

M. BOURASSA : Avant que l'article 3 soit adopté, je dois déclarer immédiatement que le gouvernement, ayant accepté la responsabilité du principe du bill, ma position est tout à fait identique à celle de l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton). De fait, je n'ai jamais eu l'intention d'avoir autre chose qu'une déclaration de la part du gouvernement à l'effet qu'il est prêt à accepter la responsabilité de cette mesure. Mais j'ai un amendement à l'article 3, dont j'ai donné avis. Comme le comité le sait, et je dois dire que je serai très bref dans mes remarques, ce troisième article est entièrement absent du bill tel qu'introduit en premier lieu. J'ai déjà exprimé l'humble opinion que cet article n'ajoute rien aux pouvoirs du gouvernement manitobain et ne leur enlève rien. Les pouvoirs du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial sont définis par la constitution, que nous ne pouvons certainement pas modifier par un amendement à un bill. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a expliqué clairement au comité qu'il voulait introduire cet article comme un avertissement à l'adresse du gouvernement manitobain quant à l'esprit qui anime le parlement fédéral en adoptant cette législation—c'est-à-dire que le gouvernement fédéral conserverait son plein pouvoir d'intervenir en tout temps pour empêcher le Manitoba d'empiéter sur les droits des autres à ce sujet.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'espère que les honorables députés maintiendront l'ordre pendant un certain temps. Je crois que tout désordre est de nature à abaisser la dignité du comité.

M. BOURASSA : L'article se lit comme suit :

3. Rien dans cet acte ou dans le contrat contenu dans les annexes ci-joints, ou rien de ce qui pourrait être fait conformément à cet acte, ou aux dits contrats ne devra :

(a) détourner ou limiter, temporairement ou autrement, les droits ou pouvoirs (en vertu de la législation existante ou future du parlement du Canada) du Gouverneur en conseil, ou du comité des chemins de fer du Conseil privé, ou de toute commission ou de toute autre autorité concernant aucune matière ou chose, obligations ou devoir ;

(b) placer le Gouverneur du Canada, directement ou indirectement, sous aucune responsabilité, obligation ou devoir, au sujet d'aucun paiement, matière ou chose dans les dits contrats prévus ou mentionnés ;

(c) autoriser la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, à exiger ou demander un tarif différentiel pour le transport des marchandises ou de voyageurs, ou à permettre ou à faire des taux secrets ou spéciaux sur les remises, retenues ou concessions, ou aucun tarif plus élevé pour le transport de marchandises ou de voyageurs que ceux fixés jusqu'ici ou devant être fixés à l'avenir en vertu de l'autorité de la législation existante ou future du parlement du Canada par le Gouverneur en conseil, ou par le comité des chemins de fer du Conseil privé, ou par toute commission ou autre autorité.

Si je comprends bien la portée de cet article, il signifie que si un individu ou un endroit trouve que les tarifs imposés au pays par le gouvernement manitobain en vertu de cet acte, lui nuisent ou établissent des distinctions à son détriment, il peut s'adresser au comité des chemins de fer du Conseil privé pour se faire rendre justice. Ce point a été soulevé au comité et en cette Chambre—et jusqu'à présent, cela n'a été nié en aucune manière excepté que par le ministre de l'Intérieur, lequel a dit que c'était une absurdité puérile, tandis que, dans le comité des chemins de fer, le ministre des Chemin de fer et Canaux a admis que cela était digne de considération—que le gouvernement du Manitoba pourrait fixer les tarifs de façon à ce qu'il n'y eût point de distinction au détriment d'aucune partie de la province, et que cela ne nuisît point aux droits d'une autre province ou à ceux du Canada en général. En conséquence, j'ai donné avis que je proposerais comme je le fais en ce moment, appuyé par l'honorable député de Lisgar (M. Richardson), qu'après les mots " Tout tarif de distinction ", les mots suivants soient intercalés :

—en faveur de ou contre (1) tout individu ou corporation, ou (2) les expéditeurs ou les gens de tout endroit, section, district ou province en particulier.

Je ne vois pas comment, si le gouvernement est de bonne foi, et je suis sûr qu'il l'est, en désirant que cet avertissement au gouvernement manitobain soit efficace, s'il a réellement l'intention d'exercer les pouvoirs mentionnés dans l'article, je ne vois pas quelle objection l'on pourrait avoir à l'amendement que je propose maintenant. Je ne le propose pas avec l'espoir de rendre la mesure satisfaisante à mon point de vue—je suis opposé au bill dans son ensemble, mais puisque la majorité le demande, je me soumets à la majorité sur les droits des gens de certaines localités dans le Manitoba, cela ne devrait pas être un avertissement contre l'empiétement sur les droits des gens et des localités des autres provinces, un avertissement à l'effet qu'on ne doit pas prendre des mesures propres à détourner le commerce au profit de chemins de fer américains, et que ces pouvoirs ne devront pas être exercés au détriment des intérêts des gens du Nord-Ouest, d'Ontario, ou d'aucune autre partie du pays. Après tout, si ceci n'ajoute rien à l'article, cela ne peut faire aucun tort. Si le gouvernement est sincère en disant qu'il est prêt à maintenir les droits du reste du pays au cas où ils seraient lésés, quelle objection peut-il avoir à cet amendement ? Je soumets cet amendement au comité espérant que le comité l'adoptera, non comme une motion ayant pour but de rejeter le bill, mais tout simplement pour donner plus de force à la

réserve faite par le ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le PREMIER MINISTRE : Je dirai à mon honorable ami de Labelle, que si ce bill était devant le comité des chemins de fer, je n'aurais pas d'objection à son amendement, de fait je n'en aurais pas du tout, parce que, à mon avis, il n'ajoute rien et n'ôte rien au sens de l'article qui nous est soumis. L'article se lit maintenant comme suit :

Rien en cet acte ou dans ce contrat contenu dans l'annexe ci-joint ou fait conformément à cet acte ou aux dits contrats ne devra.... autoriser la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord à exiger ou demander des tarifs plus élevés——

——ou aucun tarif établissant des distinctions. Or, il n'y a aucun doute que si une personne est lésée par un tarif de distinction elle a le droit d'appel au comité des chemins de fer. Le chemin de fer Canadien du Nord ne sera pas autorisé à établir des distinctions au détriment d'aucune personne ou d'aucun endroit. Si un endroit est lésé par un tarif de distinction, il aura le droit d'en appeler au comité des chemins de fer. De même, si cette distinction est faite au détriment d'une personne ou d'une localité en particulier ou au détriment d'une province, il y aurait droit d'appel au comité des chemins de fer. Je ne vois pas que l'amendement soit nécessaire.

L'honorable M. SUTHERLAND : A mon avis, l'amendement n'ajoute rien du tout à la valeur de l'article. Ceux qui peuvent être lésés au moyen d'un tarif de distinction ont ce droit en vertu de l'Acte général des chemins de fer. Tout ce que l'honorable député désire obtenir par son amendement est déjà prévu dans l'acte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai qu'un mot à dire. L'honorable député de Labelle m'a attribué des déclarations que je n'ai pas faites, et des desseins que je n'ai pas conçus lorsque ce bill était à l'étude devant le comité des chemins de fer. Je n'ai en aucune manière, suggéré d'inclure cet article dans le bill ; cela ne vient pas de moi. Les promoteurs de ce bill ont introduit un article spécial dans le but d'offrir quelque assistance, du moins je le présume, à quelques membres du comité qui avaient des doutes sur la question de savoir si, en adoptant ce bill, le parlement diminuerait en quelque mesure, son pouvoir et son autorité en la matière.

Tout ce que j'ai suggéré au comité c'est que, vu que le but de l'amendement qui provenait des promoteurs du bill, et par lequel l'on se proposait de déclarer que rien dans l'acte ne nuirait au pouvoir du comité des chemins de fer au sujet des tarifs ; c'est-à-dire que les tarifs ne pourraient pas être plus élevés que les tarifs fixés par le Gouverneur en conseil en vertu de l'acte des chemins de fer, et que vu que l'article ne s'appliquait qu'à la question de l'augmentation des tarifs, je croyais qu'il serait raisonnable d'ajouter aussi un article relatif aux tarifs de distinction ou à l'adoption de remises secrètes ou autres arrangements qui sont clairement prohibés en vertu des dispositions de l'acte des chemins de fer. En même temps j'ai eu spécialement soin d'exprimer au comité ma propre opinion à l'effet que cela ne rendait pas du tout notre position plus forte, qu'il n'était pas nécessaire que nous fissions cette déclaration, que rien de ce que nous pourirons dire ou faire n'ajouterait aux pouvoirs de la législature ni ne diminuerait nos propres pouvoirs, que nous ne lui conférions aucun pouvoir et que nous n'en cédions pas nous-mêmes. De sorte que, lorsque l'honorable député prétend que cet article a été inséré à ma recommandation, il est tout à fait dans l'erreur et il oublie la déclaration que j'ai faite à ce sujet. J'aurais une objection très sérieuse à cet amendement. Si l'honorable député est quelque peu familier avec l'acte des chemins de fer, il doit savoir que cet acte n'a pas la prétention de s'occuper de la réglementation des tarifs lorsque cette réglementation a rapport au trafic qui va au dehors du pays. Il n'a pas été jugé opportun dans aucune législation adoptée en ce pays d'établir des dispositions relatives à ces cas. Il est évident que cet amendement parle de cette questtion en vue d'établir de semblables dispositions, mais je crois qu'il ne serait pas opportun de l'adopter.

M. BOURASSA : Dois-je comprendre que l'acte des chemins de fer ne confère pas au comité des chemins de fer du Conseil privé le pouvoir d'empêcher le Manitoba, s'il le désire, d'envoyer le commerce de l'ouest aux Etats-Unis?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois certainement pas que l'acte des chemins de fer s'occupe le moins du monde de la question du transfert du commerce aux Etats-Unis. Je ne trouve rien dans l'acte qui se rapporte à cette question. L'acte des chemins de fer ne pourvoit pas à la classification des marchandises qui sont transportées au dehors du pays en pays étranger, et qui en sont rapportées directement. Nous avons refusé de conférer au Gouverneur en conseil le pouvoir de classifier ces marchandises dans le but de fixer un tarif et nous ne réglementons pas les tarifs sur ce trafic.

M. BOURASSA : Alors, cela jette une nouvelle lumière sur la question et cela la rend beaucoup plus sérieuse. Cela démontre que le gouvernement n'a aucun pouvoir en vertu de l'acte des chemins de fer, d'après l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, pour empêcher le Manitoba d'envoyer son commerce aux Etats-Unis. Je crois donc qu'il me sera possible de démontrer que cette question est très importante, et lors-

que nous en arriverons à la troisième délibération, je crois que ce point devrait être rendu un peu plus clair qu'il ne l'est maintenant.

L'amendement (de M. Bourassa) est rejeté.

M. RICHARDSON (Lisgar) : J'ai un autre amendement que je vais lire, puis je ferai quelques remarques. J'accepte la position comme l'honorable député de Norfolk-nord et l'honorable député de Labelle l'ont acceptée. Vu la déclaration du premier ministre à l'effet que le gouvernement désire faire adopter ce bill, nous nous soumettons à l'inévitable. Mon amendement est comme suit :

Que l'article 3 du dit bill soit biffé et remplacé par ce qui suit :

3. Nonobstant tout ce qui est contenu dans l'Acte des chemins de fer ou tout autre acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord ou le Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière LaPluie, les tarifs devant être exigés ou demandés par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord pour le transport de toutes les marchandises à partir de tous les points sur les lignes de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord dans le Manitoba jusqu'à Port-Authur, et depuis Port-Arthur jusqu'à tous les points sur les lignes de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord dans le Manitoba, et de tous les points sur les lignes de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord dans le Manitoba jusqu'à tous les autres points sur les dites lignes dans le Manitoba, seront sous le contrôle absolu du lieutenant-gouverneur du Manitoba en conseil.

Un mot seulement, à titre d'explication ; je dois dire que lorsque ce bill a été adopté à la législature du Manitoba, je crois que la législature a cru qu'elle obtenait le pouvoir absolu de contrôler ces tarifs. J'ai dit cela si fréquemment que je crois qu'il serait superflu de le répéter maintenant. Afin de nous montrer parfaitement équitable envers la législature du Manitoba, si nous devons adopter ce bill, nous devrions donner au Manitoba tous les pouvoirs qu'il a cru obtenir lorsqu'il a consenti à ratifier le contrat. Nous devrions nous désister autant que nous le pouvons de tout contrôle sur les tarifs des marchandises et permettre au Manitoba d'exercer sa juridiction en cette affaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ne vaudrait-il pas mieux introduire un amendement à l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Cela se peut. Je vois parfaitement la force de la remarque faite par l'honorable ministre, mais c'est là ce que le Manitoba s'attendait à avoir lorsque ce contrat a été ratifié. Si nous faisons cela, il ne peut revenir contre nous pour réclamer des dommages, ni nous demander de payer ses dettes s'il est ruiné.

L'amendement de M. Richardson (Lisgar) est rejeté et l'article est adopté.

M. BOURASSA.

Sur les annexes A et B.

M. RICHARDSON (Lisgar) : J'ai l'honneur de faire la motion suivante dont nous avons parlé ce soir :

Que cet acte n'entrera en vigueur que lorsqu'il aura été ratifié par l'Assemblée législative du Manitoba.

L'amendement est rejeté.

M. PUTTEE : J'ai l'honneur de proposer l'amendement suivant dont j'ai donné avis :

Cet acte n'entrera en vigueur que lorsque les contrats y mentionnés auront été soumis directement aux électeurs de la province du Manitoba, et lorsque la majorité des votes inscrits sera constatée être en sa faveur.

Je proposerais cet amendement à tout bill imposant une semblable responsabilité à la province. Je crois que le peuple lui-même a le droit de dire enfin de compte s'il est ou non en faveur de cette mesure.

L'amendement est rejeté.

Les annexes A et B sont adoptés.

Le bill est rapporté.

M. l'ORATEUR : Quand ce bill sera-t-il voté en troisième délibération?

Quelques VOIX : Maintenant.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Ceci peut-il être fait sans le consentement unanime de la Chambre ?

Quelques VOIX : Oui.

M. l'ORATEUR : Est-ce le désir de la Chambre que le bill soit voté en troisième délibération maintenant ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Attendez, M. l'Orateur, laissez-moi comprendre la situation. La Chambre a-t-elle le droit, nonobstant les objections de certains députés, de voter ce bill en troisième délibération maintenant ?

Le PREMIER MINISTRE : Evidemment. Il n'y a aucun doute là-dessus.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Alors, j'ai l'honneur de proposer un amendement, appuyé par l'honorable député de Labelle :

Que le bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit lu la troisième fois dans six mois.

M. BOURASSA : Afin d'empêcher le gouvernement du Manitoba de faire des distinctions au détriment des droits du peuple des autres provinces, ou de détourner le commerce du Canada vers les Etats-Unis, j'ai proposé un amendement à l'article 3. Le premier ministre nous a dit que le pouvoir d'empêcher cela appartient au comité des chemins de fer du Conseil privé, mais deux minutes après, le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que ce pouvoir n'appartient pas au comité. Eh bien ! il nous faudrait savoir où nous en sommes. D'après ce que nous a dit le ministre de

l'Intérieur, il n'y a aucun doute que la province du Manitoba s'arrogera ce pouvoir et probablement un peu plus de pouvoir que la loi ne lui en confère. Il est arrivé dans cette province que, lorsque la constitution était claire et lorsque le plus haut tribunal du pays avait déclaré que la constitution s'y opposait, le gouvernement du Manitoba a trouvé moyen de violer l'esprit de la constitution. Si le gouvernement du Manitoba a déjà trouvé moyen de soulever un agitation politique telle que le gouvernement du Canada n'a pas jugé opportun de faire respecter la constitution, lorsque celle-ci était évidemment en faveur d'une certaine partie de la population—et je ne suis pas prêt à dire que le gouvernement du Canada a eu tort de ne pas intervenir en cette affaire—je dis que, lorsque nous créons une autorité qui peut amener un conflit entre la province et le Canada, il est de notre devoir d'examiner la question avec soin. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit maintenant qu'il n'y a rien qui puisse empêcher le gouvernement manitobain de détourner le commerce de cette province au profit des Etats-Unis. C'est là le point que j'ai soulevé au comité des chemins de fer, c'est là le point que j'ai soulevé lundi dernier, c'est là le point sur lequel depuis huit jours je me suis efforcé d'obtenir une explication de la part du ministre des Chemins de fer et Canaux. Mais c'est seulement à deux heures du matin, après un long débat, et sur un léger amendement à un paragraphe, que le ministre juge à propos de jeter un peu de lumière sur le sujet, et cette lumière fait voir qu'il n'y a rien dans l'acte des chemins de fer qui lui permette de protéger le peuple du reste du Canada contre l'ingérence indue de la province du Manitoba. Le ministre nous dit qu'il ne veut pas introduire dans une législation particulière ou spéciale des pouvoirs que nous possédons déjà en vertu de l'acte des chemins de fer. Est-ce que cette législation est une législation ordinaire ? Non. C'est une législation tout à fait sans précédent, et qui exige des sauvegardes sans précédent. Le ministre des Chemins de fer et Canaux m'a accusé d'avoir mal cité ses paroles, et s'il en est ainsi, je lui en demande pardon, car je veux être juste envers tout le monde ; mais le ministre accuse-t-il de l'avoir mal cité quelqu'un de ceux qui disent qu'il a déclaré au comité des chemins de fer que les pouvoirs conférés au gouvernement manitobain en vertu de ce bill pourraient être la cause d'un grand conflit entre le Manitoba et le Canada ? Je suppose que l'honorable ministre ne se lèvera pas maintenant pour déclarer qu'il n'a pas prononcé ces paroles, parce que tous les membres du comité en sont témoins. Outre cela, j'ai compris que l'honorable ministre avait dit que ce serait une bonne chose, bien que peut-être cela n'aurait pas grande portée aux termes stricts de la loi, que d'introduire ceci comme un avertissement au gouvernement manitobain. L'honorable ministre dit que je l'ai mal cité. Fort bien ; je retire cela ; mais je ne retire pas la déclaration qu'il a faite lorsqu'il a dit que ce bill causerait un grave conflit entre l'une des provinces et le gouvernement du Canada. L'honorable ministre a soulevé la question pour dire qu'à cause de certains tarifs adoptés par le gouvernement manitobain, il serait peut-être du devoir du gouvernement fédéral d'intervenir et d'élever ses tarifs afin de l'empêcher de détourner le commerce de ce pays vers les lignes américaines. L'honorable ministre ne s'est guère compromis en donnant des détails ; de fait, il ne s'est guère livré en ce qui concerne ce bill avant ce soir. Après la déclaration faite par l'honorable ministre, il y a quelques instants, le pays a le droit de savoir quel serait l'effet de cette législation. D'un côté, le premier ministre dit qu'il possède déjà ce pouvoir, et le ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il ne possède pas ce pouvoir. J'aimerais à savoir quels sont les pouvoirs qu'il possède, et le pays aimerait à le savoir.

M. BOYD : L'honorable député ne sait-il pas, d'après le débat qui a eu lieu ce soir, qu'en 1899, des marchandises du Manitoba valant $1,000,000 sont allées à Duluth par le réseau du Pacifique du Nord ?

M. BOURASSA : Je ne m'occupe pas du tout de ce qui est arrivé. S'il a été fait quelque chose de mal, ce n'est pas une excuse pour commettre un autre tort. Ce qui a été fait nous importe peu. Nous avons à nous occuper ici d'une certaine législation. Cette législation peut être la cause de grandes difficultés entre une province et le gouvernement fédéral. Cette législation spéciale est le résultat d'une agitation populaire comme celle qui a été mentionnée en cette Chambre cette après-midi par l'honorable ministre de l'Intérieur comme ne justifiant aucune intervention fédérale dans la province en ce qui concerne la réglementation de ses communications par voies ferrées. C'est une agitation de ce genre qui porte un membre du cabinet à se lever et à voter en faveur d'un bill qu'il désapprouve, contre lequel il dit qu'il aurait parlé et voté s'il eût été membre de la législature qui l'a adopté ; et maintenant ce parlement est appelé à sanctionner cette législation pour l'unique raison que le sentiment provincial au Manitoba est tellement fort qu'il ne tolérerait pas l'intervention. Si ce sentiment est tellement fort que nous ne sommes plus libres de nous opposer à cette législation, que sera-ce lorsque la législation sera adoptée et lorsque le gouvernement devra intervenir en faveur du reste du pays ? Je sais qu'il est inutile de protester contre cette législation ; mais à cette dernière phase du bill je ne le laisserai pas passer sans protester de nouveau contre la manière dont il

a été conduit. Nul ne s'est levé pour dire un mot en faveur de la mesure excepté deux députés du Manitoba, qui l'ont défendu très faiblement. Nul n'a parlé en sa faveur avant qu'il eût été discuté durant quatre jours ; et je crois qu'il était temps de le défendre lorsque le seul ministre qui ait parlé en faveur du bill a déclaré qu'il avait l'intention de voter en faveur bien qu'il y fut opposé. La discussion n'est pas un bon certificat ni pour la législation ni pour notre responsabilité. On m'a accusé de poser à la vertu ; mais je n'ai aucun intérêt direct à cette législation. Quelles qu'en puissent être les conséquences pour le peuple du Manitoba, je ne veux pas avoir de responsabilité en cette affaire ; mais du moment que nous sommes appelés à voter pour la ratification ou la sanction de cette législation, nous en devenons responsables. En vertu de cette législation, un gouvernement provincial peut être en position de travailler contre le commerce du reste du pays, de rendre inutile tout le travail que nous faisons chaque jour dans ce parlement pour établir nos facilités de transport, et lorsque nous avons la déclaration du ministre des Chemins de fer et Canaux à l'effet qu'en vertu de l'acte des chemins de fer le gouvernement n'a pas le pouvoir d'empêcher cela, il est urgent, même s'il est inutile de parler, une fois de plus, même pour ceux qui n'ont pas d'intérêts en cette affaire, d'exprimer leur pensée véritable et entière au sujet de cette question.

M. LaRIVIERE : J'ai compris qu'au début, la grande opposition à cette législation était que le Manitoba n'avait pas le contrôle absolu des tarifs. Mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) s'y oppose maintenant parce que le Manitoba a trop de pouvoirs en ce qui concerne le contrôle des tarifs et peut établir une distinction au détriment des autres provinces. Je ne puis comprendre pourquoi ceux qui sont opposés à ce bill ne s'unissent pas ensemble et n'essayent pas d'accorder leurs violons. Dans un cas, l'on nous dit que le Manitoba ne reçoit rien du tout, et qu'il est du devoir du parlement de voir à ce que le Manitoba reçoive ce qu'il espérait recevoir. Maintenant, on nous dit que le Manitoba reçoit trop, et qu'il aura le pouvoir d'établir des distinctions au détriment des autres provinces. Je dis qu'il n'y a aucun sens dans tout cela, parce que, en tant qu'il s'agit de ces intérêts de chemins de fer, le Manitoba ne reçoit que ce que la constitution lui accorde. Nous n'avons pas changé la constitution, et comme l'a dit avec beaucoup de raison le ministre des Chemins de fer et Canaux, s'il vous faut un si grand nombre d'amendements, vous feriez mieux de vous attaquer à la constitution elle-même.

M. BOURASSA : Je suis certain que l'honorable député ne veut pas être injuste envers moi. J'ai basé mon opposition à ce bill sur ces raisons, à chaque phase du bill.

M. BOURASSA.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois pouvoir en toute sûreté en appeler aux membres du comité des chemins de fer qui ont entendu mes remarques lorsque ce bill était à l'étude devant ce comité, pour prouver que je n'ai fait aucune déclaration comportant que ce parlement n'aurait pas plein pouvoir, nonobstant l'adoption de cet acte, et sans les articles qui y sont introduits, d'empêcher le chemin de fer Pacifique du Nord de fixer des tarifs de distinction, et que je n'ai rien insinué à cet effet. Je n'ai jamais hésité à dire que le pouvoir du parlement n'était nullement diminué ; et, bien que j'aie dit cela, je n'hésite pas à ajouter que j'ai craint et que je crains encore que le gouvernement du Manitoba n'impose à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord une réduction de tarifs telle, que cela induira le Canadien du Nord, même avec l'approbation du gouvernement du Manitoba, si c'était nécessaire, à imposer des tarifs plus élevés sur le trafic des parties de sa ligne en dehors de la province du Manitoba, pour compenser les pertes que la ligne subirait dans cette province, sur d'autres parties de ses lignes, en dehors du Manitoba, afin de réduire la perte qu'il subirait sur ses opérations dans cette province. C'est là où je crois que surgiront les difficultés, et jusque-là je n'ai pas changé d'opinion quant aux conséquences qui pourraient résulter de l'exécution de cette convention. Lorsque j'ai dit, il y a un instant, que je ne pouvais pas souscrire à l'amendement additionnel proposé par l'honorable député de Labelle, je pensais aux dispositions de l'acte des chemins de fer, et ces dispositions se rapportent aux marchandises qui sortent du pays et vont en pays étranger, et au sujet desquelles l'acte des chemins de fer ne propose pas que le Gouverneur en conseil exerce aucune autorité ou contrôle, et ne déclare pas quels seront les tarifs imposés. L'acte des chemins de fer décrète d'abord qu'il y aura un classification uniforme des tarifs fixés par le Gouverneur en conseil, et que les diverses classes de marchandises constitueront des catégories différentes et qu'elles seront uniformes sur tout le chemin de fer, et que les mêmes tarifs dans certaines conditions et classifications prévues dans cet acte, qui seront imposés par la compagnie, seront uniformes sur une partie de la ligne avec le tarif exigé par rapport à la même classification sur d'autres parties de la ligne.

La loi déclare en toutes lettres que les compagnies de chemins de fer ne pourront pas établir de tarifs différentiels. Après avoir indiqué la classification que l'on devra suivre dans la répartition des différentes classes de marchandises, elle ajoute :

La compagnie en fixant ou réglant les tarifs à demander et recevoir pour le transport d'effets, devra, excepté à l'égard du trafic d'entier parcours à destination ou venant des Etats-Unis, adopter et suivre toute classification uniforme du fret que le Gouverneur en conseil, sur

le rapport du ministre, prescrira de temps à autre.

Ce qui veut dire que les compagnies ne sont pas tenues de se conformer aux tarifs établis par la loi pour les marchandises qui sortent du Canada ou qui y sont apportées des Etats-Unis.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Cette règle est en vigueur sur tous les chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, sur toutes les lignes.

M. CLARKE : Est-ce que le bill actuel annule ou modifie quelques-unes des dispositions de la loi des chemins de fer?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune, seulement cet amendement a pour but de mettre de côté cette sage mesure, et chacun sait que ce que l'on propose n'est pas de notre juridiction, ou si ça l'est, il s'agit d'une disposition qui ne peut être mise en vigueur. Les pouvoirs possédés par le parlement, quant à ce qui concerne les tarifs des chemins de fer, sont bien clairs et bien précis. C'est afin de faire voir au comité que cet amendement peut tout au plus servir à embrouiller les choses, qu'il n'est pas conforme aux dispositions de l'acte des chemins de fer, et qu'il a pour but d'imposer sur ce trafic particulier des restrictions et des obligations qui n'existent pas généralement pour les autres voies ferrées du Canada. J'ai attiré l'attention du comité sur ses dispositions.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je n'ai qu'un mot à ajouter aux remarques de l'honorable député de Labelle. C'est un spectacle bien extraordinaire que de voir tout un gouvernement et tous ses partisans appuyer un bill que tous considèrent comme étant une mesure imprévoyante, et je ne crois pas qu'il y ait parmi eux trois députés prêts à déclarer que ce projet de loi n'est pas de nature à causer un tort considérable à la province du Manitoba. Puisqu'il en est ainsi, je ne puis laisser prendre le vote sur cette question, sans déclarer que nous offrons ce soir au pays un des spectacles les plus extraordinaires qui se soit jamais vu dans la Chambre des communes. Je ne puis m'empêcher de songer à ce que des libéraux comme Papineau, Baldwin, Lafontaine, Alex. Mackenzie, George Brown et Edward Blake penseraient d'un pareil spectacle et quelle serait leur attitude sur une question de cette nature. L'avenir ne pourrait manquer de justifier la ligne de conduite suivie dans la circonstance actuelle par des hommes comme les députés de Norfolk-nord, de Labelle et autres.

L'amendement proposé par M. Richardson (Lisgar) est mis aux voix.

POUR :

Messieurs

Bourassa, Charlton, Puttee, Richardson (Lisgar), Wallace.—5.

CONTRE :

Messieurs

Alcorn, Ball, Bazinet, Bell (Addington), Blain, Blair, Boyd, Broder, Bruce, Bruneau, Bureau, Calvert, Carscallen, Clarke, Cochrane, Culbert, Davies (sir Louis), Davis, Demers (Lévis), Demers (Saint-Jean), Douglas, Emmerson, Erb, Ethier, Fielding, Fisher, Fortier, Fortin, Fowler, Fraser, Gallery, Galliher, Geoffrion, Gibson, Gilmour, Girard, Gould, Hackett, Harwood, Henderson, Heyd, Holmes, Hughes (Victoria), Hyman, Johnston (Cap-Breton), Johnston (Cardwell), Johnston (Lambton), Kendall, Kidd, Lancaster, Lang, LaRivière, Laurier (sir Wilfrid), Lavergne, LeBlanc, Lefurgey, Lennox, Logan, Loy, Mackie, MacLaren (Huntingdon), McCool, McEwen, McGowan, McGugan, McIsaac, Madore, Marcil (Bagot), Marcil (Bonaventure), Martineau, Mignault, Monk, Morin, Morrison, Northrup, Oliver, Parmelee, Préfontaine, Proulx, Reid (Ristigouche), Richardson (Grey), Roche (Marquette), Ross (Ontario), Ross (Rimouski), Ross (Victoria, N.-E.), Schell, Scott, Sherritt, Sifton, Smith (Wentworth), Sproule, Stephens, Sutherland (Essex), Sutherland (Oxford), Talbot, Tarte, Taylor, Thompson, Tisdale, Tolton, Tucker, Turgeon, Wade, Ward, Wilmot, Wilson, Wright.—107.

L'amendement est rejeté.

Le bill subit sa troisième lecture et est adopté.

TROSIEME LECTURE.

Bill (n° 69) acte constituant en corporation la Compagnie de pouvoir hydraulique du Saint-Laurent.—(M. Logan.)

Bill (n° 108) acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive Nord.—(M. Dyment, par M. Logan.)

Bill (n° 81) acte concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma, et pour en changer le nom en celui de "Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson."—(M. Dyment, par M. Logan.)

Bill (n° 98) acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière.—(M. Galliher.)

Bill (n° 105) acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kamloops à Atlin.—(M. Prior.)

Bill (n° 120) acte concernant la Haute Cour Subsidiaire de l'Ancien Ordre des Forestiers de la Puissance du Canada.—(M. Heyd.)

Bill n° (111) acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie James.—(M. Murray.)

Bill (n° 80) acte constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie.—(M. Dyment.)

CHEMIN DE FER "ONTARIO, HUDSON'S BAY AND WESTERN."

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 95) concernant la Compagnie de chemin de fer "Ontario, Hudson's Bay and Western."—(M. Dyment.)

Article 9.

M. HENDERSON : Je crois que les pouvoirs accordés par cet article dépassent le but visé par ce bill. Il est facile de se rendre compte, en lisant cet article, qu'il crée une nouvelle compagnie de télégraphe ou de téléphone, en accordant à cette compagnie tous les pouvoirs qu'une compagnie de télégraphe ou de téléphone peut avoir besoin pour contruire et exploiter une ligne et la raccorder à n'importe quelle autre ligne. Ce qui revient à dire que nous pouvons, grâce à ce moyen, créer une nouvelle compagnie qui aura le droit d'exploiter une ligne de télégraphe de Vancouver à Halifax. On n'avait certainement pas l'intention d'accorder tous ces pouvoirs lorsque ce bill a été adopté par le comité des Chemins de fer. Je crois que la chose est passée inaperçue. Je propose donc l'amendement suivant :

Que l'article 9 soit modifié en insérant après le mot "lignes" les mots "sur ses propres lignes de chemins de fer".

L'article tel que modifié est adopté, le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

CHEMIN DE FER CENTRAL DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Le bill (n° 104) acte constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.—M. Fraser—est discuté en comité, rapporté et lu une troisième fois.

M. FRASER : Je propose que ce bill soit adopté et que son titre soit modifié de manière à se lire comme suit : "Un acte concernant la Compagnie de chemin de fer de l'est de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée.)

Adopté.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 106) acte concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud.—M. Geoffrion.

M. BALL : Je demande à ce que le bill soit laissé en suspens.

M. GEOFFRION : Je ne puis accepter la proposition de mon honorable ami. Le bill a été discuté en comité, et je voudrais qu'il serait adopté par la Chambre aussi tôt que possible.

M. SPROULE : Je proteste contre cette procédure à la vapeur, M. l'Orateur ne devrait pas quitter le fauteuil sans une motion régulière à cet effet.

M. BALL : M. l'Orateur, lorsque ce bill est venu l'autre jour devant le comité, j'ai demandé à le faire retarder, ne pouvant assister à la séance du comité convoquée pour le lendemain.

M. MONK : Comme l'heure est avancée, je crois que le comité ferait bien de lever sa séance et sur rapport de progrès passer à l'adoption des bills non débattus. Cela permettra à l'honorable député de discuter ce bill lorsqu'il reviendra devant le comité.

Le comité fait rapport de progrès.

CHEMIN DE FER D'ARNPRIOR ET PONTIAC.

A l'article suivant de l'ordre du jour :

Que la Chambre prenne en considération les amendements apportés par le Sénat au bill (n° 55) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Arnprior à Pontiac.—M. Lemieux.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il a été convenu que tous les amendements proposés par le Sénat seraient laissés en suspens avec les bills devant provoquer de la discussion, et que l'on ne s'occuperait ce soir que des projets de lois auxquels personne ne s'oppose.

M. MORRISON : Ce bill ne provoquera pas de discussion. L'amendement proposé par le Sénat a pour objet d'ajouter un article déclarant que les travaux sont des travaux executés pour l'intérêt général du Canada, ce que l'on avait omis à insérer dans le bill original.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous ne pouvons faire une

exception en faveur de ce bill, et il devrait rester en suspens avec les autres amendements proposés par le Sénat.

M. MORRISON : Je crois qu'avant de prendre cette décision l'on aurait dû consulter ceux qui sont chargés de ce bill, et comme j'ai passé la nuit ici pour le faire adopter, et que cet amendement est une simple formalité, je propose que l'amendement fait par le Sénat soit adopté.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable député n'insistera pas pour que l'on prenne le vote sur cette question. Il nous faut nous en tenir à l'entente intervenue, et je suis en conséquence obligé de proposer l'ajournement du débat.

La motion est adoptée.

DEUXIEME LECTURE.

Bill C (n° 130) acte pour faire droit à James Ward McDonald.—(M. Lennox.)

Bill B (n° 128) acte pour faire droit à Lilias Middleton.—(M. Lennox.)

Bill (n° 135) concernant le chemin de fer le Grand Nord du Canada.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 129) concernant la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack.—(M. Monk.)

AJOURNEMENT.—FETE DE VICTORIA.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je propose que la séance soit levée.

M. HENDERSON : Dans le cas où la Chambre ne serait pas prorogée le 24 mai et que le bill concernant la Fête de Victoria n'aurait pas reçu la sanction royale, quel effet cela aurait-il pour les banques ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Aucun.

M. HENDERSON : Ce ne serait pas un jour de fête légale pour les banques ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne le crois pas.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 14 mai 1901.

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

COMITE DES IMPRESSIONS.

M. PARMELEE : Je présente le cinquième rapport du comité mixte des impressions du parlement. Dans ce rapport, le comité fait des recommandations relativement aux impressions du parlement et a trait particulièrement aux plaintes portées en ce qui concerne la traduction, l'impression et la distribution des documents publics. En proposant l'adoption de ce rapport, demain ou après-demain, j'appellerai l'attention de la Chambre et du gouvernement sur ce qu'il contient.

AFFICHAGE DES BILLS D'INTERET PRIVE.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je propose :

Que vu que la session est avancée, les prescriptions de la règle 60 soient suspendues d'ici à la prorogation.

En vertu de cette motion, il ne sera pas nécessaire d'afficher les bills d'intérêt privé pendant les sept jours entiers.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 139) modifiant la loi relative à l'inspection du gaz.—(M. Bernier.)

Bill (n° 140) modifiant la loi relative à l'inspection de la lumière électrique.—(M. Bernier.)

TERRITOIRE DU YUKON—TRAITEMENTS DES MAGISTRATS.

Le PREMIER MINISTRE (par le ministre de l'Intérieur) : Je propose que, demain, la Chambre se forme en comité général pour examiner la résolution suivante :

Résolu, qu'il est opportun de prescrire que les traitements des magistrats de police de Dawson et du Cheval-Blanc (White Horse) seront de $2,400 par année chacun, et qu'ils pourront retirer, en sus, telles allocations de subsistance qui seront fixées par l'exécutif.

J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que Son Excellence approuve cette résolution.

La motion est adoptée.

SEANCES DE LA CHAMBRE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose :

Que lorsque la séance sera levée, mercredi, le 15 du courant, elle soit levée jusqu'à vendredi, le 17 ; que la Chambre se réunisse samedi, le 18, à onze heures de l'avant-midi, et que, ce jour-là, l'ordre du jour soit le même qu'à la séance précédente.

La motion est adoptée.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES : Avant de soumettre ces documents, je désire donner un mot d'explication. Dans le budget supplémentaire de l'année prochaine, il

y a un crédit pour des édifices à Dawson. Nous avons constaté, toutefois, qu'il est absolument nécessaire de dépenser une partie des fonds avant le 1er juillet. Nous demandons donc de présenter un crédit supplémentaire pour l'exercice courant, et l'item sera réduit en conséquence dans les autres estimations. Ce n'est pas une augmentation ; c'est simplement le transport d'un crédit à un autre crédit afin que nous puissions nous en servir pendant l'exercice courant.

Qu'il me soit permis de soumettre un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le message est ainsi conçu :

Minto.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un nouveau budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice expirant le 30 juin 1901, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du gouvernement,

Ottawa, le 13 mai 1901.

Sur motion du ministre des Finances, le message de Son Excellence et le budget qui l'accompagne sont renvoyés au comité des subsides.

IMPORTATION ET EMPLOI DES AUBAINS.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le bill (n° 47) modifiant la loi restreignant l'importation et l'emploi des aubains, soit lu la troisième fois.

M. CLARKE : Lorsque le bill a été examiné en comité, le très honorable premier ministre, par courtoisie, a bien voulu permettre que la troisième lecture en fût remise à une journée ou deux, afin de nous donner l'occasion de consulter ceux qui sont très intéressés à cette mesure sur l'efficacité des amendements apportés à la loi relative à la main-d'œuvre. Depuis que le bill a été examiné en comité, j'ai pris la liberté de consulter les ouvriers qui sont fortement intéressés à cette question. Je leur ai envoyé des exemplaires des Débats contenant la discussion qui a eu lieu en comité ; je leur ai aussi envoyé des copies de l'amendement que j'ai suggéré au bill ; je suis autorisé à dire—et leur opinion est conforme à la mienne—que le bill ne sera pas aussi efficace qu'il le serait s'il était amendé dans le sens suggéré, c'est-à-dire, si l'on donnait aux magistrats de police le pouvoir de juger les causes de prétendue infraction à la loi. J'avais espéré que le très honorable premier ministre, après avoir permis d'amender le bill comme il l'a fait, accepterait l'amendement présenté en deux occasions. Vu qu'il ne l'a pas fait, qu'il me soit permis de proposer :

Que le dit bill ne soit pas maintenant lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général avec instruction de retrancher tous les mots après " cinquante dollars " dans le premier article, et de les remplacer par les suivants :—" recouvrables au nom de Sa Majesté, d'une manière sommaire, avec dépens, en vertu des dispositions de l'article 58 du Code pénal de 1892, devant tout magistrat de police, magistrat stipendiaire, juge de sessions ou juge de cour de comté ayant juridiction là où se trouve le délinquant ou là où l'offense a été commise."

On prend le vote sur l'amendement de M. Clarke :

POUR :

Messieurs

Barker,	Lavell,
Bennett,	Lennox,
Birkett,	McIntosh,
Broder,	Monk,
Bruce,	Northrup,
Cargill,	Osler,
Clancy,	Puttee,
Clare,	Richardson (Grey),
Clarke,	Robinson (Elgin),
Cochrane,	Roche (Marquette),
Culbert,	Rosamond,
Fowler,	Sherritt,
Ganong,	Simmons,
Gilmour,	Sproule,
Hackett,	Taylor,
Henderson,	Tisdale,
Johnston (Cardwell),	Tolton, et
Kidd,	Wilson.—37.
Lancaster,	

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Loy.
Bazinet,	Mackie.
Bernier,	Maclaren (Huntingdon),
Britton,	McCarthy,
Bruneau,	McCool,
Bureau,	McCreary,
Calvert,	McEwen,
Carroll,	McGowan,
Charlton,	McGugan,
Christie,	McIsaac,
Capp,	McLennan,
Davies (sir Louis),	Marcil (Bagot),
Demers (Lévis),	Martineau,
Emmerson,	Matheson,
Erb,	Mignault,
Ethier,	Oliver,
Fisher,	Parmelee,
Flint,	Proulx,
Fortier,	Reid (Ristigouche),
Geoffrion,	Richardson (Lisgar),
Gibson,	Roche (Halifax),
Gould,	Ross (Ontario),
Heyd,	Ross (Rimouski),
Horsey,	Ross (Victoria, N.-E.),
Hughes (King, I.P.-E.),	Schell,
Johnston (Cap-Breton),	Sifton,
Johnston (Lambton),	Stephens,
Kendall,	Sutherland (Essex),
Lang,	Sutherland (Oxford),
Laurier (sir Wilfrid),	Tarte.
Lavergne,	Tolmie,
LeBlanc,	Turgeon, et
Legris.	Wright.—66.

L'amendement est rejeté.

Le bill est lu la troisième fois et adopté.

SERVICE DE STEAMERS ENTRE LE CANADA ET LA FRANCE.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je propose que la Chambre se forme en comité pour examiner la résolution suivante :

Qu'il est expédient d'accorder une subvention n'excédant pas une somme de $100,000 par année, pour un service de steamers entre un port ou des ports du Canada et un port ou des ports de France.

La Chambre se rappellera que, depuis plusieurs années, il existe une loi en vertu de laquelle $50,000 par année sont accordés à titre de subvention pour encourager le commerce avec la France. La Chambre sait aussi que pendant cette période, il nous a été impossible d'établir un service convenable pour ce montant. Aujourd'hui, nous proposerons à la Chambre de voter une subvention n'excédant pas $100,000, au moyen de laquelle, toutefois, nous espérons avoir un service beaucoup plus complet. Le service ne sera pas tout à fait le double, mais il sera près du double de celui que nous nous proposions d'établir par la première loi, dans le cas où cette résolution serait adoptée. Cependant, le service minimum sera de dix-huit voyages au lieu de 24, 12 devant se faire pendant les mois d'été et six pendant les mois d'hiver. Ces steamers partiront probablement des ports de Montréal et de Québec pendant l'été, et des ports de Saint-Jean et d'Halifax pendant l'hiver. Comme dans le cas de plusieurs de nos autres subventions, ces steamers iront dans des ports du nord de la France, probablement au Havre et à Boulogne, et ils auront aussi le droit de se rendre dans les ports de la Méditerrannée, s'ils le jugent à propos. Voilà les principales modifications que nous nous proposons d'apporter au bill que nous avons l'intention de baser sur cette résolution.

Bien entendu, la Chambre sait que toutes ces subventions sont en grande partie accordées à titre d'expérience ; et bien que je sois sûr—tous l'admettront comme moi—qu'il est très à propos d'étendre nos relations commerciales avec la France, qui a une population à l'aise de 40,000,000, et avec laquelle, si nous pouvons surtout y expédier nos produits alimentaires, il nous est permis d'espérer faire un commerce considérable ; toutefois, il n'y a aucun doute que nous aurons de grandes difficultés à surmonter, à cause du tarif français et pour d'autres raisons. Ces difficultés, nous espérons les vaincre dans une très grande mesure, en établissant un service de steamers qui feront sinon un voyage hebdomadaire, du moins un voyage tous les dix jours entre le Canada et la France.

Le commerce que nous faisons aujourd'hui avec la France—la Chambre le sait—ne représente pas tout à fait $6,000,000 par année, pour les exportations et les importations ; le chiffre exact est, si je ne me trompe, $5,500,000. A l'heure qu'il est, la plus grande partie de cette somme représente la valeur des importations que nous faisons de France. Mais depuis quelque années, nous avons augmenté dans une mesure raisonnable notre commerce avec la France, et si nous parvenons à établir un service permanent de steamers, il y a lieu d'espérer que nous ferons des progrès considérables dans ce sens. En outre, l'on consomme beaucoup en France certains articles que nous pourrions exporter très avantageusement. Ainsi, il y a lieu d'espérer que nous augmenterons beaucoup notre commerce de pâte de bois. Aujourd'hui, j'en suis informé, la France importe presque toute sa pâte de bois des pays scandinaves, mais rien me semble s'opposer à ce que nous ne puissions pas rivaliser avec ces derniers à des conditions favorables.

Nous espérons aussi beaucoup pouvoir exporter en France de bonnes quantités de fer et peut-être de houille, surtout si nous avons l'avantage de les expédier sur des steamers vers un port français, directement, ce qui, en vertu de la loi de France, serait nécessaire pour obtenir le bénéfice de son tarif. En ce qui concerne les articles fabriqués, nous ne pouvons porter le gouvernement français à nous faire des concessions raisonnables. Nos prédécesseurs—la Chambre le sait— ont fait avec le gouvernement français un traité d'après lequel certains articles sont admis en vertu du tarif minimum ; mais d'après ce traité, nous devions subventionner une ligne de steamers qui feraient le service entre les ports de France et des ports du Canada ; sans cela, comme je l'ai dit, il est très difficile, en vertu du tarif français, d'obtenir la pleine valeur des concessions que l'on nous a faites.

Le gouvernement a cru aussi que c'était un moment favorable pour chercher à augmenter notre commerce avec la France. Je suis heureux de dire que l'on a porté beaucoup d'attenion aux échantillons canadiens exposés récemment à Paris. Ces échantillons ont fait une telle impression sur le public français, que l'on a envoyé un grand nombre de commandes ; il est permis de croire, à mon avis, que nous pouvons augmenter et développer notre commerce, même en ce qui concerne les articles en dernier lieu mentionnés.

J'ajouterai que, virtuellement, c'est une subvention mixte. D'après la loi française, l'on accorde des subventions considérables à des vaisseaux qui font des voyages sur l'océan. La moitié de ces vaisseaux seraient immatriculés en vertu de la loi française, et profiteraient de la subvention accordée par la France, les autres, étant sous pavillon anglais, bénéficieraient de notre subvention. La Chambre sait que les articles aujourd'hui importés de France sont principalement des articles de luxe, tels que soieries, lainages fins, vins et eau-de-vie, et des objets de fantaisie en général. Il a quelques autres articles, mais ceux-ci

constituent les nouveautés. Naturellement, je ne suis pas encore en état de dire quels seront les résultats, mais, si je ne me trompe, il y a lieu de croire que l'on s'apercevra que les fonds que nous nous proposons de dépenser de cette manière ne seront pas gaspillés. D'abord, il est possible que nous ne dépensions pas plus que la subvention dont le chiffre figure aujourd'hui dans le bulletin de lois, c'est-à-dire $50,000 par année ; mais nous prenons des précautions afin que, dans le cas où l'on augmenterait le nombre des steamers, nous soyons libres de porter la subvention à $100,000, mais non au delà. Dans ces circonstances, je crois que la subvention que gagneraient les steamers français employés serait à peu près, sinon tout à fait égale à la nôtre.

J'ajouterai que, bien que ce contrat soit passé avec la compagnie franco-canadienne, cette dernière est convenue de former une nouvelle compagnie à laquelle il sera transporté, et cette compagnie sera en grande partie composée d'actionnaires canadiens. Les gentlemen dont on nous a donné les noms comme ayant consenti à faire partie de la compagnie sont bien connus ici, et leurs noms sont une garantie suffisante que l'entreprise sera poussée avec une vigueur raisonnable. Je donnerai à la Chambre les noms des principaux membres de la nouvelle compagnie à laquelle la compagnie existante se propose de céder le contrat passé avec le gouvernement. Il nous a été impossible d'attendre que cette compagnie fût parfaitement constituée en corporation, à cause du délai légal qui doit nécessairement y avoir avant qu'elle puisse recevoir sa charte ; mais nous avons fait avec les membres de la compagnie canadienne une convention en vertu de laquelle leur contrat devra être cédé à la nouvelle compagnie. Les principaux membres sont l'honorable M. Robt. Mackay, Montréal ; M. Henry Miles, M. Alfred A. Ayer, l'honorable Geo. E. Drummond, l'honorable M. Alfred Thibodeau, M. Blumhart, l'honorable M. Melvin Jones, J. R. Booth, de cette ville, E. B. Douglas et M. Clergue, du Sault Sainte-Marie.

Ce sont là, je crois, tous les faits importants qui se rattachent à la proposition du gouvernement, mais, naturellement, lorsque nous nous formerons en comité, je serai bien aise de donner tous les autres détails nécessaires.

M. SPROULE : L'honorable ministre a parlé de produits alimentaires ; quel commerce l'honorable gentleman espère-t-il faire dans cette spécialité ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Les membres de la compagnie espèrent faire un commerce considérable dans cette spécialité; il est probable, aussi, que l'on pourra faire un commerce considérable de houille, surtout avec les ports de la Méditerranée, car cet article est de plus en plus en demande pour les fins de l'industrie française. Nous avons aussi espéré que le commerce du fer se développerait considérablement.

M. SPROULE : Adoptera-t-on des dispositions pour attacher à ce service des entrepôts frigorifiques ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture, fera la chose de la manière ordinaire.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité, pour étudier la résolution.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous dire quel progrès a fait le commerce avec la France, depuis que le tarif a été remanié ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous n'avons eu aucun service direct de steamers, ce qui semble être presqu'une condition *sine qua non* de tout développement considérable. Mais je puis donner approximativement les chiffres à mon honorable ami. En 1896, nos exportations en France ont rapporté, en chiffres ronds, $581,000 ; en 1897, $690,000 ; en 1898, elles avaient atteint le chiffre de $1,025,000 ; en 1899, $1,557,000 ; cette augmentation provient en grande partie, je crois, de l'exportation de produits alimentaires. L'année dernière, nous avons exporté pour $1,374,000. Ainsi, depuis 1896, l'augmentation de nos exportations a été d'environ 150 pour 100. Il en a été ainsi de nos importations : 1896, $2,782,000 ; 1897, $2,500,000 ; 1898, $4,090,000 ; 1899, $3,879,000 ; 1900, $4,464,000. Comme on le verra, cela porte la totalité du commerce, exportations et importations, à près de $6,000,000 par année, contre $3,364,000 en 1896. Les exportations sont principalement des articles de luxe : soieries, lainages fins, eau-de-vie, spiritueux et nouveautés.

M. SMITH (Wentworth) : Par quelle voie viennent ces importations ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On m'a informé que le commerce se fait, dans une mesure considérable, par les ports américains, mais une partie en vient directement à Montréal. Bien que nous n'ayons aucun moyen de le découvrir, il n'est pas du tout invraisemblable que les exportations que nous faisons en France dépassent réellement ces chiffres, car je ne doute pas beaucoup qu'une bonne partie des exportations portées au compte des Etats-Unis ne soient réellement des marchandises canadiennes expédiées via New-York.

M. MONK : Je crois que nous faisons un commerce très considérable avec la France, et que le meilleur moyen d'encourager ce commerce, c'est ce projet de subventionner une ligne directe de steamers. Qu'il me soit permis d'appeler l'attention du ministre du Commerce sur l'avantage que nous retirerions du fait d'intéresser notre commissaire en France au développement de ce commerce. J'ignore si ce commissaire nous envoie de temps à autre des rapports sur les

perspectives qu'il y a d'augmenter notre commerce avec ce grand pays. Le commissaire sait, sans aucun doute, combien les efforts faits par leurs agents consulaires à l'étranger ont contribué à augmenter le commerce des Etats-Unis. En donnant cet encouragement à l'établissement d'un service direct de steamers avec la France, nous devrions, je crois, nous renseigner parfaitement sur les spécialités de commerce que nous pourrions faire avec ce pays. Je demanderai au ministre du Commerce si nous recevons régulièrement des rapports de l'agent qui nous représente en France ; sinon, je lui demanderai s'il ne serait pas possible de trouver le moyen de renseigner le Canada sur les besoins de la France, et, si c'est nécessaire, d'employer dans ce but une somme qui ne serait qu'insignifiante à mon sens. Nous avons là un agent intelligent, ainsi que ceux qui le connaissent le savent. Si l'on faisait quelque chose dans ce sens, cela contribuerait sensiblement, à mon avis, à nous faire arriver au but que nous voulons atteindre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'hésite pas à dire que si notre agence à Paris était mise sur un meilleur pied, nous en obtiendrions des résultats concidérables au point de vue commercial. M. Fabre reçoit la misérable somme de $3,000 par année. Il a reçu ceux qui se sont adressés à lui, et il a fait son possible pour leur fournir des renseignements sur le Canada. Je sais personnellement que des centaines de visiteurs se rendent à son bureau. Malheureusement, le bureau n'a pas été installé sur un pied commercial. Mon honorable ami (M. Monk) a parfaitement raison de suggérer que l'on fasse des améliorations. Avant l'année dernière, j'avais beaucoup voyagé en France et dans d'autres pays du continent européen, ainsi qu'en Angleterre, mais jamais dans le but pour lequel je m'y suis rendu l'an dernier. Dans l'accomplissement de mes fonctions de commissaire canadien à l'exposition de Paris, il m'a été donné de rencontrer un grand nombre de gens de toutes classes, y compris beaucoup d'intéressés dans toutes les parties du commerce, dans l'exploitation des mines, etc. L'établissement d'un service direct de steamers ne peut que produire des résultats qui nous surprendront. Nous vendons aujourd'hui en France beaucoup de bois à pâte, ainsi que du papier. Je ne doute pas que plus tard nous ne puissions vendre un grand nombre d'articles que nous n'y vendons pas aujourd'hui.

A cette saison, l'année dernière—je crois avoir dit cela à la Chambre, mais cela vaut la peine qu'on le répète—j'ai payé un, deux et même trois francs pour une seule pomme. Cela peut sembler ridicule mais cela est vrai. Je n'ai guère besoin d'ajouter que je n'en ai pas acheté beaucoup. Mais il est vrai qu'en avril et en mai les gens sont obligés de payer des prix ridicules pour certaines espèces de fruits. Grâce à notre système d'entreposage frigorifique et grâce à une nouvelle ligne directe de paquebots, nous pourrions exporter nos fruits en France et les vendre à de très bons prix. Et ce qui est vrai en ce qui concerne les fruits est également vrai en ce qui concerne autre chose. Nous pouvons vendre du fer, du charbon, des meubles, des pianos et autres choses. Nos meubles étaient la seule industrie qui n'était pas représentée à Paris durant l'exposition comme elle pouvait ou aurait dû l'être. Mais en dépit des échantillons inférieurs que nous avions là, un grand nombre de commandes ont depuis été envoyées de France à nos manufacturiers. Mais afin d'assurer le succès, il nous faut, comme l'a dit mon honorable ami, avoir une meilleure agence—non que M. Fabre ne soit pas un homme capable, mais ce n'est pas un homme de commerce et de plus il n'est pas outillé comme il devrait l'être.

Conjointement avec ce programme qui sera activement poussé, il sera nécessaire d'outiller notre agence mieux qu'elle ne l'a été dans le passé. Je ne dis pas que nous serons obligés de dépenser une somme d'argent très considérable, mais il nous faut à Paris un homme de commerce, pouvant parler l'anglais et le français. Nos voisins américains font un commerce immense avec cette contrée, et il y a en France une chambre de commerce américaine. Notre agence là-bas pourra aussi atteindre la Belgique, qui, aujourd'hui, s'intéresse beaucoup au Canada. Le groupe qui se rallie autour du roi des Belges et qui a mené à bonne fin des entreprises si importantes au Congo s'est établi chez nous. Il est en voie de construire de grandes fabriques de pâte de bois et de papier aux chutes de Shawinigan. Ces hommes commandent des millions. Les capitalistes français et belges ont fait de forts placements en Russie et ont perdu des sommes d'argent considérables. J'ai été à même de constater qu'ils ont perdu des sommes immenses. Or, tous ceux qui connaissent les conditions économiques du continent savent qu'il y a abondance d'argent en France et en Belgique. Les habitants de ces contrées ne savent parfois que faire de leur argent et ils le placent à droite et à gauche. Le Canada offre un champ avantageux pour les placements. Nos lois deviennent mieux connues. Ces gens savent que le capital et le travail sont ici en pleine sécurité, et si nous accordons notre attention au continent nous attirerons ici en grandes quantités les capitaux de ces contrées, d'autant plus qu'une quantité considérable de leurs capitaux ont été placés ailleurs et ne donneront pas les profits qu'ils trouveront nécessairement ici.

Peut-être pourrons-nous en même temps établir des relations plus intimes et plus cordiales entre ces deux mères-patries, s'il m'est permis de parler comme Canadien-français, et je crois que c'est là une ambition bien légitime. Il est surprenant de

voir les résultats magnifiques qui peuvent être amenés par des relations plus intimes. Les deux races ont vécu dans la paix et l'harmonie, et je ne vois pas pourquoi l'Angleterre et la France, qui sont au premier rang parmi les nations civilisées, ne devraient pas également vivre dans la paix et l'harmonie. A ce point de vue, je n'ai aucun doute que le programme qui a été inauguré par l'ancien gouvernement, et que nous continuons à appliquer, produira des résultats auxquels les deux partis applaudiront.

M. SPROULE : Je suis d'opinion depuis un grand nombre d'années que notre agent en France n'est qu'un personnage décoratif; et si l'on ne doit compter que sur lui pour le développement de notre commerce, relativement à cette ligne de paquebots, je crains de voir échouer nos efforts. Il peut se faire qu'il soit très compétent sous certains rapports, mais quels sont ces rapports, c'est ce que je ne saurais dire. Je n'ai rien à dire contre ce gentleman, que je ne connais pas personnellement. Il peut se faire qu'il soit très compétent pour le travail qui convient à ses aptitudes, mais il est très important, si nous espérons développer notre commerce avec la France, que nous ayons dans ce pays un agent commercial actif qui soit plus au courant des ressources et des produits du Canada. Nul doute qu'il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit l'honorable ministre quant au montant considérable de capitaux du continent que l'on cherche à placer, et si nous faisons savoir qu'il y a en ce pays un grand nombre d'industries dans lesquelles ces capitaux pourraient être placés avec profit, il n'y a aucun doute que nos progrès seront considérablement accélérés. Un de mes amis qui demeure en France m'écrit qu'il est frappé du montant considérable de capitaux qui restent oisifs et du désir qu'éprouvent les gens de faire des placements, s'ils pouvaient seulement découvrir où les placer avec sécurité et profit. Mais il nous faudrait certainement avoir là un agent commercial actif qui se tiendrait à l'affut des occasions d'étendre nos relations commerciales avec la France et la Belgique.

Si nous espérons réussir à établir un commerce de produits alimentaires avec la France, il nous faudra faire quelque chose en ce qui concerne l'entreposage frigorifique. Le ministre du Commerce dit que le ministre de l'Agriculture y verra, mais je profiterai de cette occasion pour démontrer qu'il faut à ce sujet tenir compte de certaines considérations. Il y a l'argent dépensé pour le voyage, et il y a le prix du fret et la question des compartiments frigorifiques, et de la solution satisfaisante de ces questions dépend en grande partie notre commerce avec ce pays. L'honorable ministre des Travaux publics a parlé du coût des pommes en France, qui indiquerait la possibilité d'un commerce profitable de ce produit ; et bien qu'il ne soit peut-être pas nécessaire d'avoir des compartiments frigorifiques pour les pommes, il leur faudra une espèce d'entreposage frigorifique jusqu'à leur débarquement. Je remarque que nous recevons beaucoup de vins et d'eaux de vie de la France, et j'ignore ce que nos amis les tempérants de la droite penseraient de l'augmentation de ce commerce, mais en ce qui concerne les vins, bon nombre de gens sont d'avis que les habitudes de tempérance seraient favorisées si notre peuple buvait des vins légers au lieu des liqueurs fortes. Nous recevons de France une quantité considérable de soie et de satin, ainsi que des lainages, mais je ne vois pas comment les lainages français pourraient lutter avec les lainages anglais lorsque ces derniers ont en leur faveur le tarif de préférence.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous recevons une classe de marchandises qui n'entre pas en concurrence avec les produits anglais.

M. SPROULE : Ces navires feront-ils une traversée par semaine ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous espérons avoir un service hebdomadaire, mais pour la première année, nous ne nous attendons qu'à un service bi-mensuel en été et mensuel en hiver. Nous ne paierons pas plus de $50,000 pour ce service.

M. SPROULE : Nul doute que l'argent dépensé pour annoncer notre pays à la grande exposition portera de bons fruits, mais nous devrions avoir un bon agent commercial actif là-bas. Je ne crois pas que notre agent actuel soit un homme de ce genre. Il peut être précieux sous certains rapports mais ce n'est pas là ce qui convient à ses aptitudes.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis très heureux de constater dans quel esprit cette résolution est accueillie par tous les partis. Il n'y a pas le moindre doute que les possibilités du commerce entre ce pays et la France sont très grandes et sous certains rapports presque illimités. Le gentleman que nous avons là à présent et qui est là depuis de longues années, M. Fabre, est un excellent représentant sous un grand nombre de rapports. Il excellerait comme agent diplomatique, mais qu'il possède ou non les aptitudes d'un agent commercial, c'est là une autre question. Peut-être serait-il à propos de considérer l'avis qui nous est offert par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) et de voir s'il ne serait pas opportun d'avoir là un autre agent plus versé dans la connaissance des affaires commerciales.

M. Fabre n'a peut-être jamais reçu l'appui qu'il aurait dû recevoir du gouvernement. Il n'a reçu que la pitance la plus minime. Il reçoit $3,500 par année, et à même cela il est obligé de payer un loyer ce qui ne lui laisse que peu de chose pour

sa subsistance. S'il était employé à un salaire suffisant, il pourrait consacrer tout son temps à ce qui devrait être le but véritable d'une agence à Paris. M. Fabre a été nommé il y a vingt ans comme agent d'immigration en France. On peut faire quelque chose en ce sens, mais pas beaucoup parce que le Français n'émigre pas. Mais il y a abondance de capitaux en France. La France est l'une des nations les plus riches de l'univers, et les Français sont très économes. Il y a en France une grande quantité de capitaux oisifs, et ces capitaux pourraient être employés avec profit à développer notre commerce. Qu'un pareil commerce puisse être développé au moyen de cette ligne de paquebots, cela n'est guère douteux. La ligne à laquelle une subvention a été accordée a établi un service d'essai l'été dernier, avec un ou deux petits navires faisant le service entre la France et le Canada. Les honorables députés qui représentent Montréal savent que ces navires sont toujours repartis avec des cargaisons complètes, et qu'ils ne pouvaient suffire au commerce que l'on plaçait à leur dispostion. De sorte que, si nous avions un meilleur service entre le Canada et la France, il y a un immense commerce qui nous attend, principalement en fait d'exportations. Chose étrange, les rapports du commerce et de la navigation que nous avons devant nous démontrent que notre commerce avec la France a augmenté plutôt en matière d'importations que d'exportations. Ce devrait être tout le contraire, de sorte que nous exporterons plus en France que nous n'en importerons. Il y a certains genres de produits en particulier pour lesquels nous pouvons développer un grand marché, tels que la pâte de bois et le papier. Si nous devons devenir un pays manufacturier de papier, comme je crois que nous le deviendrons avant qu'un grand nombre d'années se soient écoulées, la France est l'un des plus grands consommateurs de papier de l'univers. Elle importe chaque livre de pâte de bois qui entre dans la fabrication du papier et qu'elle fait venir de la Suède et de la Norvège. Il n'y a pas de raison pour que nous ne supplantions pas tout le commerce de la Suède et de la Norvège avec la France. La raison pour laquelle nous n'avons pu le faire jusqu'à présent c'est que nous n'avons pas eu de service direct. Les Français ont un triple tarif : le tarif maximum, le tarif minimum et outre cela il ont la surtaxe d'entrepôt. Bien que nous jouissions du tarif minimum en ce qui concerne le papier et la pâte de bois, nous n'avons pu en profiter, parce que pour profiter de tous les avantages du tarif minimum, il nous faudrait une ligne directe faisant le service entre la France et le Canada. Lorsque nous envoyons notre pâte de bois par l'Angleterre, comme il nous faut le faire au moment actuel, cette pâte en entrant en France est assujettie à la taxe supplémentaire qui est la surtaxe d'entrepôt. Mais cette taxe cessera d'affecter les exportations du Canada du moment que nous aurons une ligne directe faisant le service entre la France et le Canada. La France importe aussi beaucoup de houille pour alimenter ses industries. Elle en a beaucoup importé d'Angleterre, mais avec le nouveau tarif en Angleterre, il est probable que nous pourrons fournir de la houille de la Nouvelle-Ecosse au commerce français, et si nous développons nos aciéries à Sydney et au Sault Sainte-Marie, je n'ai aucun doute que nous pourrons fournir à l'industrie française une bonne partie de sa matière première. En conséquence, la perspective est très brillante et je n'ai qu'à répéter que je suis très flatté personnellement de l'accueil qui a été fait à la résolution que nous avons introduite.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (l'honorable J. I. Tarte) : M. Fabre est un homme dont les services sont si précieux que nous ne saurions songer à nous en priver. Ce n'est pas un homme de commerce, mais il a un grand cercle de connaissances dans les sphères commerciales. C'est un homme très utile. Nous devrions avoir un agent commercial en France. On s'intéresse beaucoup à nous en France maintenant. Mon honorable ami de Toronto se rappellera qu'il y a quelques années il y a eu une exposition à laquelle un grand nombre de Français ont pris part. Ils ont été tellement satisfaits de cet essai qu'avant mon départ il m'ont demandé si le Canada n'aurait pas une exposition sur une grande échelle soit à Toronto soit à Montréal. Bien qu'ils soient Français, ils m'ont dit qu'ils préféreraient Toronto, vu qu'ils y ont été si bien traités, et que depuis lors ils vendent dans Ontario des pianos et autres objets dispendieux. Mon honorable ami a remarqué le nom de M. Lyman Jones parmi les promoteurs de la ligne. Cela est dû au fait que la Compagnie Massey-Harris a déjà établi un commerce très considérable en France, mais avec cette ligne elle doublera et triplera ce commerce. Elle vend des intruments aratoires en France où ces instruments ne sont pas connus comme ils devraient l'être. Ils ne font que commencer à être connus. Nous avons eu l'an dernier avec la France un commerce s'élevant à $5,000,000, et comme l'a dit l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), cela ne représente pas le volume du commerce que nous faisons avec la France. Il y a à Montréal un nombreux cercle de Français dont un grand nombre sont devenus Canadiens, qui font un commerce considérable dans cette ville. Par exemple, il y a quelques années, je me rappelle très bien avoir rencontré dans une maison de pension de Montréal un M. Rougier venu de France avec quelques échantillons de serrures pour portes. Cet homme a réussi à établir un commerce très considérable. Il y a un grand nombre de produits principaux que nous pourrions échanger

avantageusement avec la France. Nous pourrions par exemple vendre du fromage aux Français. Notre fromage se vend en grande partie à la classe ouvière en Angleterre, et il n'y a pas de raison pour que nous ne vendions pas du fromage en France. Le fromage coûte cher en France. Il y a aussi le beurre que nous produisons en grandes quantités. Le beurre est dispendieux en France. A l'heure actuelle, le beurre vaut en France de 2 à 2½ francs la livre, tandis que notre propre beurre se vend à un franc.

L'honorable M. ROSS : M. le Président, il y a un inconvénient à ce que ces navires soient enregistrés comme étant français. S'ils venaient avec une cargaison peu complète, ils ne pourraient pas faire escale à Sydney, Cap Breton, et y prendre de l'acier, du fer ou de la houille pour d'autres ports dans le Dominion.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils le pourraient s'ils étaient enregistrés comme navires anglais.

L'honorable M. ROSS : S'ils sont enregistrés comme navires britanniques ou appartenant à tout autre pays qui participe au commerce de cabotage de l'Angleterre, ils peuvent transporter des cargaisons d'un port du Dominion à un autre port. Un vapeur enregistré en France ne pourrait pas prendre de la melasse au port d'Halifax pour la transporter à Montréal, tandis qu'un vapeur norvégien ou italien le pourrait. Ces navires français ne pourraient pas participer à notre commerce côtier. Ils pourraient prendre du fret en France et le transporter à divers ports du Dominion, ou de divers ports du Dominion en France, mais ils ne pourraient pas transporter du fret d'un port du Dominion à un autre port du Dominion en vertu de l'enregistrement français.

M. SMITH (Wentworth) : Je serais heureux d'appuyer toute législation en faveur de l'augmentation de notre commerce avec d'autres pays où ce commerce pourrait être profitable. Dans ce but, je présume qu'il est nécessaire de donner des subventions dans certains cas mais surtout pour établir des communications avec les pays où nous pouvons exporter des produits. Il y a pas de doute qu'il est nécessaire de rechercher des marchés pour nos produits. Dans ce but le premier point essentiel est d'avoir un bon agent commercial dans ce pays ; un agent qui recherchera toutes les branches de commerce qui pourraient nous y offrir un champ profitable. J'ignore quelles sont les aptitudes du gentleman qui nous représente maintenant en France, mais qu'il soit ou non l'homme qui convient pour atteindre notre but, je prétends qu'il est du devoir du gouvernement d'avoir là le meilleur homme possible puisque nous devons subventionner des paquebots pour développer ce commerce.

Je voterai en faveur de cette subvention à condition que ces navires soient pourvus de tout ce qu'il faut pour faire ce trafic. L'honorable ministre (sir Richard Cartwright) dit que cette partie-là est du ressort du ministre de l'Agriculture.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui la partie de compartiments froids.

M. SMITH (Wentworth) : Quel que soit le ministre qui s'occupe de cette question, il est très important que ces steamers soient aménagés de façon à pouvoir transporter en bon état de conservation les produits de matière périssable.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ecoutez ! écoutez !

M. SMITH (Wentworth) : Je ne suis pas aussi enthousiaste que le ministre des Travaux publics au sujet du marché en France pour nos fruits, mais il n'y a aucun doute qu'une ligne directe de steamers peut aider beaucoup. La France est notre plus forte concurrente sur le marché anglais pour quelques espèces de fruits, surtout les poires ; mais nous pourrions peut-être y trouver un marché pour nos pommes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les pêches aussi.

M. SMITH (Wentworth) : Pour que nous puissions transporter nos pommes en bon état en France, il faut que les cales des navires soient bien ventilées. J'ai entendu dire souvent que la raison pour laquelle nous ne pouvions pas faire d'arrangements satisfaisants, à ce sujet, avec les steamers qui vont en Angleterre, était que les contrats étaient déjà faits et que nous n'avons plus de recours contre les compagnies de chemins de fer. Mais, aujourd'hui, nous allons faire un contrat avec une compagnie de steamers nouvelle, et c'est le temps de l'obliger à fournir les améliorations les plus modernes pour la conservation des produits de nature périssable pendant la traversée de l'océan. L'autre jour, devant le comité de l'agriculture, on a dit que nous avons perdu sur notre fromage environ $3,000,000 parce qu'il n'avait pas été rendu en Angleterre en bon état. Cette perte a été causée entièrement par le mauvais aménagement des steamers et des wagons des chemins de fer dans notre pays. Si nous voulons ouvrir un commerce avec la France nous devons exiger que les cales des navires soient ventilées de façon à ce que la température n'y soit pas plus élevée qu'à l'extérieur. La température de l'océan est suffisamment basse pour permettre de conserver frais pendant le transport les poires et même les fruits les plus tendres, si la température à l'intérieur du navire est semblable à celle de l'extérieur. Par ce moyen nous pourrions transporter nos denrées en bien meilleur état sur les marchés européens que dans les compartiments froids, et cela coûterait très peu. Le

coût d'appareils de ventilation dans les navires est purement nominal ; il est bien moindre que celui des appareils réfrigérants. Les compartiments froids, seront peut-être nécessaires pour le beurre, mais pour tous les autres produits, la ventilation des cales suffira. Nous avons voté, l'autre jour, une légère subvention pour un steamer faisant le service d'Annapolis en Angleterre, et destiné à transporter des pommes. Or, d'après ce qui a été dit, dans cette Chambre, il est clair que bien que cette subvention n'ait été votée que pour favoriser ce commerce, on n'a pas pris les précautions nécessaires pour que ce transport fût fait comme il devait l'être.

L'honorable député qui a parlé sur cette question nous a dit que les pommes étaient arrivées en Angleterre gâtées ; qu'enfin, c'était le plus mauvais envoi qui eût été fait de la Nouvelle-Ecosse. Cela montre qu'il est important de prendre des précautions lorsque nous accordons des subventions aux steamers. Si nous voulons créer un commerce de fruits avec la France ou autres denrées périssables, il faut que les cales des navires soient bien ventilées et cette condition devrait être imposée à toute compagnie à laquelle on accorde une subvention.

M. MONK : La proposition de mon honorable ami (M. Smith) est excellente, parce que tous ceux qui connaissent la nature du commerce que nous faisons avec la France savent que ce commerce est surtout celui des produits de nature périssable. Or, puisque nous sommes sur le point de faire un contrat, nous devrons exiger que les navires soient pourvus de tous les appareils réfrigérants nécessaires. Je n'ai aucun doute que si nous voulons étendre nos relations commerciales avec les pays d'Europe, et particulièrement avec la France, nous devons porter nos efforts vers le commerce de produits périssables, y compris les viandes. L'honorable ministre des Travaux publics sait à quel prix la viande se vend en France.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Deux francs la livre.

M. MONK : Oui, et je crois que nous pourrions réussir dans ce commerce. Tous ceux qui connaissent bien M. Fabre savent que tout ce que l'honorable député de Grey-est a dit de lui est absolument vrai, et je m'empresse d'ajouter que ce serait une grande erreur que de nous dispenser de ses services maintenant, parce qu'il nous est extrêmement utile en France. Nous savons tous que pour activer des relations commerciale avec les pays d'Europe, il faut que notre représentant possède, outre l'aptitude commerciale, les qualités d'un diplomate, et sous ce rapport surtout M. Fabre est bien l'homme de la situation. Je demanderai au ministre de s'occuper non seulement d'avoir un représentant commercial en France et un en Belgique, deux pays avec lesquels nos chances sont très grandes, mais aussi dans d'autres pays de l'Europe. Je crois que nous pouvons faire un bon commerce avec l'Italie, peut-être pas aussi grand qu'avec la France, mais un commerce à peu près semblable. La même remarque s'applique à l'Allemagne.

Je crois sincèrement que nous pourrions faire quelques réductions dans les dépenses que nous nous imposons pour nos agents d'immigration, qui après tout ne sont pas d'un grand bénéfice pour le pays. Avec la moitié de ce que nous leur payons aujourd'hui, je crois que nous pourrions avoir des agents qui aideraient beaucoup au développement de notre commerce européen. Ceux qui ont lu le livre d'Edwin Williams sur les causes de la décadence du commerce de l'Angleterre savent quelle insistance il met à montrer que les Américains ont créé leur commerce avec l'étranger grâce à l'emploi de bons agents de commerce. Je crois que nous devrions profiter des conseils que nous donne Edwin Williams, et l'argent que nous dépenserions pour cet objet rapporterait au centuple.

M. WADE : On me permettra, peut-être, de dire quelques mots sur cette question de subvention aux steamers. Il est vrai que la ligne de steamers d'Annapolis, en Angleterre, inaugurée l'année dernière, n'a pas donné satisfaction, mais il n'est que juste de dire que les intéressés avaient demandé ce service, croyant qu'il était suffisant, qu'il leur serait de grande utilité. Avant cela, les producteurs de fruits de la Nouvelle-Ecosse croyaient qu'il était nécessaire d'expédier leurs pommes dans les compartiments froids. Ils ont changé d'opinion depuis et ils sont maintenant convaincus par l'expérience qu'ils ont eue que tout ce qui est nécessaire aujourd'hui est une bonne ventilation des cales. J'apprends que le gouvernement a décidé de payer la moitié du coût de la ventilation des cales dans chaque steamer mais je veux plus que cela, et je demanderai au ministre de mettre dans le contrat avec les steamers qui font le service des ports de la Nouvelle-Ecosse et probablement aussi du port de Saint-Jean, N.B., une clause les obligeant tous à être munis de ventilation pour le transport des fruits. J'ai déjà appelé l'attention de la Chambre sur cette question, et je saisis de nouveau cette occasion d'insister auprès du ministre, parce que c'est l'opinion unanime que c'est absolument nécessaire. Si on fait cela, nous sommes convaincus que les fruits peuvent être transportés avec la plus grande sûreté. Mais si on ne met pas cette stipulation dans les contrats avant d'accorder la subvention aux steamers faisant le service de ces ports, nous commettons une injustice, parce que les expéditeurs sont convaincus que si le gouvernement demandait des soumissions d'autres compagnies seraient prêtes à installer dans leurs steamers les appareils de ventilation nécessaires pour conserver les fruits en bon état dans les cales.

M. OSLER : Je suis heureux que nous puissions tous appuyer cette résolution. Je crois qu'elle est un pas dans la bonne voie et qu'elle profitera au développement du commerce du pays. Je suis entièrement de l'avis de mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) et de mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), qu'il nous faut aller plus loin que cela et nommer des agents de commerce dans tous les pays. Je crois que si nous avions des représentants commerciaux dans les différents pays d'Europe nous pourrions économiser beaucoup sur les dépenses de l'immigration, qui suivrait d'elle-même. Nous aurions une bien meilleure classe d'immigrants que nous avons eue dans le passé. Je crois que le gouvernement devrait étudier la proposition d'obliger les compagnies de steamers à transporter nos produits d'une façon plus convenable, et s'il était nécessaire de voter d'autre argent pour cette fin, je suis sûr que de ce côté-ci de la Chambre nous nous unirions tous au gouvernement.

M. HUGHES (Victoria) : De quels ports partiront ces steamers en hiver ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Des ports des provinces maritimes.

M. SPROULE : Je n'ai pas voulu dire que nous devrions nous dispenser des services de M. Fabre, mais simplement qu'il ne possédait pas, d'après moi, ce qu'il fallait avoir pour faire un bon agent de commerce, et conséquemment, que nous devions en nommer un qui aurait les qualités nécessaires ; mais je crois que nous devrions aller plus loin et avoir aussi un agent en Belgique.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je comprends parfaitement que l'honorable député n'avait pas l'intention d'amoindrir les qualités de M. Fabre comme agent diplomatique. Je dois dire que les propositions que l'on vient de faire ont déjà reçu l'attention du gouvernement, et nous étudions en ce moment la question d'étendre notre commerce en France et ailleurs. L'entreposage frigorifique est plus particulièrement du ressort du ministre de l'Agriculture. Je puis ajouter que le premier ministre m'a fait savoir qu'il espère avoir le plaisir de recevoir, prochainement à Ottawa, en qualité semi-officielle, un agent du gouvernement français avec lequel nous espérons pouvoir entrer en négociations en vue d'obtenir plus d'avantages et privilèges du gouvernement français ; mais ces négociations ne sont pas encore assez avancées pour que nous puissions les faire connaître à la Chambre.

La résolution est rapportée, lue pour la première et deuxième fois et approuvée.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je désire déposer un bill (n° 141) intitulé : " Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les subventions des steamers transatlantiques."

Motion adoptée, bill lu la première fois.

M. WADE.

AMENDEMENTS A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Bill (n° 136) pour modifier l'Acte des chemins de fer, (M. Fitzpatrick), est lu une deuxième fois.

La Chambre se forme en comité.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le but de ce bill est de permettre aux créanciers des compagnies de chemins de fer insolvables de liquider les affaires de la compagnie ou de la réorganiser. Ce bill applique virtuellement aux compagnies de chemins de fer les articles de l'acte des mises en liquidation qui s'appliquent aux autres institutions financières du pays. Les articles de ce bill sont copiés de l'acte impérial de 1867 concernant les compagnies de chemin de fer.

M. HAGGART : Le Solliciteur général voudra-t-il expliquer comment la charte de l'ancienne compagnie passe à la nouvelle ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : La charte ne change pas de mains. Le bill est simplement pour permettre une réorganisation de la compagnie.

M. BRITTON : Je regrette de dire que je n'ai pas eu le temps d'approfondir le bill ; je ne fais que de le lire, et je suis incapable de comprendre, quel avantage ont les créanciers de la compagnie à changer leurs obligations de classe, si la compagnie n'est pas capable d'exploiter son chemin.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'avantage pour la compagnie, c'est qu'elle satisfait certains créanciers.

M. BRITTON : La compagnie peut étendre sa dette de deux manières ; en transférant sa charte à d'autres, ou en obtenant un acte du parlement.

Le SOLLICITEUR GENERAL : La compagnie a des dettes de différentes espèces, dettes hypothécaires et dettes ordinaires. Afin de permettre à la compagnie de se libérer de ces dettes, le bill pourvoit à un projet de distribution auquels les créanciers sont obligés de consentir. Il peut être dans les intérêts des actionnaires de même que des détenteurs d'obligations de réduire la dette de la compagnie et ce projet est pour permettre à une compagnie de faire avec ses créanciers un concordat qui lui permette de réorganiser et de les engager à accepter tant dans le dollar.

Mr. HAGGART : C'est une réduction obligatoire et un moyen de se libérer de ses dettes. Pourquoi ne pas laisser les créanciers obtenir jugement, ainsi qu'ils peuvent le faire en vertu de l'acte des chemins de fer, puis exploiter eux-mêmes le chemin et si c'est nécessaire, s'adresser au parlement pour en obtenir une charte ?

Le SOLLICITEUR GENERAL: Le moyen fourni par le bill est plus satisfaisant. En vertu de la loi actuelle vous pouvez obtenir

jugement contre une compagnie de chemin de fer, vendre le chemin et faire distribuer le produit de la vente par le shérif. Mais vous ne pouvez liquider les obligations de cette manière, à moins que vous ne soyez propriétaire de tout le chemin. Quelquefois il vaut mieux que le chemin continue à être exploité par ses premiers propriétaires, et se contenter seulement de liquider les obligations. Cette loi a été en vigueur en Angleterre depuis 1867 et a donné beaucoup de satisfaction. Ici, au Canada, où les chemins traversent différentes provinces, vous ne pouvez vendre un chemin et faire distribuer les produits de la vente équitablement.

M. HAGGART : Vous pouvez vendre la charte du chemin et ceux qui l'achètent peuvent obtenir du parlement le droit de l'exploiter.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Que mon honorable ami se rappelle l'affaire du chemin de fer Manitoba et Great North Western, et il saura comment ce système fonctionne.

M. HAGGART : Il y a dans l'acte des chemins de fer un article qui permet aux créanciers de prendre possession d'un chemin en vertu d'un ordre de la cour, et lorsqu'ils ont été en possession pendant un certain temps, ils peuvent s'adresser au parlement pour obtenir une charte.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mais pourquoi toutes ces longues procédures ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout cela demande du temps et une législation, et pendant ce temps les affaires de la compagnie souffrent. On a trouvé très utile en Angleterre, de donner ce pouvoir à une cour. Si mon honorable ami a suivi ce qui s'est fait en Angleterre il trouvera que le système y est actuellement populaire et a fonctionné avec satisfaction. Il a pour effet de faire réunir devant la cour les catégories différentes de créanciers, les détenteurs d'obligations, ordinaires et privilégiées, et les actionnaires. Toute la cause est présentée à la cour qui, ensuite, décrète un mode de répartition de toutes les obligations. Cette répartition est généralement acceptée et la compagnie de chemin de fer recommence ses opérations à neuf. Les autres moyens de régler les différents ne sont pas aussi effectifs que celui-ci et je m'étonne que nous ne l'ayons pas adopté avant ce jour. J'espère que la Chambre ne s'y opposera pas. Ce n'est pas une expérience nouvelle, car cette loi a donné satisfaction à l'Angleterre.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Notre loi des mises en liquidation est aujourd'hui applicable à toutes les corporations, moins les compagnies de chemins de fer. Vous pouvez éteindre les obligations au moyen de la loi des mises en liquidation, mais cet acte ne s'applique pas aux compagnies de chemins de fer.

M. MONK : J'approuve l'objet du bill, mais pourquoi a-t-on donné la juridiction à la cour de l'Echiquier ? Ne vaudrait-il pas mieux, pour plus de facilité, donner juridiction à la cour de l'endroit où se trouve le chemin de fer. A propos des avis, je vois que le bill, en deux circonstances, exige que les avis soient publiés dans la Gazette du Canada seulement. Dans notre pays, les détenteurs d'obligations lisent très peu la Gazette du Canada et peut être qu'un avis inséré dans cette gazette ne les avertira pas suffisamment.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il est important que ce projet de répartition soit fait par une cour sur laquelle le parlement a un pouvoir direct. Outre, que les chemins de fer auxquels cet acte s'appliquera seront généralement des chemins de fer traversant différentes provinces, et il est douteux qu'une cour provinciale ait le droit de distribuer l'actif de corporations faisant affaires dans d'autres provinces, il est mieux qu'une seule cour ait juridiction et que l'on ne puisse douter de sa validité.

M. HAGGART : Dans le concordat effectué devant elle, la cour peut-elle diminuer la première et la seconde classe d'obligations ou faire une répartition ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cela ne pourrait être fait qu'avec l'approbation des créanciers eux-mêmes. Il faut que le projet de répartition soit proposé par les créanciers eux-mêmes. Tout ce que la cour a à faire, est ratifier ce que les créanciers ont décidé, ou, lorsqu'il y a nécessité, par exemple, dans le cas d'une irrégularité, la cour peut corriger l'erreur. Mais ce sont les créanciers qui ont l'initiative, et tout dépend de leur volonté.

M. SPROULE : La partie la plus importante de ce bill est la liquidation volontaire. Reste à savoir si les créanciers s'en tireront toujours bien, mais c'est un moyen très avantageux pour les compagnies de chemin de fer.

M. OSLER : Je n'ai aucun doute que nous avons besoin d'une loi de ce genre. Je ne veux pas m'inquiéter de savoir si le bill ou les avis sont suffisants ou s'ils ne le sont pas, mais d'après ma propre expérience, je puis dire que cette loi est nécessaire. J'étais l'avocat, il y a déjà plusieurs années, des actionnaires du chemin de fer du Manitoba et North Western, et je n'exagère pas quand je dis que nous avons dépensé £30,000, en procédures légales, pour liquider les affaires de la compagnie, et, après cinq ou six ans de procès, nous n'avions pas encore la possession ou la maîtrise du chemin. Ce n'est qu'après que nous eussions acheté les obligations de toutes espèces que nous avons pu exploiter le chemin.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce cas montre bien la nécessité de ce bill. Les juges du Conseil privé ont trouvé que c'était

une anomalie curieuse de notre législation, que nous n'eussions pas une loi applicable à la liquidation des chemins de fer, comme pour la liquidation des institutions financières.

M. ROSS (Ontario-sud) : L'article 2 du bill donne une idée de sa portée. Si une compagnie de chemin de fer vient, malheureusement, en de mauvaises affaires, et si quelques créanciers la pressent beaucoup, la compagnie peut s'adresser à une cour et obtenir une décision satisfaisante et avantageuse pour tous les créanciers. Je crois le bill excellent.

M. BRITTON : Le bill est bon, mais il ne va pas assez loin. La meilleure preuve de sa nécessité est la législation que nous avons passée, il y a quelques années, relativement au chemin de fer de Kingston et Pembroke. En vertu de cette loi le chemin de fer va entre les mains d'un séquestre, mais nous savons qu'un séquestre ne peut que revecoir et débourser. Il ne peut prendre aucune initiative, ni faire quoi que ce soit pour augmenter ou développer le trafic du chemin de fer. Mais en vertu de l'article premier, ce n'est que lorsque la compagnie n'est plus capable de continuer ses affaires que les directeurs agissent. Ainsi que je l'ai dit, ce bill est un pas dans la bonne direction ; mais il me semble qu'il devrait aller plus loin, et permettre à d'autres de proposer le concordat. La cour devrait aussi avoir le pouvoir de vendre la charte du chemin. Une fois que la cour est saisie de la question elle devrait être en mesure de payer les réclamations des créanciers et, s'il reste quelque chose, de le distribuer entre les actionnaires.

M. HAGGART : Le Solliciteur général dit qu'il faut pour cela le consentement des créanciers, mais je ne vois rien dans le bill qui dise que ce consentement soit nécessaire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : L'article 5 dit : Le projet sera réputé ratifié par les détenteurs d'hypothèques ou d'obligations émises en vertu de l'Acte des chemins de fer, etc.

M. HAGGART : Mais je parle des créanciers ordinaires du chemin.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Probablement que l'honorable député trouvera que les créanciers sont couverts par l'article 6.

M. HAGGART : Non, l'article ne s'applique pas aux créanciers ordinaires, il n'y a rien dans le bill pour eux.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Regardez à l'article 8.

M. HAGGART : Nous y arriverons dans un instant.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Vous ne pouvez pas mettre toutes les classes de créanciers sur un même pied et rendre ainsi le bill inintelligible. Il faut qu'il y ait une stipulation spéciale pour chaque classe de créanciers.

M. HAGGART : Mais je ne vois aucun article qui exige le consentement d'un créancier ordinaire. Par exemple, dans le cas d'un homme qui a un jugement contre le chemin ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Lorsque nous avancerons dans le bill, je crois que mon honorable ami constatera qu'il pourvoit à tout ce qui est nécessaire.

Article II,

M. HAGGART : Il n'y a rien qui couvre le cas de l'ouvrier ordinaire, par exemple, d'un ouvrier qui a une réclamation contre le chemin.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le créancier ordinaire n'est pas affecté par ce bill. Ce bill ne se rapporte qu'aux créanciers hypothécaires et aux actionnaires. L'article 12 donne droit aux créanciers d'être entendus contre le projet. Leurs réclamations ne sont pas affectées.

M. BELCOURT : Je crois que le Solliciteur général se trompe. L'article 1 parle d'un projet de concordat entre la compagnie et ses créanciers. Le mot " créancier " doit être pris ici dans son sens général, et il faut voir à protéger le créancier ordinaire tout autant que les autres. Ce bill devra s'appliquer à ceux qui fournissent des matériaux et aux ouvriers dont les réclamations ne sont pas payées. Le créancier devrait pouvoir se servir de ce bill comme tous les actionnaires.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Il ne s'agit pas ici de l'actionnaire, mais du créancier privilégié.

Article 12.

M. BRITTON : Cet article donne droit aux créanciers ordinaires de se présenter devant la cour et d'être entendus ; c'est la première fois que cette classe de créanciers est mentionnée dans ce bill.

M. HAGGART : Le créancier est obligé de convaincre la cour qu'il a droit de recouvrer sa réclamation d'une autre façon quand même ce concordat ne serait pas fait, mais tous les autres intéressés doivent consentir.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois que la proposition de mon honorable ami (M. Britton) est très raisonnable. Il faut savoir comment seront traités ceux qui ne consentent pas à ces procédures, à savoir quelle part les créanciers spéciaux devront accorder aux créanciers ordinaires qui ont des réclamations pour salaires, matériaux, etc. Cette idée est excellente, mais pour ma part je prétends que le bill n'affecte pas ces créanciers. Peut-être que je me trompe, et

je ne demande pas au comité de décider la question immédiatement, car je veux l'étudier de nouveau.

M. HAGGART : Si vous appliquez les principes de la loi des faillites aux chemins de fer, ce doit être simplement dans le but de vous libérer de ces créanciers, il ne peut pas y avoir d'autre objet. Si le Solliciteur général veut bien examiner son bill il verra que tel est son effet.

M. BRITTON : Le Solliciteur général ne croit-il pas qu'il serait bon de pourvoir dans ce bill à la vente du chemin dans certains cas. Nous n'avons pas cela aujourd'hui en Canada. Lorsqu'une compagnie de chemin de fer devient insolvable et qu'il lui faut liquider ses affaires, elle est obligée de s'adresser au parlement pour avoir l'autorisation de continuer à exploiter son chemin et il nous faut alors faire une nouvelle législation. Puisque ce bill établit une cour pour liquider les affaires d'une compagnie de chemin de fer insolvable, pourquoi ne pas aller un pas plus loin et autoriser la cour à vendre la charte du chemin de fer ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : A mon avis, il ne serait pas bon de conner à aucune cour le pouvoir de vendre une charte. C'est le parlement qui l'a accordée à un certain nombre d'individus et si elle doit passer entre les mains d'autres personnes, il me semble que le parlement devrait avoir son mot à dire.

A 1 heure la séance est suspendue.

A 3 heures le comité reprend ses travaux.

Le SOLLICITEUR GENERAL : A la séance de ce matin, j'ai dit que j'étudierais la question pour savoir si ce bill ne devrait pas s'appliquer aussi aux créanciers qui ne sont pas mentionnés, ou, autrement dit, aux créanciers ordinaires. J'ai eu occasion d'examiner les causes qui ont été décidées en vertu de ce bill, en Angleterre, et je trouve une décision à cet égard, rendue en vertu de l'article correspondant de la loi anglaise. Cet article est l'article 16 duquel notre article 13 est une copie verbatim. Il a été décidé que cet article n'est obligatoire que pour les personnes qui ont donné leur consentement au projet ou qui y sont liées; c'est-à-dire pour les personnes qui ont consenti ou celles qui n'ayant pas consenti sont liées par les articles précédents du bill ; en d'autres moments, la majorité et la minorité des différentes classes de détenteurs d'obligations qui ont voté (Lord Cairns dans la Cambrian Railway Company, 3 chap. 298, page 296). La question a été discutée plus tard dans la cause de Stevens vs la Compagnie de chemin de fer Mid-Hants, chap. 64, où il a été décidé que les créanciers ordinaires et les propriétaires de terrains auxquels il est dû quelque chose ne tombent pas sous le coup de ce bill.

M. HAGGART : Les termes de cet article sont-ils précisément les mêmes que ceux de la loi anglaise ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si vous suivez notre article 13, je vous lirai l'article anglais, no 18, et vous verrez qu'ils correspondent exactement.

Le projet, lorsqu'il aura été confirmé, sera enregistré dans la cour, et il sera dès lors obligatoire et effectif à toutes fins et intentions, et ses stipulations auront, à l'encontre et en faveur de la compagnie et de toutes les personnes qui y auront consenti ou qui seront liées par lui, le même effet que si elles eussent été décrétées par le parlement.

M. HAGGART : C'est mot pour mot.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui, mot pour mot. Nous avons copié notre bill sur la loi des Compagnies de chemins de fer de 1867, paragraphe 6 à paragraphe 9, inclusivement. Nous avons pris ces paragraphes et nous en avons fait un bill spécial.

M. MONK : Ce que nous a dit le Solliciteur général, ce matin, me porte à croire que le gouvernement a cru qu'il était à propos de confier à la cour de l'Echiquier la juridiction dans ces causes.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Oui, nous avons cru que cette cour, étant une véritable cour fédérale, était la plus propre à juger des causes de cette sorte qui tombent sous la juridiction du parlement fédéral.

M. MONK : Je voulais attirer l'attention du Solliciteur général sur ce point-ci. Je suppose que si, en vertu d'acte de la cour de l'Echiquier, on trouve qu'il est nécessaire que des causes de ce genre soient plaidées dans le district de Montréal, par exemple, la cour pour les fins de l'article 12, pourra siéger dans le district, pour entendre les directeurs, les créanciers, les actionnaires et toute autre personne qu'il sera nécessaire d'entendre ,avant de confirmer le concordat. Je suppose qu'il ne sera pas indispensable que la cour siège à Ottawa.

Le SOLLICITEUR GENERAL : La cour de l'Echiquier suivra nécessairement, dans ces cas-là, la pratique qu'elle a suivie jusqu'à présent, c'est-à-dire qu'elle siégera dans les différentes provinces, pour la commodité des plaideurs.

Bill rapporté, lu la troisième fois et passé.

PRET A LA COMMISSION DU HAVRE DE MONTREAL.

Le MINISTRE DES FINANCES (M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer sur les résolutions suivantes :

1. Que le Gouverneur en conseil pourra, de temps à autre, avancer et payer à la corporation des commissaires du havre de Montréal,

en sus des deniers que le Gouverneur en conseil est autorisé à avancer à la dite corporation par le chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session) et par le chapitre 47 des Statuts de 1898, telles sommes de deniers, n'excédant pas en totalité la somme de un million de piastres qui seront nécessaires pour permettre à la dite corporation de construire les élévateurs à grains et autres facilités terminales nécessaires dans le port de Montréal.

2. Que nulle telle avance ne sera faite à moins que les plans, devis et estimés pour les travaux à faire par la dite corporation et pour lesquels l'argent à être ainsi avancé doit être dépensé, n'aient été d'abord soumis au ministre des Travaux publics et approuvés par lui.

3. Que la dite corporation devra, lorsqu'une avance lui sera faite, déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général, des débentures de la corporation (lesquelles débentures la corporation est par le présent autorisée à émettre), d'une valeur égale, au pair, à l'avance ainsi faite—ces débentures devront être pour les sommes que le dit ministre prescrira, et devront porter la date du jour que l'avance sera faite, et être remboursables sous vingt-cinq ans à compter de la date de leur émission ; et, dans l'intervalle, elles porteront intérêt au taux de trois pour cent par année, qui sera payable semestriellement le premier jour de janvier et de juillet de chaque année.

4. Que le principal et l'intérêt des sommes qui seront ainsi avancées comme susdit, à la dite corporation seront payés par la corporation pourvus par l'article 8 du chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session) et constitueront une charge sur les dits revenus de la même manière et au même degré que si les sommes ainsi avancées avaient été empruntées par la corporation sous l'empire du dit chapitre 10 des Statuts de 1896 (première session).

M. l'Orateur, dans toutes les discussions qui ont eu lieu devant cette Chambre sur la question des moyens de transport, on a été unanime à admettre malgré tout ce que l'on peut dire en faveur des autres ports du Canada, qu'il est de la plus grande importance que le port de Montréal soit bien outillé. Et la question se pose : Que devons-nous faire pour bien outiller ce port ? Jusqu'à ces derniers temps, on a cru qu'une compagnie connue sous le nom de Syndicat Conners construirait des élévateurs et autres commodités dans le port de Montréal, mais, pour différentes raisons, ce syndicat n'a pu réussir à trouver le capital nécessaire. On a formé d'autres projets pour arriver au même but, projets qui nécessitaient des garanties de la part du gouvernement et ainsi de suite. Le gouvernement est alors arrivé à la conclusion qu'il n'était pas désirable de confier l'entreprise à des particuliers, mais que si ces améliorations sont réellement nécessaires, comme nous croyons qu'elles le sont au port de Montréal, la méthode la plus sûre est que le gouvernement vienne en aide aux commissaires du havre, lesquels représentent directement le public, et leur laisser le soin de faire les travaux. Les commissaires du havre de Montréal ont déjà reçu des sommes considérables du trésor fédéral, et il n'est que juste de dire qu'ils ont toujours payé promptement l'intérêt sur ces argents, de sorte que les prêts aux commissaires du havre de Montréal ne sont pas des présents, mais de véritables prêts sur lesquels ils paient un taux d'intérêt raisonnable. En 1896, nous avons avancé aux commissaires du havre de Montréal $2,000,000, partie en renouvellement d'anciens prêts et partie pour des améliorations nouvelles. En 1898, nous avons fait un nouveau prêt aux commissaires du havre, et des plans ont été préparés pour l'amélioration des quais et du port en général. Ces améliorations nécessiteront la dépense de ces $2,000 000, de sorte que pour construire ces élévateurs qui sont maintenant l'objet particulier que nous avons en vue, il est nécessaire de faire une avance nouvelle et spéciale. Nous sommes donc décidés à demander au parlement un autre crédit qui ne dépassera pas un million de dollars et que nous avancerons aux commissaires du havre à mesure qu'ils en auront besoin pour la construction des élévateurs et pour d'autres installations que, dans leur jugement, ils croiront nécessaires et avantageuses

Mon opinion et celle de la Chambre aussi, sans doute, est que si nous devons avancer de l'argent pour améliorer le port de Montréal, il vaut mieux l'avancer aux commissaires du havre de cette ville, lesquels ont intérêt à ce qu'il soit dépensé avec profit et pour le plus grand avantage du port.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont les autres travaux d'aménagement dont vous parlez ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons employé ce terme général pour ne pas gêner l'initiative des commissaires du port. Le but principal de cette avance est la construction d'élévateurs, mais incidemment, on peut découvrir qu'il y aura d'autres choses à faire. Nous ne voulons pas trop limiter les commissaires du havre, bien que l'argent soit voté principalement pour la construction d'élévateurs.

M. SPROULE : Quelle est la dette des commissaires du havre, maintenant?

Le MINISTRE DES FINANCES : La dette est de $2,000,000 sur laquelle ils ont payé l'intérêt jusqu'à date.

M. SPROULE : Quelques-uns des principaux journaux de Montréal ont publié, dernièrement, des articles dans lesquels ils conseillaient fortement aux commissaires du havre de refuser de payer de nouveaux intérêts sur les avances qui leur ont été faites, avances qui devaient être considérées, d'après ces journaux, comme des cadeaux, et pour ces raisons ne devrions-nous pas considérer, nous-mêmes, cette avance comme un cadeau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce serait une admission très dangereuse à faire. L'honorable député (M. Sproule) ne devrait pas admettre cela.

M. SPROULE : Il y a quelque temps on a dit que M. Clergue avait offert de construire ces élévateurs, et qu'une autre compagnie dont je ne me rappelle pas le nom, a aussi fait une offre semblable.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me souviens pas du projet de M. Clergue. Les commissaires du havre nous ont fait une autre proposition, mais nous sommes venus à la conclusion qu'il n'était pas désirable de s'en rapporter plus longtemps à l'entreprise privée, mais de faire immédiatement cette avance aux commissaires, parce que les retards causent un grand tort au trafic dans le fleuve Saint-Laurent.

M. BROCK : Cet argent sera-t-il avancé aux commissaires du havre de Montréal pour qu'ils le dépensent comme ils jugeront à propos, ou seulement pour construire des élévateurs?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne placons pas toute la somme entre les mains des commissaires du havre. Cette résolution autorise le gouvernement à avancer aux commissaires du havre les sommes que nous jugerons à propos d'avancer, et ces sommes ne devront pas dépasser un million de dollars. Le but principal est la construction d'élévateurs, bien que nous ayons mis, dans la résolution, les mots : "autres travaux d'outillage." Les plans et devis des travaux projetés devront être soumis à l'honorable ministre des Travaux publics et approuvés par lui.

M. BROCK : Le gouvernement a-t-il reçu des rapports d'experts montrant que ces élévateurs que l'on va construire à Montréal seront dans l'intérêt du commerce général et du trafic de tout le pays, ou seulement dans les intérêts de la ville de Montréal? Je crois que le public qui fournit cet argent, s'attend que le gouvernement a pris ses mesures pour que cet argent qui sera dépensé à Montréal le sera pour faciliter le transport des marchandises de tout le pays. On nous a beaucoup parlé du port de Québec. La question est très vaste, et il est désirable que nous ayons des témoignages d'experts, avant d'avancer ce fort montant d'un million de dollars, afin que plus tard, on ne découvre pas que cet argent a été complètement gaspillé et qu'il aurait mieux valu l'employer dans un port plus considérable. Tout le monde sait que la Compagnie du Grand Tronc détourne une grande partie de son trafic du port de Montréal pour le diriger sur Portland. Si l'on peut démontrer que le port de Portland mettra nos cultivateurs et les autres producteurs de ce pays en rapports plus directs avec Liverpool et à des prix de transport moins élevés, je crois que nous devrions, avant de dépenser une aussi forte somme à Montréal, nous assurer si cette dépense aura l'effet que nous en attendons. Je crains moi-même qu'avant que plusieurs années soient écoulées nous aurons trouvé un moyen plus économique d'expédier ou d'exporter nos produits, et, si cela arrivait nous regretterions amèrement d'avoir dépensé cet argent à Montréal sans avoir eu devant nous la preuve que ce port était le meilleur que nous pouvions avoir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le gouvernement ne donne rien, absolument rien, aux commissaires du port de Montréal ; il leur avance de l'argent sur les obligations qui lui sont remises et dont l'intérêt a été fidèlement payé par le passé, comme il le sera encore sans aucune doute à l'avenir. D'après le dernier rapport en date du 10 juillet 1900, la dette du port de Montréal s'élevait à $3,822,000, et aujourd'hui, elle atteint en chiffres ronds $4,000,000, l'intérêt annuel étant, en moyenne, de $3\frac{7}{8}$ pour 100.

Je le répète, jusqu'ici l'intérêt a été fidèlement payé jusqu'au dernier cent, et en 1900, il restait en caisse un excédent de $52,927. Les commissaires du port de Montréal sont donc parfaitement en mesure d'acquitter toutes leurs obligations. Les sommes que nous étions autorisés à leur avancer en 1898 et en 1899 sont toutes engagées dans les travaux actuellement en voie d'exécution.

M. SPROULE : Il s'agit sans doute du dernier crédit de $2,000,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; tout ce crédit est appliqué aux travaux qui s'exécutent actuellement. La Chambre se le rappelle sans doute, en 1899, avant mon départ pour l'Europe, où je me rendais pour raisons de santé, un crédit de $500,000 avait été porté au budget du ministère des Travaux publics, pour la construction d'un élévateur à Montréal. Après mon départ d'Ottawa, cet item fut rayé du budget. Mes collègues m'expliquèrent qu'il avait surgi des difficultés et qu'ils avaient jugé préférable de ne pas donner suite à ce projet. Puis, le syndicat Conners parût sur la scène et fit la proposition que la Chambre connaît. Aussitôt, les grandes compagnies de chemins de fer des Etats-Unis soulevèrent une forte opposition contre le syndicat Conners, afin d'empêcher les capitalistes américains associés à l'entreprise Conners d'obtenir les fonds voulus pour mettre ce projet à exécution.

Quelques mois plus tard, M. Conners informa les commissaires du port que ses efforts avaient échoué et qu'il lui était impossible de se procurer les capitaux qu'il comptait obtenir. Alors il nous vint des offres de diverses sources et entre autres de M. Booth. Le Board of Trade de Montréal, la chambre de commerce et les commissaires du port se mirent à étudier sérieusement la situation, afin de savoir à quel parti il convenait de s'arrêter. Les membres du Board of Trade de Montréal furent unanimes à considérer que le gouvernement devait construire lui-même ces élévateurs ou avancer les fonds voulus pour leur construction. Bref, il se prononcèrent fort catégoriquement en faveur de la nationalisa-

tion de ces travaux. Je dois l'avouer, je me range volontiers à cet avis, et je prétends que l'Etat devrait être propriétaire de ces travaux. Le gouvernement canadien est propriétaire des canaux et il me semble que nous devrions aussi être les maîtres de nos termini. Les commissaires du port de Montréal ne sont que les fidéicommissaires du gouvernement et du pays. Ce sont eux qui auront le droit absolu de réglementer les prix payés à ces élévateurs, tout comme ils le font pour le port lui-même.

Après force délibérations et négociations, il fut décidé, ainsi que le ministre des Finances l'a dit, qu'il serait préférable d'avancer un million de dollars aux commissaires du port, afin de les mettre en mesure de construire un élévateur ou un entrepôt et de compléter, autant que possible, l'outillage du port. L'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart) nous a demandé à quels travaux le gouvernement se propose de consacrer ces fonds. Le premier objectif est la construction d'élévateurs. A mon avis, il faudrait aussi construire un vaste entrepôt. Il faudra peut-être aussi faire desservir ces élévateurs et entrepôts par des embranchements, communiquant directement avec les voies de départ des grandes lignes ; et peut-être faudra-t-il ériger des remises ou hangars, bien outillés et munis de tous les perfectionnements modernes, de façon à permettre la manutention des marchandises d'une façon économique.

Le député de Toronto-centre (M. Brock) a fait observer que le Grand Tronc semble s'être définitivement fixé à Portland. Quelle raison la Compagnie du Grand Tronc a-t-elle publiquement donnée pour expliquer cette décision de sa part ? Les autorités de cette compagnie ont déclaré qu'elles n'auraient jamais pris pareille décision, si le port de Montréal possédait l'outillage convenable à la manutention du trafic, et pour ma part, je ne révoque nullement leur parole en doute. Le port de Montréal est loin d'avoir l'outillage et les installations voulues pour la manutention du vaste trafic que le Grand Tronc y transportait journellement. Habituellement, la compagnie avait des centaines de wagons qui stationnaient dans les cours, en attendant le chargement et le déchargement des marchandises, et comme cet état de choses lui était devenu intolérable, elle transféra ses gares-termini ailleurs. La compagnie s'est plaint, en outre, de la mesquinerie des autorités municipales à son égard. Si l'on envisage les choses tant au point de vue du service et de la manutention du trafic qu'au point de vue du commerce, on ne saurait se dissimuler que pas un seul de nos ports canadiens ne possède l'outillage et les perfectionnements modernes voulus. Ni le port de Montréal, ni celui de Québec, ni celui d'Halifax ne possèdent cet outillage ; et quant au port de Saint-Jean, bien qu'il soit assez bien outillé, le service du trafic laisse à désirer. Ce que j'affirme s'applique également aux ports des grands lacs. Bref, tout est à refaire.

L'honorable M. ROSS : Que manque-t-il donc à Halifax ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Eh bien ! j'espère qu'avant longtemps nous aurons une ligne rapide de steamships.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Pour desservir Sydney ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Enfin, je le répète, il faut améliorer toute la route du Saint-Laurent et l'outiller d'une façon moderne. On a beaucoup fait valoir les titres respectifs des ports de Québec et de Montréal. A mon avis, ce n'est pas sur ce terrain qu'il faut poser la question. La nature a doté ces deux ports de grands avantages, mais ils ont aussi leurs désavantages. Le port de Québec est situé 160 milles en avant de celui de Montréal ; mais d'autre part, la nature l'a doté d'incomparables avantages. Il est hors de doute que, dans un prochain avenir, les setamships à fort tonnage ne viendront plus à Montréal, mais feront de Québec leur terminus.

Des VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toutefois, le trafic d'importation ne restera pas à Québec mais devra reprendre la route du Saint-Laurent et se rendre à Montréal, le grand centre de distribution ; et c'est à ce dernier port que devra aussi affluer la plus grande partie du trafic de l'Ouest et de la région des grands lacs, et cela afin d'y subir le transbordement pour la traversée de l'océan. S'il n'était pas absolument certain que le port de Montréal sera outillé comme il doit l'être, alors c'est vers Buffalo et aux autres points des Etats-Unis que convergerait le trafic qui nous est réservé. Nous avons peut-être fait preuve d'apathie par le passé et notre progrès a été un peu lent ; il ne faut pas trop se plaindre. Notre jeune nation a déjà accompli de grandes choses. Nous avons consacré des millions de dollars à la construction de voies ferrées et aujourd'hui, nous sommes en train d'améliorer le service de nos ports. Donc, trêve de récriminations ; envisageons hardiment l'avenir sans souci du passé et sachons nous concerter, sans distinction de partis politiques, car il faut bannir toute politique de ces grandes questions. Concertons-nous, dis-je, et que tous nos efforts tendent à faire de la route du Saint-Laurent l'égale de toute autre route commerciale. C'est la route la plus courte, et avec un peu d'efforts, nous réussirons à en faire une route de premier ordre.

M. KAULBACH : Pour la saison d'été, cela s'entend, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Evidemment. L'année dernière, le

port de Montréal n'est resté fermé à la navigation que quatre mois et vingt-cinq jours. On ne cesse de nous répéter que ce port est emprisonné dans les glaces. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il est ouvert environ sept mois de l'année et durant ces sept mois, il est à la tête de la navigation océanique et au pied des grands lacs, réservoirs de quarante millions de tonnes de trafic annuel. Du moment que les travaux d'agrandissement qui s'exécutent actuellement au port de Montréal seront terminés ; quand, dans une couple d'années, le chenal du Saint-Laurent aura été élargi et approfondi ; quand mon honorable et distingué collègue (sir Louis Davies) aura apporté aux services de cette route tous les perfectionnements voulus, alors nous aurons une des meilleures routes commerciales du monde entier. Il arrive, de temps à autre, des accidents. Ces jours derniers, un vaisseau s'est échoué par suite de la rupture de la chaîne du gouvernail ; mais c'est là un accident dont on ne saurait tenir le gouvernement responsable. Le Tiverton s'est échoué à Contrecœur. Le vaisseau ne tire que 10 pieds d'eau et ce jour-là, il y en avait 38 dans le fleuve. Le pilote avait évidemment perdu la tête, car c'est en plein jour que le vaisseau s'est échoué. Pareils accidents échappent absolument à notre responsabilité.

L'honorable M. HAGGART : S'il y a de pareils pilotes, c'est sur le gouvernement qu'en retombe le blâme.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis bien aise que l'honorable député ait glissé ici cette remarque ; je me range parfaitement à son avis. J'ai suivi toutes les enquêtes de 1896 à 1898, et je regrette de le dire, on a presque invariablement constaté que la responsabilité en retombait sur les pilotes. Il faudrait remédier sans délai à cet état de choses.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour mon propre compte, je ne tiens nullement à ce que cet état de choses se perpétue, et je crois refléter en cela l'opinion de mes collègues.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a de bons pilotes et il y a aussi des incapables. Qu'on utilise les bons et qu'on se dispense des services des incapables. Bref, qu'on établisse la liberté du pilotage ; tel doit être l'ordre du jour.

Des VOIX : Très bien !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vais peut-être un peu loin, mais il importe d'exprimer ici tout haut sa pensée à ce sujet.

Une VOIX : Tenez bon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En pareille matière, il ne faut pas craindre de faire les réformes voulues : aux grands maux, les grands remèdes.

M. BENNETT : J'ai une ou deux questions à poser au ministre. D'abord, quelle est la capacité des élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique qui opèrent directement les chargements à bord des vaisseaux à Montréal, et quelle est la quantité de grain manutentionné à ces deux élévateurs l'année dernière ? Ensuite, les élévateurs projetés seront-ils érigés près des élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. L'année dernière, si je ne me trompe, il a passé aux élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique cinq à six millions de boisseaux de grain. Sans être parfaitement renseigné au sujet des projets de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, je sais qu'elle se propose de manutentionner une bien plus grande quantité de grain à Montréal et il lui faudra, par conséquent, de nouveaux élévateurs. Ce n'est nullement dans cette localité que seront construits les élévateurs projetés.

M. BENNETT : Est-ce bien loin de là ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas bien loin. Les élévateurs de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique sont situés sur le bord du quai, où passe un assez fort courant. Les nouveaux élévateurs seront construits au centre du port en eau dormante. Je n'ai point autorité pour me faire ici l'organe de la commission du port. On m'a tout simplement demandé d'approuver un agrandissement à cet endroit, afin de faciliter l'érection d'un élévateur. Il doit se construire trois vastes quais au centre. Un de ces quais est terminé ; l'autre le sera dans quelques semaines ; le troisième, la saison prochaine, et il y aura, en outre, trois vastes bassins. Le Board of Trade de Montréal tient fortement à la construction de deux élévateurs qui desserviront le trafic qui se fera dans ces bassins et sur ces quais. Bref, ces élévateurs serviront aux mêmes usages que ceux de Portland. Il viendra à ces quais des vaisseaux à fort tonnage en chargement ou en déchargement de denrées, de bestiaux ou autres marchandises ; puis, le chargement du grain emmagasiné dans les élévateurs s'effectuera dans tous les vaisseaux à la fois. Ce chargement de grain se fera simultanément, comme cela a lieu dans tous les ports bien outillés. Reste à savoir s'il faudra construire immédiatement deux élévateurs au centre du port ; car il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit ici d'un trafic qui se fera dans une large mesure, par voie fluviale d'entier parcours. Il est hors de doute qu'il descendra par la voie des canaux un bien plus grand nombre de vaisseaux qu'il n'en est venu jusqu'ici.

M. KAULBACH : Quelle sera la capacité de ces élévateurs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les plans ne sont pas encore dressés. Ces élévateurs auront peut-être une capacité d'un million de boisseaux. Je ne saurais rien affirmer absolument, puisque ces travaux sont sous la direction de la commission du port, le tout subordonné à mon approbation et à celle de mes collègues ; car en pareille matière, je me fais un point d'honneur et un devoir de ne rien faire sans consulter ces derniers. Quant à l'endroit où seront construits ces élévateurs, je ne saurais rien dire de précis à ce sujet. Il faudra, en outre, construire une vaste halle à marchandises ; car, il ne faut pas l'oublier, le trafic de grain n'est pas le seul qui nous viendra de la région des lacs. Il arrivera aux ports de Montréal et de Québec de vastes quantités de farine, de mélasse, de sucre et de marchandises en colis. Actuellement M. Booth transporte de grandes quantités de marchandises en colis entre Philadelphie, Buffalo, New-York et les ports de l'ouest. Ce qui s'est fait par le passé en petit se fera à l'avenir sur une plus vaste échelle, lorsque Port-Colborne, Parry-Sound, Collingwood, Goderich et les autres ports des lacs seront mieux outillés pour le service de ce trafic. Tous ces ports seront des entrepôts de commerce, et l'essentiel est de prendre les moyens voulus pour faciliter le transport de tout trafic par la voie du Saint-Laurent. Je vois que le député de Toronto (M. Clarke) brûle de m'entendre parler de Toronto.

M. CLARKE : Certainement ; on vous écoute toujours avec plaisir.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas la moindre objection à dire qu'à mon avis, il ne faut rejeter aucun projet, sans l'avoir mûrement étudié. J'ai beaucoup étudié et je me propose d'étudier encore davantage ce projet de ligne rapide qu'on a souvent proposé à la Chambre. La chose est hors de doute, c'est la ligne la plus courte, et elle deviendra une des meilleures routes. Deux fois deux font quatre, et c'est toujours vers les routes les plus courtes et les meilleures que converge le trafic. Toutefois, c'est là un projet sur lequel on ne saurait se prononcer catégoriquement, qu'après mûre délibération. La Compagnie du Grand Tronc, il est vrai, s'est établie à Portland ; mais je suis bien aise de le dire, les autorités de cette compagnie m'ont déclaré, à moi et à quelques-uns de mes collègues, que lorsque le port de Montréal aura tout l'outillage voulu pour le service du trafic, elle utilisera la route du Saint-Laurent et transportera par cette voie fluviale autant de trafic qu'il nous sera possible d'en manutentionner. Il est encore d'autres projets qu'on a soumis au ministère des Chemins de fer et Canaux relativement à l'amélioration du port de Montréal ; mais je m'abstiens d'en parler pour le moment, puisque la Chambre n'est pas encore saisie de ces projets. Montréal se trouvant à la tête de la navigation océanique et au pied des lacs, je suis convaincu que ce port sera toujours le centre de distribution le plus important du pays. Suis-je injuste à l'endroit des autres ports en parlant ainsi? Non, décidément. Québec, je le sais, aura sa large part de trafic ; nous l'espérons tous. Au fur et à mesure que le tonnage des navires augmentera, le trafic de Québec se développera de plus en plus. L'avantage dont jouit le port de Québec, c'est qu'il est ouvert à la navigation plus longtemps que celui de Montréal. Quant à nous, citoyens de Montréal, nous avons à cœur la prospérité et le progrès de Québec. Pour mon propre compte, je dois dire que j'ai passé à Québec les plus heureuses années de ma vie. J'ai gardé dans mon cœur le souvenir de la vieille capitale et je ne le cède à personne dans le désir de travailler à l'avancement de ses intérêts. La nature a doté Québec de grands avantages. C'est un des plus beaux ports du monde.

M. KAULBACH : De quels ports le Grand Tronc expédie-t-il son grain à Montréal? Et de Montréal, où le transportera-t-il?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le Grand Tronc envoie encore du grain des ports américains à Montréal. Midland est devenu un des plus importants entrepôts du système du Grand Tronc ; mais il est bien connu que la compagnie expédie de plus en plus ses marchandises à Portland, et cela parce que l'outillage de ce port est supérieur à celui de Montréal pour la manutention du trafic.

Je voudrais forcer le Grand Tronc à revenir à Montréal, et cela par l'abaissement des tarifs de transport. Perfectionnons l'outillage du port de Montréal, améliorons la route du Saint-Laurent, de sorte qu'étant la route la plus courte, elle soit aussi la meilleure, et le Grand Tronc sera forcé d'y revenir. En pareille matière, les compagnies de chemin de fer n'obéissent pas à un sentiment, mais consultent leurs propres intérêts.

M. KAULBACH. Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Est-ce que le Grand Tronc transporte actuellement plus de grain de Montréal à Portland qu'il n'en transportait avant l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne touche en rien à la question. Le tronçon de chemin de fer acquis par le Grand Tronc est encore la propriété de la compagnie.

M. KAULBACH : Est-ce que le trafic qui passait par cette route ne s'en va pas maintenant à Portland?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce trafic suit une toute autre direc-

tion. Depuis nombre d'années, la Compagnie du Grand Tronc n'a utilisé sa voie ferrée entre Québec et Montréal que pour le service du trafic local, et la question posée par l'honorable député est tout à fait indépendante du problème à l'étude. Le député de Bellechasse (M. Talbot) me demande ce que j'entends par liberté du pilotage. J'entends que les compagnies de navigation doivent avoir pleine liberté de choisir leurs propres pilotes. Il existe, aujourd'hui, un système connu sous le nom de tour de rôle. Lorsqu'un pilote a fait trente voyages au cours de la saison, serait-il le meilleur pilote du monde, les règlements de la corporation lui interdisent d'en faire davantage.

M. TALBOT : Cette règle s'applique à la navigation entre Québec et Montréal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Il ne s'agit par ici de la navigation en aval de Québec ; car il y a une corporation de pilotes toute différente qui régit cette partie de la route. Les pilotes entre Québec et Montréal englobent leurs recettes et chacun d'eux a part égale ; et d'apres les règlements de la corporation, aucun pilote n'est autorisé à faire plus de trente voyages au cours de chaque saison de navigation. C'est là un système plein de dangers que le pays ne saurait tolérer plus longtemps. Il faut donner aux compagnies de navigation le droit de choisir les pilotes à leur gré. Voilà dans quel sens j'entends la " liberté du pilotage."

J'espère que dans un avenir assez rapproché, nous aurons un tribunal spécialement chargé de juger les affaires de pilotage, et mon honorable collègue a déjà fait un premier pas dans cette voie en nommant un commissaire des pilotes. Je sais, de science certaine, que par le passé, des pilotes, coupables de la plus grave négligence, ont réussi à se dérober au châtiment. Il faut que cet état de choses cesse. Les intérêts se rattachant à cette question sont si importants qu'il faut en bannir toute considération de race et de nationalité. Je suis partisan de la liberté du pilotage dans la plus grande acception du mot et je veux que cette carrière soit ouverte à tout candidat possédant les aptitudes voulues.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

M. BROCK : Le ministre des Travaux publics vient de nous exposer les motifs sur lesquels il appuie cette demande de crédit ; mais ce qu'il s'agit de savoir en ce moment ce n'est pas tant s'il importe de voter un fort crédit que si le gouvernement a par devers lui les renseignements l'autorisant à dire que ce crédit sera suffisant, ou si ce n'est pas plutôt un simple versement qui sera suivi d'un autre crédit tout aussi important dans un an ou deux.

On sait comment le parlement a voté les crédits affectés aux canaux par le passé. Quand il s'est agi de construire le canal de la Trent, on ne nous a jamais dit ce qu'il coûterait. Le parlement vota d'abord un crédit de $1,000,000 ; mais ce n'était là qu'un premier versement.

Le crédit qu'on nous demande aujourd'hui pour le port de Montréal, c'est le pays tout entier qui en bénéficiera sans doute ; mais enfin, rien ne nous prouve qu'en dernière analyse, le système adopté aujourd'hui soit le meilleur. Nous ne sommes nullement en lieu de savoir si d'autres compagnies de chemins de fer ne finiront pas, comme le Grand Tronc l'a fait, par trouver plus avantageux d'expédier leur trafic au port de Portland, afin d'accaparer le transport des marchandises. Il est hors de doute que les ports de Montréal et de Québec ont leurs avantages respectifs. Depuis dix ans, j'ai importé des marchandises pour une valeur de plusieurs millions de dollars et jamais je n'ai voulu faire transporter une seule livre de ces marchandises sur des lignes américaines, convaincu que je suis par l'expérience que je puis concurrencer ceux qui importent leurs marchandises par voie des ports américains.

Cependant, quand j'expédie des marchandises en Angleterre pour y concurrencer les marchandises de provenance des Etats-Unis sur le marché anglais, force m'est bien de les expédier par la route qui me permet de soutenir la concurrence en matière de prix.

Il y a deux questions à considérer ici : celle des importations et celle des exportations. Quand à la question des exportations, il nous faudrait des renseignements plus complets que ceux qu'on nous a donnés jusqu'ici. Ce n'est pas en votant d'année en année des millions de dollars pour le port de Montréal ou autres ports de l'intérieur, que nous réussirons à en faire des ports ouverts toute l'année à la navigation. Au Canada, les banques et les expéditeurs transigent leurs affaires de telle façon que les marchands sont obligés de tirer continuellement des lettres de change sur ceux à qu'ils expédient leurs marchandises, et il leur est impossible de tenir ces marchandises en entrepôt, pendant six mois de l'année. C'est le devoir du gouvernement de bien étudier et mûrir le plan à soumettre au pays et voilà pourquoi il importerait de nommer dans ce but, comme l'a suggéré le député de Jacques-Cartier, une commission qui nous fournirait les renseignements donnés par des experts, au lieu d'avoir à nous en rapporter à la parole du ministre qui nous demande aujourd'hui de voter un million de dollars pour l'amélioration d'un port, sans savoir si tout cet outillage ne sera pas insuffisant dans trois ans d'ici.

Il nous faudrait des renseignements bien plus précis que ceux qu'on nous a donnés jusqu'aujourd'hui pour nous autoriser à entrer dans cette voie, quitte à découvrir plus tard que le transport des bestiaux et autres produits pourrait se faire jusqu'à Québec au moyen d'une nouvelle ligne de chemin de fer dont le coût de construction serait

probablement bien inférieur au chiffre des dépenses toujours croissantes que nécessite l'outillage du port de Montréal. En faisant ces réflexions je n'obéis nullement à un sentiment d'hostilité envers Montréal ; non, tel n'est pas le mobile qui m'inspire. Au contraire, je tiens à voir Montréal devenir une grande ville, et pour cela il n'est pas nullement nécessaire d'en faire un grand centre d'exportation.

Pour le moment, il importe de prêter toute l'aide possible à Québec, et en consacrant quelques millions de dollars à la construction d'un chemin de fer, il serait peut-être possible de faire de cette ville un port d'hiver. En pareilles circonstances, il deviendrait possible d'éviter les frais énormes que nécessiterait l'outillage du port de Montréal, de façon à en faciliter l'accès aux vaisseaux de fort tonnage, et Montréal demeurerait toujours un grand centre de distribution. Si le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances continuent à faire voter de session en session des millions de dollars au bénéfice des commissaires du port de Montréal, ces messieurs feront sans doute un usage consciencieux de ces crédits ; mais il est fort à appréhender qu'il n'en soit pas fait d'application judicieuse, faute de renseignements plus complets sur les besoins du pays, au point de vue de l'industrie du transport.

M. MONK : Le comité apprécie parfaitement la pensée qui a porté le député de Toronto-centre (M. Brock) à poser cette question au ministre des Travaux publics. Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, il m'a toujours paru que les renseignements de nature technique sur la question de l'industrie du transport nous faisaient défaut, ainsi que l'a fait observer l'honorable député. Voilà ce qui m'a porté à demander au gouvernement, et cela à bon droit, il me semble, de suivre l'exemple du gouvernement des Etats-Unis et de nommer une commission dans le but d'étudier d'une manière suivie cette question dans son ensemble. Le député de Terrebonne et de Maisonneuve (M. Préfontaine) s'est formalisé de mes observations à cet égard qu'il regarde comme désobligeantes pour les commissaires du port de Montréal, ce qui était loin de ma pensée. Mais je soutiens que les commissaires de n'importe quel port, en particulier ceux de Montréal, si complètement pris par leurs propres affaires, ne peuvent consacrer le temps voulu à l'étude d'une question aussi considérable que celle des voies et moyens de transport. Voilà pourquoi j'ai prétendu et je prétends encore que le ministre des Travaux publics, pouvant puiser ses renseignements à des sources auxquelles nul autre n'a accès, est bien mieux en posture d'étudier le pour et le contre, et de se prononcer ainsi en connaissance de cause sur cette question. Quant aux observations du député de Toronto-centre (M. Brock), je dois avouer que nous avons assez de renseignements pour nous convaincre de la nécessité de perfectionner l'outillage du port de Montréal. Nous avons construit à grands frais nos canaux, et les renseignements puisés à diverses sources établissent qu'il viendrait à Montréal d'énormes quantités de grain, si le port de Montréal était suffisamment outillé pour le service de ce trafic. Au cours de mes observations sur cette question, j'ai fait voir combien Montréal est en arrière de Buffalo ou de Duluth au point de vue des avantages que ces ports offrent au trafic.

Quant au crédit demandé pour ces améliorations, il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit nullement d'en payer absolument les frais, mais tout simplement de faire une avance de fonds. D'ailleurs, l'intérêt stipulé pour les fonds avancés dans le passé aux commissaires du port de Montréal a été si fidèlement payé que cela doit nous encourager à leur faire une nouvelle avance. Il faut s'accoutumer graduellement à envisager ce genre de frais de même que la question de l'industrie du transport dans son ensemble, au point de vue des intérêts généraux du pays plutôt qu'à celui des intérêts locaux. Pour ma part, j'abonde dans le sens du ministre des Travaux publics relativement à la nécessité d'améliorer l'outillage du port de Montréal, et je le fais d'autant plus volontiers que j'ai réussi à rompre le charme si puissant qui nous avait tous subjugués pendant notre visite à Québec, ces jours derniers, par suite de la gracieuse hospitalité que nous y avons reçue. Avant mon dernier voyage à Québec, j'étais déjà convaincu que ce port est destiné à prendre une grande importance et qu'il répondra à de nombreux besoins auxquels le port de Montréal aujourd'hui est impuissant à satisfaire. La démarche de la Compagnie du Grand Tronc transportant son trafic à Portland comporte tout un enseignement ; c'est qu'il est d'impérieuse nécessité de nous mettre résolument à l'œuvre, et le premier pas à faire est de construire des élévateurs à Montréal. A ce sujet, le ministre des Travaux publics peut-il nous dire s'il lui a été possible d'obtenir des renseignements circonstanciés et de dresser des plans bien élaborés relativement aux améliorations qu'il veut effectuer à Montréal, à titre de centre de distribution du trafic des grands lacs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je saisis parfaitement la pensée du député de Toronto-centre (M. Brock). En homme d'affaires qu'il est, il tient à savoir quels sont les plans des travaux que nous sommes en train de mettre à exécution.

Voilà cinq ans que les plans des travaux que nous sommes actuellement en train d'exécuter sont discutés par le Board of Trade, par les commissaires du port, les compagnies de chemins de fer et de navigation. Il y a quinze ou seize ans on avait dressé certains plans. A mon entrée en charge, je décidai, après les avoir étudiées et après

avoir pris l'avis d'experts, qu'il fallait mettre ces plans de côté.

En effet, ces plans comportaient la construction de quais longs et étroits et de bassins étroits. Ceux qui connaissent le port de Montréal savent qu'il y existe une jetée portant le nom de jetée protectrice, construite dans le but de former un bassin en eau dormante, de façon à protéger le port contre les eaux rapides du lac. A mon humble avis, si les plans primitifs avaient été exécutés, les travaux du port de Montréal auraient été absolument gâchés. J'ai donc consulté les ingénieurs et j'ai fait une sérieuse étude de cette importante question. Dans mes nombreux voyages à l'étranger, j'ai fait des observations et pris des renseignements à ce sujet. Les commissaires du port de Montréal ont eux-mêmes visité les ports américains. Finalement, nous avons décidé d'adopter le plan des travaux que nous sommes en train d'exécuter. Quand ces travaux seront terminés, le port de Montréal sera l'un des ports les mieux outillés de ce continent.

Mon honorable ami (M. Brock) me demande si c'est bien le dernier crédit que nous demanderons au parlement. Sans vouloir rien affirmer de positif, je suis convaincu que c'est à peu près le dernier appel que nous faisons au parlement. Cependant, le commerce du pays se développe si rapidement que personne ne saurait se prononcer catégoriquement à ce sujet. S'il arrivait au port de Montréal par la route du Saint-Laurent un grand nombre de steamers de fort tonnage et des centaines de barges chargées de grain et de marchandises en colis, il nous faudrait bien prendre les moyens de desservir ce trafic et le parlement sera obligé de pourvoir à ce service. Il est impossible de prévoir le progrès qui s'accomplira au pays. J'espère avant de mourir voir au pays une population de dix à douze millions d'âmes. L'augmentation de la population provoquera celle du commerce et il nous faudra outiller nos ports et améliorer nos voies fluviales en conséquence. L'honorable député (M. Brock) qui semble s'effrayer de ces dépenses ne doit pas oublier qu'elles tirent à leur fin. Quand les commissaires du port prirent à leur charge la route du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, il n'y avait que 11 pieds d'eau dans le lac Saint-Pierre ; aujourd'hui il y en a 27½ et dans deux ans il y en aura 30. Le lit du Saint-Laurent a été creusé jusqu'à 27 pieds et demi dans toute sa longueur. L'année dernière, nous avons fait draguer le chenal sur un parcours de dix milles et demi, à une profondeur de trente pieds et sur une largeur de 450 pieds.

Nous sommes actuellement en train de compléter l'outillage de cette route. Est-ce bien le moment de se tenir les bras croisés et de piétiner sur place ? Non, il s'agit de parachever l'œuvre commencée et d'exécuter des travaux de la plus grande urgence. N'oublions pas encore une fois qu'il viendra des vaisseaux de fort tonnage à Montréal. Les léviathans de la mer, les vaisseaux de 15,000 tonnes de capacité arrêteront à Québec; mais ceux de 8,000 à 10,000 tonnes de port pénétreront toujours aussi loin que possible dans l'intérieur. Voilà la loi du commerce, mon honorable ami le sait, en habile homme d'affaires qu'il est. Nous songeons en ce moment à ouvrir une grande artère nationale, de Montréal à la région des grands lacs, par la voie de la rivière Ottawa et de la rivière des Français. Montréal restera donc toujours un important port commercial.

Le député de Jacques-Cartier (M. Monk) m'a posé une question fort pertinente ; il veut savoir ce que nous faisons sur les grands lacs. L'un de ces derniers soirs, il s'est élevé un débat à ce sujet et malheureusement mon honorable ami était absent. Le ministère des Travaux publics et celui des Chemins de fer sont en train de faire exécuter d'importants travaux à Port-Colborne. Il n'y avait pas même de havre à Port-Colborne, et peut-on espérer que notre système de canaux concurrence les ports américains, là où il n'existe pas même de port où les vaisseaux puissent jeter l'ancre ? La chose est élementaire. Mais notre tâche est si vaste qu'il est impossible de tout faire à la fois. Je ne blâme personne ; car, de fait, nous avons déjà réussi au delà de nos espèrances. A Port-Colborne le ministère des Travaux publics a adjugé une entreprise à MM. Morgan et Macdonald, entrepreneurs de Montréal, que le député de Jacques-Cartier connaît fort bien. Il s'agit d'y construire un brise-lames de 5,000 pieds de long. Nous n'avons adjugé qu'une partie de l'entreprise, car le parlement n'a pas encore voté les crédits voulus. Ces travaux seront fort avancés à l'automne, mais non complétés. J'espère que le brise-lames sera terminé vers la fin de la prochaine session.

Le ministère des Chemins de fer et Canaux fait approfondir l'entrée du canal Welland. Il se propose en outre, de construire deux jetées, contiguës au canal. On me dit que mon collègue, le ministre des Chemins de fer, a déposé les devis sur le bureau. Il y aura deux jetées sur lesquelles il faudra faire les installations voulues pour un terminus. En ce moment, une puissante compagnie américaine a entamé des négociations pour le transport du trafic par la voie du Saint-Laurent et du canal Welland. Il n'y a encore rien de décidé au sujet de la quantité de trafic que cette compagnie transporterait à Montréal ou à Québec ; mais M. Wolvin, dont le nom est bien connu, a fait une offre aux commissaires du havre de Montréal et les négociations se poursuivent actuellement entre eux. Il se proposerait de fréter de gros vaisseaux sur les lacs, pour transporter à Port-Colborne des cargaisons de grain et de marchandises en colis qu'on y transborderait dans de petites barges d'une capacité de 250,000 boisseaux, à destination de Québec, de Montréal ou des Trois-Rivières. Cette compa-

gnie n'a sans doute encore rien décidé au sujet du port qu'elle choisira ; tout dépendra des avantages qu'on lui offrira. La lutte serait donc entre l'industrie du transport par voie fluviale et celle du transport par voie fluviale et terrestre à la fois, c'est-à-dire entre la route du Saint-Laurent et la route américaine. Voici Buffalo à droite du canal Erié et voici Port-Colborne, vingt milles plus loin. De Buffalo, le transport du grain aux ports américains doit se faire par rail. De Port-Colborne, le transport du grain et des marchandises en colis devra se faire par voie fluviale. N'oublions pas que sur la route du Saint-Laurent, il n'y a qu'environ soixante milles de canaux, à partir de Port-Colborne, le reste consistant en navigation libre sur la belle route des lacs.

Ces capitalistes américains et canadiens sont d'avis que le transport d'une cargaison de grain, de Duluth, de Chicago, de Milwaukee à Liverpool peut se faire bien plus économiquement par la route du Saint-Laurent, route fluviale d'entier parcours, que par les routes américaines. A leurs yeux, il y a une grande différence dans le coût du transport des marchandises par les deux routes.

Sans doute, pour assurer le transport économique des marchandises, il faut que les ports soient bien outillés et qu'ils offrent tous les avantages possibles pour la manutention du trafic, pour le chargement, le déchargement et le transbordement des marchandises. A Montréal, ces avantages faisaient défaut ces années dernières et le port laisse encore beaucoup à désirer à cet égard. Ceux qui ont visité les ports des Etats-Unis et de l'Europe savent que le port de Montréal est très arriéré sous ce rapport. Il n'est pas un seul de nos ports canadiens qui puisse soutenir la comparaison avec ceux des Etats-Unis au point de vue de l'outillage moderne. Toutefois, la partie la plus importante de notre tâche est terminée : nous avons posé les fondations et il ne nous reste plus qu'à couronner l'édifice, et voilà pourquoi nous demandons au parlement à titre d'avance, et non pas à titre gratuit, une somme d'un million de dollars, dont l'intérêt sera fidèlement payé, et cela pour construire un ou deux élévateurs, un vaste entrepôt et pour poser une voie à rails destinée à desservir le trafic à Montréal.

Aujourd'hui, la manutention de la plus grande partie du trafic, à Montréal, se fait à bras d'hommes et, par conséquent, à grands frais. Il est vraiment étonnant que nous ayons réussi à accaparer tant de trafic, malgré l'insuffisance du service pour les déchargements, chargements et transbordements. Pour avoir réussi dans une si large mesure à concurrencer les ports américains, il faut que nos ressources naturelles soient immenses. Je dois ajouter que ce que je dis ici s'applique à la route du Saint-Laurent dans tout son ensemble. J'applaudis de

grand cœur à la noble et patriotique déclaration que vient de nous faire le député de Toronto-centre (M. Brock) un des principaux importateurs du pays. Il fait bon d'entendre un homme qui occupe une si haute situation dans le pays, déclarer en plein parlement qu'il ne fait pas transporter une seule livre de marchandises par les lignes américaines. Soyons une nation ; avant tout, soyons Canadiens, et voilà pourquoi il ne faut reculer devant aucun sacrifice pour faire du Canada une nation indépendante de nos voisins des Etats-Unis. Nous sommes en excellents termes avec eux, mais nous tenons davantage à cultiver l'amitié de nos nationaux. Il faut outiller les ports de Saint-Jean, d'Halifax, et le parlement ne doit rien négliger pour en faire des ports d'hiver. Je ne tiens nullement à faire de gaspillage, de folles prodigalités, mais j'entends assez les affaires pour savoir qu'il ne faut reculer devant aucun sacrifice pour développer le commerce de cette grande et industrieuse nation. Il se peut que je sois quelque peu enthousiaste à l'endroit de la route du Saint-Laurent et parfois mon enthousiasme, je le sens, est peut-être exubérant : cette pensée me hante dans mes rêves ; mais quel plus beau rêve pour un homme public que de travailler à l'avancement de son pays et au développement de ses ressources naturelles !

M. SPROULE : Je me range entièrement à l'avis du député de Jacques-Cartier (M. Monck). Une observation qui se dégage de l'exposé que le ministre des Travaux publics nous a fait de son entreprise, c'est que ces travaux se font sans plan bien mûri et bien étudié. Il est hors de doute que tous ces ports offrent de grands avantages naturels ; mais les uns devront à l'avenir servir de ports d'hiver, tandis que les autres seront des ports d'été.

Il en est qui n'offrent d'accès qu'aux vaisseaux d'un fort tirant d'eau, tandis que d'autres ne conviennent qu'à des navires d'un faible tirant. Les principaux ports sont ceux d'Halifax, de Saint-Jean, de Québec et de Montréal. Dernièrement, nous avons tenté de créer du trafic au port de Saint-Jean, et le résultat a été que, l'hiver dernier, le trafic de ce port a subi une diminution d'un tiers. Pourquoi cela? Est-ce parce que le Grand Tronc dirige son trafic vers Portland?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le Grand Tronc n'a jamais envoyé une seule tonne de trafic à un port d'hiver canadien. Saint-Jean n'a jamais reçu une seule tonne de trafic du Grand Tronc.

M. SPROULE : La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en a-t-elle fourni?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : A tout évènement, ce phénomène doit avoir sa raison d'être. Cela

tient-il à la défectuosité du service, au manque d'outillage de ce port, ou bien à la longueur de la route sur laquelle il faut remorquer ce trafic, avant qu'il puisse atteindre ce port? Il faudrait trouver le mot de cet énigme et à mon avis il importerait dans ce but d'établir une commission, composée d'hommes indépendants, n'ayant aucun intérêt dans ces ports et qui seraient en mesure d'établir la comparaison entre les avantages respectifs qu'offrent ces différents ports et rendraient compte au parlement des résultas de leur étude.

Depuis longtemps, je crois que la tête de la navigation devrait se trouver à Québec, parce que ce port est plus rapproché de l'océan que celui de Montréal, que la profondeur de l'eau y est plus grande et qu'on y ressent la marée. Si l'expérience que va tenter le gouvernement, au cours de la saison prochaine, en employant un navire pour s'assurer si la navigation d'hiver est possible dans le Saint-Laurent, réussit, Québec se trouvera en communications avec les différents ports océaniques durant toute l'année. Dans ce cas, ce sera le port le plus important du Canada, parce que, en diminuant la route, il offrira aux provinces de l'ouest des avantages plus considérables que n'en saurait présenter aucun autre port du pays ; de plus, la profondeur d'eau qu'on y trouve assurera des voyages sans danger au plus grand transatlantiques. Voilà ce qui me fait croire que ce port est très avantageux, il sera ouvert à la navigation durant toute l'année ; la distance par chemin de fer sera diminuée et il l'emporte sur ce point sur les ports de Saint-Jean et d'Halifax, et même sur celui de Portland. On ne pourrait donc contester l'importance de Québec comme port océanique ; cependant, Montréal restera toujours un port dont les avantages sont incontestables. En parlant ainsi, je n'ai pas l'intention de combattre la proposition de l'honorable ministre des Travaux publics, parce que, à mon sens, on ne saurait accorder trop d'avantages au transport du commerce de ce pays. Notre trafic tant que nous n'aurons pas une navigation convenable, prendra la route d'autres ports, celui de Portland ou d'ailleurs, où il pourra trouver ce qui lui manque ici. Quant au coût de ces travaux, je n'hésite pas un moment à dire qu'au lieu d'un million de dollars, il faudrait dépenser de quatre millions à cinq millions de dollars avant de les terminer. Je doute fort qu'on réussisse jamais à creuser, entre Montréal et Québec, un chenal assez profond pour permettre à de gros navires de se rendre jusqu'à Montréal. Je crois que, grâce à la glace qui recouvre cette partie du fleuve, durant l'hiver, et au limon qui s'y dépose durant l'été——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami se trompe sur ce dernier détail.

M. SPROULE : Eh bien ! que cela provienne de la profondeur ou de la largeur insuffisante du chenal, ou des roches qui y tombent d'un côté ou de l'autre, toujours est-il qu'il existe des dangers certains pour les vaisseaux qui ont un fort tirant d'eau ; comme on augmente toujours le tonnage des navires, cet inconvénient nous sera encore plus désavantageux. Ce célèbre ingénieur, M. Sawyer, qui nous a fait un discours, l'autre jour, a déclaré qu'à son avis, les navires avaient atteint la limite extrême de longueur, de largeur et de tonnage ; cette opinion n'est pas partagée par un grand nombre d'autres ingénieurs qui construisent des steamers de plus en plus considérables, et qui pensent que l'on continuera ainsi à l'avenir. Bientôt, il nous faudra un chenal d'une profondeur de trente pieds, et même de 40 pieds, pour donner passage à ces navires énormes. Je suis convaincu que le chenal entre Montréal et Québec n'aura jamais cette profondeur d'eau.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous l'avons maintenant.

M. SPROULE : Peut-être cette profondeur est-elle de 30 pieds, et voici la question qui se pose : Un navire ayant un tirant de 30 pieds, pourrait-il, en toute sûreté, remonter jusqu'à Montréal en tout temps de la saison de navigation ? A Québec, nous avons toujours assez d'eau. Peut-être faudra-t-il établir d'autres bouées, d'autres phares, faire d'autres améliorations, mais le fait n'en subsistera pas moins que le port de Québec est plus profond, plus large et plus sûr que celui de Montréal.

Si l'on constate qu'on peut établir une navigation continue, l'année durant, suivant l'opinion de nombre de personnes, alors, je crois que Québec sera le grand port océanique du Canada parce qu'il se trouve à la tête de la navigation intérieure, au centre du pays, et cette navigation continue en fera, avant longtemps, un grand port d'expédition. Les ports intérieurs, comme ceux de la baie Georgienne, ne doivent pas être ignorés dans cette question d'amélioration des moyens de transport. Goderich, Kincardine, Owen-Sound, Meaford, Collingwood, Midland et Parry-Sound alimentent cette navigation vers le port de Québec. Que le trafic passe dans ces ports durant l'été ou l'hiver, la plus grande partie du grain sera transportée durant l'été et il nous faudra des élévateurs pour subvenir aux besoins du commerce. Nous constaterons, je crois, que tandis que le port de Québec sera ouvert à la navigation l'année durant, celui de Montréal ne servira que durant la saison de l'été.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) nous a demandé la raison de la diminution du commerce dans le port de Saint-Jean. Je ne puis lui répondre immédiatement, d'une manière précise. Voici, pourtant, ce que je puis affirmer : le Pacifique est le seul chemin de fer qui, dans le moment,

à n'importe quel taux, peut transporter à ce port le commerce d'exportation. L'Intercolonial peut prendre une part très minime de ce trafic, car nous n'avons pas, par ce chemin de fer, de communications directes avec l'ouest. Quand il s'est agi de construire le Pacifique, je me rappelle fort bien qu'on a discuté longuement et ardument la route que devait suivre cette ligne transcontinentale, pour atteindre les provinces maritimes. On choisit enfin le tracé actuel, bien qu'il passât sur une certaine partie du territoire américain. Dans le passé, le Pacifique a fait tous ses efforts pour soutenir la concurrence des ports de la république voisine. Dans ce but, aidé des citoyens de Saint-Jean, il a dépensé des montants énormes pour outiller le port de cette dernière ville. En réalité, je crois que celui-ci, si on tient compte de sa grandeur, est le port le mieux outillé de tout le continent. On y trouve des élévateurs splendides. Si je ne me trompe, le Pacifique et le conseil de ville de Saint-Jean ont dépensé près de deux millions de dollars pour aménager ce port. De son côté, le Grand-Tronc a choisi Portland comme port d'hiver, et même aujourd'hui, il en fait le terminus de son trafic d'été, dans une grande mesure. Il a tellement perfectionné sa ligne entre Montréal et Portland, qu'aujourd'hui, une seule de ses locomotives traîne de 50 à 60 wagons de marchandises et qu'avant longtemps, il en aura d'autres qui pourront conduire 75 wagons jusqu'à Portland. Je ne crois pas me tromper en disant que le Pacifique, par sa ligne courte, ne peut faire traîner par une locomotive plus de 18 ou 20 wagons. Comment, dans des circonstances semblables, pourrions-nous faire concurrence au Grand-Tronc et en retirer des avantages sensibles? Je ne parle pas en ma qualité de ministre de la Couronne ; je m'adresse à la Chambre comme le ferait un simple député, comme doit le faire un véritable Canadien, et je dis que nous devrions encourager, par tous les moyens possibles, le Pacifique à transporter son trafic aux ports canadiens.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En lui refusant cet encouragement, nous l'obligerions, un jour ou l'autre, à suivre, peut-être, l'exemple du Grand Tronc. Je sais pertinemment qu'à l'heure actuelle, la Compagnie du Pacifique pourra conclure des arrangements avantageux à Boston et même à Portland. Je suis convaincu, cependant, que telle n'est pas son intention. Toutefois, les hommes publics du Canada et le parlement de ce pays ne devraient pas perdre de vue un fait bien naturel, c'est-à-dire qu'ils devraient songer que si nous voulons faire passer notre commerce d'exportation par nos ports d'hiver, il nous faut, nécessairement, prendre les moyens d'atteindre ces ports. Voilà ce que je voulais dire au sujet de la navigation d'hiver.

L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a étudié attentivement cette question de transport ; je crains, cependant, qu'il n'ait perdu de vue certains faits bien importants. La navigation entre Montréal et Québec ne présente aucun danger. Sans doute, il peut arriver des accidents, mais jamais il n'y aura de désastres et de nauvrages sérieux. Un navire peut toucher fond sans devenir pour cela une perte complète. D'autre part, la navigation, du détroit de Belle-Isle à Québec, nous cause beaucoup d'ennuis, car c'est dans cette partie du fleuve qu'arrivent surtout les grands désastres maritimes.

L'honorable M. HAGGART : On m'a dit qu'entre Belle-Isle et Québec, à un certain endroit, le chenal n'est pas plus profond que dans le lac Saint-Pierre ; cependant, je n'ai jamais pu m'assurer de ce fait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Cela n'existe pas, car le chenal a la profondeur suffisante. A l'île Crane, il nous faut draguer sur une superficie de 1,500 pieds, mais cela n'est qu'une question de détails. Un inconvénient qui se présente, du reste, pour les ports américains, ce sont les brouillards et la brume qui couvrent une partie de cette route, à certains jours. J'ai voyagé assez pour me trouver au milieu d'un brouillard qui couvrait la route suivie par des navires américains. Cependant, avec les améliorations que nous voulons faire à notre voie fluviale, avec un système perfectionné de signaux de brume, de phares, de bouées, le chenal entre Belle-Isle et Québec deviendra plus sûr que par le passé. Dans les estimations supplémentaires, mes honorables amis trouveront un crédit considérable pour terminer, non, pour améliorer notre système de signaux de brume et de phares. Je demande, cette année, un crédit assez élevé——

M. COCHRANE : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : ——un crédit assez, mais non pas trop élevé, pour construire des dragueurs puissants.

M. KAULBACH : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut creuser l'entrée du port de Saint-Jean ; à la marée basse, on n'y trouve que 18 pieds d'eau, ce qui est tout à fait désavantageux. Il faut aussi creuser dans différentes parties des ports des provinces maritimes. Lorsque ces dragueurs puissants auront travaillé deux ou trois années, nous aurons opéré une révolution complète dans le commerce des grands lacs. Quand l'élan est donné, le peuple canadien marche d'un pas rapide dans la voie du progrès et du développement de son pays.

M. FRASER (Guysborough) : Qu'on me permette de signaler le fait que ce débat ne couvre pas tout le terrain. Je partage les espérances qu'ont exprimées ceux qui ont adressé la parole avant moi.

Je vote avec joie pour ce crédit, comme j'appuierais la demande de tout autre montant qu'on jugerait nécessaire à l'amélioration de la route du Saint-Laurent. Peut-être aurons-nous à dépenser beaucoup d'argent avant d'obtenir l'expérience qui nous procurera enfin une voie fluviale parfaite ; peut-être cette expérience détruira-t-elle toutes nos illusions, mais c'est là un mal nécessaire pour les peuples comme pour les individus. Il est un fait certain, c'est que les ports de Montréal et de Québec, à l'heure actuelle, n'offrent pas tous les avantages nécessaires à notre commerce d'expédition. Je voterai pour l'adoption de ce crédit, parce qu'il servira à commencer la réforme qui doit s'opérer dans les ports canadiens. En effet, tous les ports qu'on a mentionnés, dans cette route du Saint-Laurent, y compris ceux de Montréal et de Québec, devront, dans un avenir prochain, servir de greniers aux ports océaniques de la Nouvelle-Ecosse.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. FRASER : Je reconnais que si l'on démontre que le port de Québec peut rester ouvert à la navigation durant toute l'année, la question de transport pour cette partie du pays sera réglée ; en effet, on peut transporter à Québec, par chemin de fer, le blé et les autres produits de l'ouest, à meilleur marché que si on les dirigeait sur les ports des provinces maritimes. Je suis loin, pourtant, d'être convaincu du bien fondé de cette supposition, et c'est pour cela que nous ne devrions pas perdre de vue que toutes les dépenses que nous faisons maintenant, ne servent qu'à améliorer la navigation d'été. On se prépare en vue de l'avenir. Je considère que les explications données par le ministre des Travaux publics indiquent clairement qu'il comprenait cette question ; il a exprimé des vues larges, en dépit de ce qu'on peut penser de ses opinions politiques, et elles s'imposent à la considération sérieuse de tout véritable Canadien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce sont là mes opinions politiques.

M. FRASER : Il n'en saurait être autrement, d'après la croyance politique de l'honorable ministre. Inutile de dire que partout où la nature se montre prodigue, l'art devient moins difficile, moins coûteux. Quant au port de Montréal, si des navires considérables peuvent s'y rendre, ainsi que l'espère l'honorable ministre des Travaux publics, il offre l'avantage de diminuer les taux de transport par chemin de fer, si on le compare à celui de Québec. Ici, encore, il ne faut pas perdre de vue les difficultés que j'ai mentionnées ; nous ne devons pas oublier un instant le résultat final qu'il nous faut obtenir. La Nouvelle-Ecosse se trouve à l'entrée du Canada ; et les ports océaniques tels que ceux d'Halifax, de Country Harbor, de Whitehead, du détroit de Canso, de Louisbourg, de Sydney et autres sont toujours ouverts à la navigation. Si vous faites le tour de la Nouvelle-Ecosse, vous trouverez à tous les dix milles des ports qu'on considéreraient comme superbes dans d'autres parties du Canada, dans Ontario et Québec qui sont moins favorisés sous ce rapport, et cependant, on ne mentionne pas ces havres.—

M. COCHRANE : O y trouve aussi des carpes en abondance.

M. FRASER : Non, la carpe est un poisson d'eau douce et on ne la trouve pas dans la mer ; elle vit dans le limon des lacs et des petits ruisseaux d'Ontario. On trouve dans l'océan le saumon, la morue, le maquereau, la belle truite, la baleine, à qui on a le plaisir de faire la chasse, mais la tortue, la carpe et le poisson mou vivent dans les eaux de l'intérieur.

Une VOIX : L'anguille aussi.

M. FRASER : Oui, et encore sa peau est-elle des plus glissante. Je suis convaincu que nous devrions tourner notre attention vers les moyens d'améliorer le transport de nos produits par terre, afin de le rendre plus rapide et moins coûteux. Nos chemins de fer devraient, en se procurant des locomotives puissantes, en perfectionnant leur terrassement, en faisant d'autres améliorations, pouvoir transporter plus rapidement et à meilleur marché toutes nos marchandises, et tous nos produits. Dans un pays comme le Canada dont la principale voie fluviale se couvre de glaces durant une partie de l'année, nous serons toujours en butte à des difficultés que n'ont pas à surmonter nos voisins des Etats-Unis. Leurs ports sont ouverts à la navigation l'année durant, et ils se servent de leurs chemins de fer beaucoup plus que nous le faisons nous-mêmes. Le Mississippi et le Missouri sont des voies fluviales plus considérables que ne l'est le Saint-Laurent, et cependant, fait à noter, ils ne transportent pas le dixième du commerce qui passe par le Saint-Laurent, si nous tenons compte du chiffre de la population. Je le répète, je veux que nous fassions les dépenses dont il s'agit maintenant car je considère que l'argent ainsi appliqué pour l'amélioration des moyens de transport, si on agit avec sagesse et honnêteté, tout en se montrant prodigues, constituera le meilleur placement que jamais le Canada puisse faire. Pourquoi nous effrayer de ces dépenses, lorsque nous voyons les petites nations européennes doubler leur passif pour construire des navires, pour se préparer à la guerre, pour entretenir des armés et une marine puissantes ? Si nous comprenons la valeur de l'étendue des avantages que nous offre la nature au Canada, nous ne devons pas combattre des crédits semblables à celui dont il s'agit maintenant. Nous jetons les bases larges et libérales de ces améliorations qui ne serviront pas simplement au commerce d'aujourd'hui, mais à celui qui se développera dans la première phase de ce siècle que nous commençons ; ceux qui viendront après nous retireront les

heureux résultats de la ligne de conduite que nous nous traçons aujourd'hui. Une remarque de l'honorable ministre des Travaux publics m'a surtout frappé. Il a prétendu que si nous avions suivi les plans préparés, il y a seize ans, nous aurions ruiné le port de Montréal. N'oublions pas que cela peut arriver au cours des seize années qui vont suivre, si nous ne sommes pas larges dans nos idées et dans nos projets.

On a parlé des navires de fort tonnage ; à ce propos je rappellerai qu'on est actuellement à construire, en Angleterre un steamer qui va transporter 18,000 tonnes de marchandises. Et pourquoi pas ? Tous les jours nous nous perfectionnons dans l'art de construire et dans l'usage des différents matériaux mis à notre disposition ; alors, pourquoi ne pourrions-nous pas, au cours des dix ou quinze années prochaines, construire des navires devant transporter 30,000 tonnes de marchandises ? Comment ces navires qui sillonneront ainsi l'océan pourront-ils remonter notre voie fluviale, sans danger. Aussi, devons-nous dépenser dans ces améliorations les deniers publics sagement et libéralement, suivant les renseignements les plus précis que nous pouvons obtenir, comptant avec confiance sur l'avenir.

Je ne m'attarderai pas à discuter ce qu'a dit l'honorable représentant de Jacques-Cartier. J'ai assez souvent réfléchi à ce sujet pour savoir à quoi m'en tenir. A mon sens, c'est faire une dépense utile que choisir trois personnes très capables —nous pouvons les trouver au Canada —qui devront étudier sérieusement cette question, quand bien même nous serions obligés de leur donner des appointements de $25,000 à $30,000 par année. Si nous voulons avoir des experts habiles, il faut les payer libéralement ; ici, il nous faut des spécialistes reconnus. Certains députés pourront trouver exagérés les chiffres que je viens de citer, je ne les indique pourtant que pour démontrer comme je suis prêt à payer généreusement ceux qui pourraient régler cette question d'une manière sage et avantageuse au pays.

Jusqu'à présent, jamais on n'a vu un ministre des Travaux publics administrer son ministère avec autant de bons résultats pour le pays, que ne le fait celui qui remplit actuellement ces fonctions. Il ne faut pas oublier cependant, qu'il est très occupé, qu'il lui faut surveiller tout l'ouvrage de ses subalternes ; de plus, prendre part aux élections, afin d'empêcher l'opposition de commettre des erreurs, de se livrer à des manœuvres frauduleuses ; qu'il est forcé, pour ainsi dire, de s'occuper de ces mille et un détails qui sont le cauchemar des ministres, et qu'ils ne sauraient connaître tous. Alors même qu'il serait un génie dépassant en intelligence et en aptitudes naturelles tous les autres hommes, il ne pourrait étudier cette question assez attentivement pour pouvoir déterminer exactement quel est l'état de choses qui prévaut dans ce pays.

M. FRASER.

Nous avons besoin, par exemple, des services d'un des meilleurs ingénieurs d'Amérique et d'Europe pour déterminer ce que devrait être notre conduite, sous ce rapport. Je me rappelle que l'ex-premier ministre (sir Mackenzie Bowell) s'est adressé, un jour, à un monsieur qui faisait partie du personnel du Pacifique, et lui a dit ceci : "Je voudrais avoir un employé habile pour l'Intercolonial." "Quel espèce d'homme voulez-vous avoir?" lui demande-t-on? Sir Mackenzie Bowell donna les indications voulues, et alors le monsieur en question lui demanda ceci : "Quels appointements allez-vous accorder à ce fonctionnaire?" Sir Mackenzie Bowell répondit : "Je donnerais de $6,000 à $7,000 par année à quelqu'un qui possèderait toutes les qualités et toutes les aptitudes que je viens de vous énoncer." "Vous accorderiez, n'est-ce pas, ce salaire?" rétorqua son interlocuteur. "Moi, y a déjà dix ans que je cherche cet homme si précieux, et si je pouvais le rencontrer, je lui donnerais volontiers $25,000 par année." Inutile de retenir les services d'une personne qui peut posséder certaines connaissances, mais qui n'est pas expert dans des questions semblables, et j'approuve, sur ce point, l'honorable député de Jacques-Cartier.

Nous avons un grand nombre de ports qui ont chacun la prétention de l'emporter sur les autres, et les représentant des différentes divisions électorales où se trouvent ces ports voudraient, et ici ils se font l'écho de la population de ces comtés, que l'argent fût dépensé dans ces ports qui, d'après eux, offrent de si grands avantages à la navigation. Mais un ingénieur de haute valeur n'attachera aucune importance à l'opinion de personnes qu'animent les préférences locales, pour décider cette question embarrassante ; l'argent que nous paierons à ce spécialiste ne sera pas perdu, loin de là. Je termine en répétant que ce travail doit se faire de la façon que j'ai indiquée. Que les membres de cette Chambre se rappellent que l'océan ne reste jamais inactif, que ses flots se prêtent au transport du commerce du monde et que les ports qu'il forme doivent être les points d'expédition du commerce de notre pays.

M. WALLACE : A mon sens, l'honorable député de Guysborough (M. Fraser) a plaidé en faveur de la nomination d'une commission, et il a indiqué, je crois, qu'il serait lui-même de taille à agir comme commissaire.

L'honorable M. ROSS : Vous voulez parler des proportions de l'homme.

M. WALLACE : Oui. L'honorable député a, suivant sa propre opinion, toutes les qualités voulues pour agir comme commissaire, et les appointements qu'il retirerait seraient proportionnés à sa taille. Il a tellement vanté le ministre des Travaux publics que ce dernier a dû s'éclipser de la Chambre.

M. FRASER : Il s'est sauvé parce qu'il savait que vous alliez faire un discours.

M. WALLACE : J'ai écouté attentivement le ministre des Travaux publics, et je dois avouer que jamais encore, je n'ai entendu discours aussi dépourvu de renseignements, de sens pratique. Il a dit une foule de platitudes en prétendant que Montréal est un grand port, que Québec est un grand port, qu'Halifax et Saint-Jean sont de grands ports, qu'il nous fallait les améliorer, etc. Mais, il n'a pu soumettre à la Chambre un plan systémaitque et bien conçu. Nos adversaires déplorent, chaque année, l'état de choses qu'ils prétendent être si mauvais ; ils s'apitoient sur le sort de Montréal qui n'a aucun avantage à offrir au commerce qui y afflue. Ils voient avec peine le Grand Tronc se rendre forcément à Portland. Pourquoi avons-nous un gouvernement comme celui qui nous gouverne adjourd'hui ? Les ministres ne sont pas au pouvoir depuis hier ; ils ont déjà cinq ans d'administration. Ils nous ont dit que les canaux seront terminés à une date fixée d'avance, mais il y a longtemps que cette date est passée, et les canaux ne sont pas encore finis. Il en est ainsi des différentes têtes de lignes de chemins de fer dont on nous parlait et qui devaient servir au commerce d'xpédition, et des élévateurs dont on nous a tant parlé. Le gouvernement n'a rien fait ; il s'est contenté de dépenser les deniers publics d'une manière honteuse, avant d'avoir mûri un projet avantageux et raisonnable. Il a gaspillé l'argent du peuple comme le ministre des Travaux publics l'a fait, par exemple, à Port-Colborne. Il nous a montré un plan préparé par les fonctionnaires de son ministère et dont l'exécution exigeait une dépense de cinq millions et demi de dollars. Il a ajouté qu'il ne voulait pas dépenser autant d'argent, et il s'est contenté de nous demander un crédit d'un ou de deux millions, en nous disant : Votez-moi ce crédit, et je vous ferai voir ce que je puis faire avec ce montant. Le ministre des Travaux publics se présente devant le parlement avant d'avoir examiné attentivement comment les crédits qu'il nous demande de voter seront appliqués. Si nous accordons le montant qu'il nous demande pour les commissaires du havre de Montréal, ces derniers seront responsables au Canada de 3 pour 100 d'intérêt, mais le capital devra être payé par le peuple du Canada, et non par les commissaires eux-mêmes. Combien, actuellement, ces derniers doivent-ils au gouvernement fédéral ?

Le MINISTRE DES FINANCES : $2,000,000.

M. WALLACE : J'ai ici un état qui m'indique que cette dette est de $1,700,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois qu'ils ont obtenu quelque chose, dernièrement. A tout événement, cette dette est d'environ $2,000,000.

M. HAGGART : Dernièrement encore, le ministre des Travaux publics disait qu'elle était de $3,800,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je parlais de la dette totale des commissaires du havre, mais non pas simplement du montant dû par ces derniers au gouvernement fédéral.

M. WALLACE : A qui doivent-ils la balance ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A différentes personnes. Les commissaires ont émis des obligations qu'ils ont placées sur le marché, de la manière ordinaire, et sur lesquelles ils doivent payer un intérêt.

M. WALLACE : C'est le gouvernement du Dominion qui garantit ces obligations?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas toutes. Le gouvernement ne garantit les obligations que pour le montant prêté et c'est tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est-à-dire $2,000,000, d'après le statut ; ils ont, de plus, le droit d'émettre des obligations supplémentaires au montant de $2,000,000 ; ils n'ont jamais encore profité de cet avantage.

M. WALLACE : Cela fait, en tout, $4,000,000 dont le gouvernement peut être tenu responsable?

Le MINISTRE DES FINANCES : La moitié de ce montant n'est pas encore payée.

M. WALLACE : Mais les commissaires du havre peuvent en profiter.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, pourvu qu'ils dépensent ces deniers suivant les plans déterminés par le ministère.

M. WALLACE : Depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, la dette des commissaires du havre envers le gouvernement a augmenté de $385,000 à environ $2,000,000. Les commissaires ont, en outre, le droit de dépenser deux autres millions, s'ils le jugent à propos, pourvu qu'ils obtiennent l'approbation du gouvernement. Le ministre des Travaux publics a préparé un plan et, constatant qu'il ne pouvait l'exécuter, il en a adopté un autre, et voilà pourquoi notre système de canaux n'est encore ni amélioré ni terminé, contrairement aux promesses qu'on nous avait faites. Aujourd'hui, on vient nous dire que le port de Montréal ne sera pas outillé d'ici à bien des années. Entre temps, le Grand Tronc dirige son trafic sur Portland, puisque, d'après le ministre des Travaux publics, le port de Montréal n'offre pas à cette compagnie les avantages qu'elle devrait avoir pour son trafic. Après avoir dépensé autant, la population du Canada constate, à sa courte honte, que le trafic prend la route des Etats-Unis et que Portland devient non seulement le port d'hiver, mais encore le port d'été du réseau

du Grand Tronc. Nous avons deux grands réseaux de chemins de fer, le Grand Tronc et le Pacifique. Les ramifications du Grand Tronc s'étendent dans les parties les plus fertiles et les plus industrielles du Dominion, et naturellement son trafic est le plus considérable. Quand ce chemin de fer établit son terminus dans un pays étranger, le gouvernement reste inactif et impuissant. Les ministres n'ont pas de programme, ils ne prennent aucune mesure pour retenir au Canada le commerce du pays. Tout pour eux se résume à faire dire au ministre des Travaux publics : Donnez-nous plus d'argent et nous le dépenserons pour vous. Le gouvernement aurait dû conserver au Canada le trafic du Grand Tronc. Dans le but de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, le gouvernement a accordé au Grand Tronc d'immenses sommes d'argent pour l'amélioration du pont Victoria, et ces montants n'étaient pas en proportion, ainsi que nous l'avons prétendu, des avantages que nous offrait cette compagnie de chemin de fer. Nous entendons aujourd'hui le président du Grand Tronc déclarer que sa compagnie a reçu assez d'argent pour doubler sa voie entre Montréal et Portland, ce qui lui accorde encore plus d'avantages pour transporter son trafic dans un pays étranger. C'est là ce gouvernement qu'on dit être composé d'hommes d'affaires et qui prétend surveiller l'intérêt du peuple. C'est tout le contraire qui se produit. En parcourant les estimations supplémentaires, nous constatons que le gouvernement demande un crédit de $3,069,000 pour la balance de l'exercice se terminant le 30 juin prochain, et qu'il demande encore un montant supplémentaire de $3,360,000 qu'il dépensera en divers travaux, durant la saison prochaine, soit en tout $12,000,000.

Jamais encore on n'a demandé autant de crédits supplémentaires. Le gouvernement n'a pas été à la hauteur de la tâche qui lui incombait, et il ne peut nous faire voir de résultats qui démontrent qu'il n'a dépensé en vain les crédits que nous lui avons votés. Quant à moi, je proteste énergiquement contre le fait de voter des montants aussi considérables, sans connaître auparavant comment seront dépensés les deniers publics. Il est bien vrai qu'on nous dit que cet argent sera dépensé, suivant ce qu'en décidera le ministre des Travaux publics. Cependant, quand ce dernier se présente devant le parlement pour demander une somme d'un million de dollars, sans avoir un programme quelconque, ou un projet défini pour nous montrer comment ces deniers doivent être dépensés, je crois de mon devoir de combattre cette demande.

J'ai écouté avec intérêt les remarques de l'honorable représentant de Grey-est au sujet du port de Québec, et, à mon sens, il a établi parfaitement ses prétentions. Le port de Québec est le grand port océanique du Canada, si on laisse de côté, pour le moment, les ports d'Halifax, de Saint-Jean, de Sydney et autres dont on a parlé et qui se

trouvent sur les bords de l'Atlantique. Les marchandises transportées sur les eaux de l'intérieur se rendront à Québec où on les chargera dans des steamers énormes qui feront le service de l'Atlantique avant longtemps. Sur les grands lacs mêmes, nous trouvons des vaisseaux d'un plus fort tonnage que n'en avaient ceux dont on se servait autrefois, pour le commerce avec les pays d'Europe, il y a quelques années ; on y rencontre des navires si considérables qu'ils dépassent en réalité les steamers que l'imagination aurait pu voir naviguer sur ces lacs. On construit maintenant des navires d'un tonnage énorme ; cependant, ces vaisseaux peuvent atteindre facilement le port de Québec. Il y a quelques années, je me trouvais dans cette dernière ville où se rendait un navire de guerre de première classe, le Blake. Mais, comme ce vaisseau était trop considérable, il n'a pu monter jusqu'à Montréal. A mon avis, Québec s'accaparera tout le trafic. Il faut donc partir de ce principe si nous voulons améliorer notre navigation ; laissons de côté tous ces travaux qui deviendront inutiles et nous seront un embarras, l'an prochain. Le ministre devrait avoir un plan déterminé, au lieu de venir nous dire qu'il déplore l'état de choses actuel, qu'il lui faut reconnaître que le syndicat Conners a fait fiasco et qu'il nous faut nous adresser à d'autres personnes, pour exécuter les ouvrages que ce syndicat nous avait promis de faire. Ce n'est pas là la ligne de conduite à suivre. On dépense les deniers publics et notre commerce subit des retards préjudiciables ; d'un autre côté, nos canaux, bien que terminés, ne nous rapportent pas les avantages que nous promettaient les ministres. Je me rappelle, en effet, que le leader de la Chambre, dans un discours qu'il prononçait à Toronto, quelques jours seulement après l'arrivée de son parti au pouvoir, disait : La première chose que nous avons faite, en prenant les rênes de l'administration, fut de reconnaître le fait que la question du transport était le grand problème que nous réservait l'avenir de notre pays. Il ajoutait : Nous avons commencé à creuser nos canaux, indiquant par là qu'il n'y avait pas de canal, avant qu'il devînt premier ministre. Cela ressemble à ce rêve qu'il a fait et dans lequel il jouait le rôle de créateur de ce Dominion dans une nuit ; il a creusé ces canaux pendant notre sommeil. Les ministres devaient terminer tous ces travaux à une date fixée d'avance ; eh bien! des années se sont écoulées depuis que cette promesse a été faite, et les prédictions du premier ministre ne se sont pas encore réalisées.

Le commerce du pays, partout où passent des chemins de fer, a diminué sensiblement. Le gouvernement se vante de l'augmentation énorme des affaires, et pourtant, nous voyons le commerce de Montréal diminuer de jour en jour, nous constatons que nos canaux ne nous ont pas encore rendu les services que nous espérions de leur creusement

et de leur élargissement ; nous ne voyons aucun signe de cette augmentation énorme du commerce que nous aurions été en droit d'espérer, si le gouvernement avait pris les moyens convenables de nous la procurer. A nouveau, je proteste énergiquement contre ces dépenses énormes. Je ne veux plus que le ministre se présente ici pour nous demander, sans raison apparente, de lui voter un million de dollars ; il est temps qu'il cesse ses platitudes et qu'il nous fournisse des renseignements, s'il veut obtenir les crédits qu'il nous demande. Pourquoi ne vient-il pas ici avec un plan bien défini ? La résolution qui nous est soumise stipule que toutes ces dépenses doivent se faire à la discrétion du ministre des Travaux publics. Sans doute, il doit avoir un plan, car autrement, il ne se présenterait pas devant la Chambre pour demander des crédits semblables. Mais, encore une fois, a-t-il un plan, a-t-il mûri un projet quelconque ? Voilà ce qu'il ne nous a pas dit ; il ne nous a fourni aucun renseignement qui puisse nous donner raison de voter un million de dollars pour les fins qu'il a indiquées.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De tous les députés qui ont pris part à ce débat mon honorable ami est le seul qui ait placé la discussion sur un terrain de parti ; je suis certain que son exemple ne sera pas suivi parce que les opinions qu'on a exprimées des deux côtés de la Chambre, prouvent surabondament que l'honorable député d'York-ouest ne peut compter sur l'appui d'aucun autre membre de cette Chambre.

M. WALLACE : Ce jeu de bascule a duré assez longtemps.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable monsieur voit aussi que son jeu ne prend plus. S'il continue comme il a commencé, bientôt, nous n'entendrons plus parler de lui, pour le plus grand bien du pays, peut-être. Cependant, il a le droit d'avoir des opinions et des vues politiques que personne ne partage, comme il a dû s'en apercevoir hier soir. Je voudrais qu'il eût le courage d'exposer clairement cette politique. Peut-il s'opposer à ce crédit destiné à l'amélioration du Saint-Laurent et du port de Montréal. Dans l'affirmative, pourquoi ne présente-t-il pas une motion dans ce sens ? Ce serait là prouver qu'il ne parle pas en vain. Il prétend que je dis des platitudes. J'en appelle au pays qui jugera entre son discours et mes modestes remarques pour savoir qui de nous deux se permet des platitudes. Je ne prétends pas être autre chose qu'un homme qui énonce carrément ses opinions, et, dans la circonstance actuelle, j'explique au parlement les faits tels qu'ils existent réellement. Jusqu'à l'arrivée du gouvernement au pouvoir, on ne s'était pas occupé du port de Montréal. Il est vrai qu'on avait discuté certains plans, sans jamais, cependant, les mettre à exécution. Nous avons modifié ces plans, et, après avoir consulté les grandes institutions commerciales de Montréal, nous avons déterminé une ligne de conduite, et accepté les plans que nous exécutons aujourd'hui. L'honorable député prétend que nous ne faisions rien, que nous n'avons pas de politique définie ; eh bien ! qu'il vienne à Montréal voir les travaux que nous y faisons, qu'il vienne à Montréal, lui, qui est encore sous l'impression de son voyage à Québec. Cela lui fournira l'occasion de faire un autre discours tout aussi conciliant que celui qu'il a prononcé dans l'ancienne capitale et qui, me dit-on, l'a rendu l'homme le plus populaire de tous ceux qui sont descendus avec lui à Québec. Il veut être candidat à Joliette ; nous serions heureux qu'il en fût ainsi, car il a le droit de demander aux électeurs canadiens-français de voter pour lui. Pour gagner leurs sympathies, il n'a qu'à répéter son discours de Québec.

Mais jamais, il ne sera élu dans cette province de progrès, s'il continue à prôner des idées comme celles qu'il a énoncées tout à l'heure. Je le répète, nous mettons à exécution des plans bien définis. L'honorable député dit que nous n'avons rien à montrer, eh bien! déjà, nous avons fait à Montréal des améliorations qui nous ont coûté $2,000,000 ; que l'honorable député vienne examiner ces travaux, et il constatera que nous n'avons dépensé inutilement ni notre temps, ni l'argent du pays. Il a jugé à propos de parler de Port-Colborne et de rééditer la vieille histoire d'après laquelle nous voulions dépenser à cet endroit $5,000,000. Il sait lui-même qu'il parle à tort et à travers.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce que j'ai dit ; je n'ai pas prétendu que le gouvernement se proposait de dépenser à Port-Colborne de $5,000,000 à $5,500,000. Mais le ministre nous a dit clairement qu'il ne voulait pas adopter un plan dont l'exécution occasionnerait une dépense de $5,500,000. Maintenant, il me fait dire tout le contraire de ce que j'ai réellement affirmé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député bat en retraite, comme il a l'habitude de le faire toutes les fois qu'il se trouve pris dans un dilemme ; il dit——

M. WALLACE : Je ne permettrai à personne de dénaturer mes paroles. J'ai dit que le plan de ses ingénieurs aurait nécessité cette dépense, mais que lui-même n'entendait pas adopter ce plan, disant : Vous m'accordez un montant beaucoup plus faible, voyez ce que j'en ferai. Voilà ce que j'ai déclaré devant la Chambre ; je n'ai pas soutenu qu'il avait adopté ce plan de $5,500,000, mais qu'il avait repoussé l'opinion de ses ingénieurs et faisait à sa guise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député parle à tort et

à travers. Mes ingénieurs n'ont pas conseillé de faire cette dépense. Le plan fut préparé, non pas dans le dessein de dépenser immédiatement une somme aussi forte, mais de manière à pouvoir employer ce montant plus tard, selon les besoins du commerce. Dans le moment, ces plans ne signifient rien, pourtant ces messieurs veulent faire croire que nous nous proposons de dépenser des millions. Voilà ce qu'ils ont tenté de faire. Les travaux que nous faisons exécuter à Port-Colborne sont peu compliqués, mais très utiles, en vérité. Il n'y avait pas de port à cet endroit. Le déchargement des grands vaisseaux était impossible. Le ministère des Travaux publics fait construire un brise-lames à l'abri duquel les gros navires pourront prendre et livrer leur cargaison. Le ministère des Chemins de fer et Canaux fait ériger des jetées et des docks où ces mêmes vaisseaux viendront prendre et descendre les marchandises. Les plans ont été soumis au parlement. Je serai enchanté de les déposer sur le bureau de la Chambre. Les travaux s'exécutent conformément à des plans soigneusement préparés et choisis, et rien ne sert de dire que nous nous présentons devant le parlement sans plan bien arrêté. Les plans ont été préparés et l'entreprise a été adjugée. En ce qui concerne Montréal, une partie des travaux sont terminés. Une entreprise importante est parachevée, une autre le sera d'ici à quelques semaines. L'an prochain, trois grandes jetées seront terminées. Le Board of Trade, de Montréal, croit que deux élévateurs seront nécessaires à la manutention du grain dans ce port. Je ne suis pas prêt à dire si un ou deux élévateurs seront construits à cet endroit. Il me faut de plus amples renseignements. Néanmoins, dans l'intervalle, nous demandons au parlement de nous autoriser à faire un prêt de $1,000,000 aux commissaires du port pour leur permettre d'ériger des élévateurs, des entrepôts et de procurer d'autres commodités, dont les plans nous seront soumis. Je ne sais pas ce qu'il faudrait faire de plus pour avoir droit de demander cette somme d'argent. Si nous ne demandions pas un crédit cette année, avant la préparation des plans des élévateurs, on aurait lieu de nous reprocher d'avoir perdu du temps. Nous demandons un montant d'avance, afin que les plans soient préparés immédiatement et que les travaux ne soient pas retardés. L'honorable député a commis une bévue au point de vue politique, en mêlant la politique à cette affaire. Je ne marcherai pas sur ses brisées. Je ne récriminerai pas, car le parti conservateur a accompli des travaux importants, pendant qu'il était au pouvoir. Il a construit des voies ferrées et creusé des ports, mais il n'a pas pu tout faire. Il est notoire que les ports de Montréal et de Québec n'ont pas été outillés. Je n'en ferai pas un crime au parti conservateur. Chaque chose en temps et lieu. Aujourd'hui que nous sommes au pouvoir, nous accomplissons des choses utiles comme nos prédécesseurs en ont accompli sous leur règne. Qu'à Dieu ne plaise que je m'oublie au point de mêler la politique à une question d'une telle importance. Libre à l'honorable député de le faire, s'il ne peut pas planer au-dessus de ces misères.

M. HENDERSON : M. le président, quand le ministre des Finances (M. Fielding) a proposé ces résolutions, j'ai bien aimé la manière dont il a traité son sujet. Il y a certainement ici une question nationale, méritant d'être soigneusement examinée par toute la députation, abstraction faite de toute considération politique. Je regrette, je l'avoue, qu'un gentleman occupant le poste de ministre des Travaux publics ait fait dégénérer le débat en une simple chicane politique. Il n'a rien épargné dans le but de faire ressortir les avantages que lui et son parti retireront de cette dépense, et si un député risquait un mot de blâme, le ministre déclarait que ce député ne pourrait pas se faire élire dans la ville de Montréal, ni dans la province de Québec. J'espère qu'il désavouera une partie de ce qu'il a dit et s'efforcera de réparer le mal qu'il a fait, s'il veut que ces résolutions soient adoptées sans une voix discordante, ce qui devrait avoir lieu, à mon avis, tant qu'à les adopter.

Selon moi, le gouvernement, avant d'autoriser la dépense d'un fort montant pour les fins visées dans cette résolution, devrait avoir un plan bien arrêté. Il devrait, il me semble, décider quel sera le grand port national du pays. Je ne prétends pas qu'en désignant un port où de fortes sommes seront dépensées pour le mettre en état de recevoir les grands paquebots transatlantiques qui y déverseront leur cargaison, nous devions négliger les autres ports. Cependant, nous devrions choisir le port où nous dépenserons le plus pour l'accommodement des grands vaisseaux qui devront nécessairement se rendre au Canada y chercher les produits de notre pays. Je dis donc que le gouvernement devrait avoir un plan bien arrêté afin que, soit que le choix tombe sur Montréal, Québec ou Halifax, nous ayons un port sur lequel nous puissions compter. Le député qui exprime son opinion touchant cette question semble s'aventurer dans une entreprise périlleuse ; toutefois, au risque de me brouiller avec le ministre des Travaux publics, je me ferai fort de dire qu'il y a un port canadien qui présente des avantages bien supérieurs à ceux de tous les autres ports pour le transport de nos produits. Le port de la ville de Québec est en eau profonde et il est probable qu'il sera ouvert à la navigation pendant dix mois, sinon pendant les douze mois de l'année. On peut en faire un port excellent sans faire des dépenses considérables pour le dragage comme cela serait nécessaire dans presque tous les

autres ports du pays. Les gros navires peuvent y mouiller et on peut y faciliter le chargement et le déchargement des plus grands vaisseaux transatlantiques. Si ce port est mis au-dessus des autres ports canadiens, si en dépensant un égal montant, on peut le rendre utile au pays et en faire notre port national, pourquoi le gouvernement ne choisit-il pas le projet qu'il entend favoriser pendant les dix, quinze ou vingt prochaines années et ne nous laisse-t-il pas connaître ce qu'il se propose de faire. Je n'ai rien à dire contre le port de Montréal. Il s'y fera toujours un trafic considérable. Les plus gros navires ne pourront peut-être pas s'y rendre, mais il y aura toujours des vaisseaux qui mouilleront dans ce port qu'il sera nécessaire d'outiller et d'entretenir. Néanmoins, je crois que Québec sera le port national, que les gros navires qui font le service entre le Canada et les pays étrangers. y prendront dorénavant et y déchargeront aussi leur cargaison. Quant au crédit qui nous est soumis, je crois que le montant en est bien considérable pour que le parlement le mette à la disposition du ministre des Travaux publics. Cette décision ne serait pas sage, il me semble. Tout le cabinet, à mon avis, devrait être consulté sur la manière de dépenser cette somme, approuver la décision prise et être responsable du bon emploi du crédit. Je trouve donc à redire à la rédaction de la résolution, parce qu'elle déclare que l'argent sera dépensé de la manière approuvée par le ministre des Travaux publics. C'est un puissant levier à lui mettre entre les mains, et si j'en juge par les animosités politiques qu'il a laissé percer aujourd'hui, il est fort à craindre que cet argent ne serve à des fins répréhensibles.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est la première fois que cette objection est soulevée et je puis dire que la rédaction de la résolution est la même qu'en 1894, lors des premières avances faites aux commissaires du port, à l'époque où mon ami, M. le juge Ouimet, était ministre des Travaux publics. Ce qui était bon alors doit encore l'être aujourd'hui. Si l'honorable député (M. Henderson) admet que nos prédécesseurs ont eu tort à cette époque, nous avons également tort aujourd'hui ; mais s'ils ont eu raison en 1894, nous avons présentement raison. L'honorable député faisait alors partie de la Chambre et il n'a pas protesté.

L'honorable M. HAGGART : Mon opinion sur la question des moyens de transport est bien connue. Je démontrais il y a quelque temps que, pour obtenir une bonne solution du problème, il fallait de toute nécessité procurer les meilleurs accommodements dans le port de Montréal. Pourtant, le ministre des Travaux publics aurait dû fournir plus de renseignements à la députation. Les commissaires du port lui ont fait connaître ce qu'ils désirent obtenir pour compléter l'outillage du port, et ont mentionné, entre autres choses, des élévateurs.

Or, un million de dollars suffit à la construction de quatre grands élévateurs, d'une contenance de près de deux millions de boisseaux. Le ministre a déclaré que nous aurions, en sus des élévateurs, des commodités de terminus, des entrepôts et autres accessoires nécessaires. Il a fait l'éloge de son projet d'amélioration du port de Montréal, mais selon moi, celui-ci occasionnera beaucoup de gaspillage, vû son insuffisance. Il ne comprend que la moitié des choses nécessaires, si l'on veut faire de Montréal un port modèle. Lorsque vous aurez des élévateurs, il faudra les relier aux principales lignes de chemin de fer, il faudra aussi des entrepôts assez vastes pour les besoins du port, mais vous ne pourrez guère y amener les voies ferrées, en adoptant le présent projet. On devrait nous mettre sous les yeux les plans que le ministre a approuvés et ceux qu'il a mis de côté. J'ai fait partie d'un comité chargé de choisir le plan des améliorations à exécuter dans le port de Montréal et un projet qui m'a semblé l'emporter sur les autres proposait de perfectionner l'outillage qui existe aujourd'hui le long du fleuve et de creuser un bassin intérieur ou une calesèche à proximité de tous les chemins de fer. Ceux-ci y auraient leur terminus et tout l'espace nécessaire à la construction d'élévateurs et d'entrepôts. Montréal ne sera jamais le port qu'il devrait être, à moins qu'on ne fasse un changement radical dans l'emplacement du port.

Le MINISTRE DU COMMERCE : A quel endroit ?

L'honorable M. HAGGART : Le plan dont je parle et qui fut approuvé en partie par le ministère indiquait cette partie de la rive qui est en aval de l'emplacement des anciennes casernes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Au pied du courant Sainte-Marie.

L'honorable M. HAGGART : Oui. J'aurais fait de la bonne besogne, étant chargé de cette corvée. Comme le ministre des Travaux publics, je crois que ce sont les ports les plus à l'intérieur d'un pays et dispensant davantage de se servir des voies ferrées, qui seront fréquentés. Personne ne pourra me convaincre que les chemins de fer peuvent soutenir la concurrence des bateaux. Je disais l'autre jour que ces derniers peuvent transporter la marchandise à raison d'un dixième de cent par tonne et par mille parcouru, ce qu'aucun réseau de chemin de fer n'a jamais pu faire. Voyez l'Allemagne, elle améliore aujourd'hui son système de canaux. Pourquoi le canal de Manchester a-t-il été construit ? Parce que tous les hommes d'expérience savent que le transport par eau est le moins coûteux. Quelqu'un a dit que la navigation sur le Saint-Laurent est impraticable pendant cinq ou six mois de l'année et que notre commerce doit passer

par des ports dont l'accès est libre toute l'année durant. Celui-là ignore-t-il que plus de la moitié du trafic aux Etats-Unis est soumise aux mêmes obstacles que nous rencontrons à Montréal ?

Nous prêtons aujourd'hui un million de dollars aux commissaires du port de Montréal. Ils ont jusqu'ici fidèlement rempli leurs engagements à notre égard et nous ont payé jusqu'au dernier sou l'intérêt accru sur les montants que nous leur avons prêtés. Je crois que dans un avenir rapproché la population du Canada réclamera l'abolition des droits de port à Montréal, et que, comme condition préalable, nous devons prendre à notre charge toute la dette de l'avenir. Bien que les commissaires soient en mesure de nous rembourser et qu'ils nous rembourseront, il n'en est pas moins vrai que l'intérêt du pays exige que la sagesse préside aux améliorations qui auront lieu à Montréal. Les droits de port, comme les chemins à barrières, sont des reliques des âges barbares.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très bien ! très bien !

L'honorable M. HAGGART : Il faut les abolir. Je déclare que les commissaires du port de Montréal ont sagement employé l'argent que nous leur avons confié.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ecoutez !

L'honorable M. HAGGART : Ils ont fait ce qu'ils ont pu avec ce montant qui n'a pas été utilisé autant qu'il aurait pu l'être, si les plans n'avaient pas été défectueux. J'ignore si ces plans avaient été imposés par le ministre des Travaux publics ; mais, en tout cas, ils sont arriérés et insuffisants pour les besoins d'un port comme Montréal. Il faut des plans meilleurs et plus complets. En entendant les paroles que prononçait il y a trois ou quatre ans le ministre des Travaux publics, j'ai cru qu'il partageait mon opinion et qu'il ne se bornerait pas à demander de faibles crédits et à faire exécuter de menues améliorations.

Somme toute, la prospérité du pays dépend des progrès de la route du Saint-Laurent, notre débouché naturel vers l'océan, et de l'outillage du port de Montréal. Ces élévateurs, ces entrepôts et toutes ces commodités pourraient, je crois, être érigés sur un emplacement plus propice que celui qui a été choisi. Cependant, mon but principal en prenant la parole était de me déclarer en faveur d'un fort crédit destiné à améliorer autant que possible le port de Montréal.

C'est un déshonneur pour le Canada de voir que ses exportations prennent le chemin des ports américains, au détriment des ports du pays. Nous devrions faire tous nos efforts pour développer nos villes maritimes au lieu de contribuer aux progrès des villes étrangères. Là-dessus, j'approuverai toutes les dépenses que le ministre pourra faire. Je crois fermement que lorsque le port de Montréal sera convenablement outillé, les marchandises de l'ouest, dirigées vers l'océan, au lieu de passer par les ports des Etats-Unis prendront le chemin du port de Montréal, qui sera la route la meilleure et la moins coûteuse pour se rendre sur les marchés étrangers. Car sous ce rapport, la nature nous a plus favorisés que le pays voisin. Que le ministre obtienne l'assurance que les plans sont les meilleurs, ce dont je doute. Nous n'avons pas eu l'occasion d'en juger. Ces plans devraient être distribués à profusion, nous devrions les avoir sous les yeux dans cette enceinte. On aurait dû nous communiquer les propositions faites par les commissaires du port touchant la construction de ces élévateurs, les commodités de terminus, etc. Le crédit demandé est considérable ; et si nous ne sommes pas en mesure de juger par nous-mêmes de l'emplacement choisi pour y faire ces travaux, nous devrions pouvoir consulter ceux qui sont mieux renseignés que nous. Nous sommes dans les ténèbres ; on nous demande d'accorder un montant d'argent dans un but louable, si le crédit est convenablement dépensé ; mais les renseignements qui pourraient nous mettre à même de juger devraient être fournis à la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A vrai dire, je n'ai pas d'objection à déposer sur le bureau les plans de tous les travaux qui s'exécutent actuellement. Cependant l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux, ne doit pas oublier que ces plans ont été soumis à la députation il y a trois ans. A tort ou à raison, ils furent alors approuvés, et nous ne faisons que nous y conformer.

L'honorable M. HAGGART : Nous ne nous rappelons pas ce qui s'est passé il y a des années.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me rappelle bien avoir communiqué ces plans à la Chambre. Et je sais ce que l'honorable député veut dire. Le port de Montréal se divise en deux parties ; le centre, où s'exécutent les travaux les plus importants, et l'est, où certains travaux ont été accomplis dans le passé et où je fais construire une grande jetée. Mon honorable ami, j'en suis certain, se rappelle toutes les difficultés que rencontra l'ancienne administration quand elle voulût mettre ses plans à exécution. Elle n'en put rien faire par suite des influences qui s'y opposèrent ; mais je reconnais que son plan était le meilleur. L'honorable député veut parler d'un bassin intérieur dans l'est.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'avez pas les mêmes obstacles à surmonter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! j'ai rencontré de grandes difficultés lorsque j'ai voulu mettre les mêmes plans à exécution. Quand j'ai déclaré pour la première fois qu'il fallait faire exécuter

certains travaux, dans la partie est du port, j'ai été en butte à beaucoup d'opposition et à de nombreuses difficultés. J'ai fait mettre à exécution une partie de notre plan commun, et je continue de le faire. Si le commerce se développe comme nous l'espérons, je ne doute pas qu'un bel avenir ne soit réservé à cette partie du port. Il ne saurait en être autrement ; c'est là que se trouve le port naturel de Montréal. Mais, lors de notre avènement au pouvoir, certaines améliorations avaient été commencées ; et nous n'avons fait que continuer les travaux. L'honorable député conviendra que ce que nous faisons aujourd'hui, est très utile ; les quais que nous construisons constitueront une grande amélioration. Un bassin intérieur peut procurer plus de commodités, je l'avoue, mais il était impossible d'en creuser un, dans le centre du port. Nous terminons présentement les travaux dans la partie ouest. Quand ils seront finis, si le commerce augmente comme nous l'espérons, je crois qu'il faudra en revenir à la construction de ce bassin intérieur. Aujourd'hui, je fais la seule chose qu'il soit possible de faire ; mes adversaires étaient si puissants et si résolus que je n'ai pas pu accomplir davantage. En ceci je suis d'une extrême franchise. Mon honorable ami n'a rien pu faire ; j'ai fait quelque chose, mais non pas tout ce que je désirais. En politique, il est bien entendu que nous ne pouvons pas toujours faire prévaloir nos idées ; il faut faire de notre mieux, avec les moyens que nous avons à notre disposition. Les travaux qui s'exécutent actuellement ont été approuvés par les associations commerciales les plus importantes de Montréal. J'ai été heureux d'entendre mon honorable ami rendre témoignage en faveur des commissaires du port. Quand il s'agit d'eux, les considérations politiques sont mises de côté. MM. Creighton, Allan, Torrance et autres conservateurs ont autant d'influence auprès de l'administration, en ce qui a trait à ces améliorations, que nos amis politiques. Si M. Creighton voulait parler, il dirait qu'il a exercé autant d'influence que tout autre membre de la commission du port sur certaines décisions que nous avons prises. Il me fait plaisir de dire que les commissaires travaillent à l'unisson. Mon honorable ami ne devrait pas exiger plus de renseignements que je n'en puis donner. Je ne puis pas donner toutes les informations concernant l'emplacement où seront construits les élévateurs, pour la bonne raison que nous ne savons pas encore ce qui pourrait arriver. De grandes compagnies américaines désirent venir à Montréal, et demandent qu'un vaste élévateur soit érigé près du bassin de la Pointe-du-Moulin-à-Vent. Le "Board of Trade" of Montréal désire avoir deux élévateurs dans la partie centrale du port ; l'honorable député a dit à juste titre qu'un million de dollars suffirait à construire quatre élévateurs. En cela, il a raison ; mais la commissions du port ne se propose pas d'en construire quatre. Elle entend en construire deux, ainsi qu'un vaste entrepôt muni d'un outillage des plus modernes et employer la balance de l'argent, je le suppose, à poser des rails, etc. Toutes les dépenses se rapportent aux améliorations dans la partie est, où se trouve le chemin de fer Pacifique Canadien, qui en profitera dans une large mesure. Le Grand Tronc ne se rend pas dans la partie est du havre, mais j'espère que, grâce aux plans nouveaux que nous faisons mettre à exécution, cette compagnie pourra se rendre à l'endroit qui nous est également cher à mon honorable ami et à moi, parce que nous croyons que c'est la partie la plus importante du port de Montréal.

Ce matin même, un gros capitaliste d'Ontario est venu me demander si le gouvernement ne pouvait pas outiller le port de Montréal de manière à faciliter l'exportation du bétail ; car il se proposait de fonder une compagnie puissante qui ferait ce commerce, mais aucun port ne lui offrait l'accommodement nécessaire. Ce monsieur me dit ce que mon honorable ami vient de déclarer que la partie est du port était la plus propice pour ce genre de commerce. Tout vient à point à qui sait attendre, et je ne doute pas, que lui et moi, nous vivions assez longtemps pour voir mettre à exécution nos plans relativement à la partie est. Dans l'intervalle, nous procurons des commodités au commerce dans l'endroit du port où les travaux furent commencés, avant que lui et moi entrions dans la vie publique.

Le comité rend compte de quelques résolutions.

SUBSIDES—STATIONS DE REMONTE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. N. BOYD (Macdonald) : Avant que vous ne quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire signaler à la Chambre, et surtout au ministre de l'Agriculture, une question qui intéresse vivement la population du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Je veux parler des stations de remonte ou de l'adoption de quelque mesure qui permettrait au gouvernement de venir en aide aux éleveurs de chevaux du pays, de manière à les mettre en rapport avec les acheteurs. On ne peut mettre en doute que cette partie du pays soit particulièrement appropriée à l'élevage des chevaux semblables à ceux qui s'achètent présentement en grande quantité dans d'autres pays et dans d'autres parties du Canada. Je puis dire que nulle part ailleurs au Canada, ou même dans l'univers, on ne peut trouver des chevaux semblables à ceux que nous élevons dans l'ouest. Pour le prouver, il me suffira de parler de notre gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Je parle en connaissance de cause et d'autres

députés corroborreront mon témoignage, lorsque je dirai qu'il est notoire que vingt ou trente chevaux au moins, de la gendarmerie, portant des poids variant de 150 à 170 livres chacun, ont parcouru 120 milles en douze heures, lancés à la poursuite de voleurs de chevaux. Je puis ajouter que, bien que nous n'ayons pas envoyé dans le Sud-africain les meilleurs chevaux que nous élevons, des hommes qui ont fait toute la campagne là-bas, montés sur des chevaux canadiens du Nord-Ouest, m'ont donné l'assurance qu'ils avaient toujours chevauché sur la même bête depuis leur arrivée au Sud-africain jusqu'à leur départ de ce pays. J'ai vu sourire le ministre de l'Agriculture, lorsqu'il m'a entendu raconter les exploits de nos chevaux ; cependant, s'il veut avoir la preuve de ce que j'ai avancé, il lui sera facile de l'obtenir. En réalité, nous pouvons élever des chevaux de toutes espèces et pour toutes sortes de fins. Nous possédons un territoire immense, et nous pouvons en élever le nombre que nous voudrons. Et il est évident que l'armée anglaise, profitant de l'expérience acquise, aura besoin dorénavant d'un grand nombre de chevaux. L'armée a ouvert les yeux, et je prétends qu'il est du devoir du gouvernement de venir en aide à cette grande industrie et de faire en sa faveur, ce que le ministre de l'Agriculture a fait pour l'industrie du beurre et du fromage, lorsqu'il a établi les compartiments frigorifiques et d'autres commodités. Le gouvernement est aussi justifiable de favoriser cette industrie que d'accorder un crédit de $100,000 pour un navire comme il l'a fait aujourd'hui. Pourquoi le gouvernement n'avancerait-il pas $50,000 ou $100,000 afin de donner naissance à cette industrie. Le gouvernement pourrait se servir de l'entremise de la gendarmerie à cheval ou adopter d'autres mesures. Si on me demandait de suggérer le moyen de mettre en rapport les producteurs et les acheteurs de ces animaux, je crois que je trouverais facilement ce moyen. Voici la difficulté qui se présente quand il s'agit de vendre ces animaux aux autorités impériales—ces bêtes errent en liberté jusqu'au moment de la vente. Si le propriétaire, lorsqu'elles ont cinq ou six ans, s'en emparait pour les dompter et les dresser à certain travail, il ne serait pas certain de pouvoir les vendre à un acquéreur qui les destinerait à ce genre de travail. Mais, une fois qu'il sera sûr de trouver à vendre ses animaux, il pourra en procurer n'importe quel nombre. Aujourd'hui même, je crois qu'on peut en trouver au moins mille. Mais les propriétaires ne peuvent pas faire les frais de réunir ces chevaux, de les dompter et de les rendre dociles comme on le demande, s'il ne doit pas se présenter d'acquéreurs. Je demande donc au gouvernement de prendre des mesures pour mettre en rapport les éleveurs et les acheteurs. Vous avez sur les lieux un corps de gendarmes à cheval, vous pourriez en augmenter l'effectif

M. BOYD.

et fonder une station de remonte ou un manège. Puis quand les chevaux seront devenus suffisamment dociles ils pourront être dirigés vers le marché. On pourrait encourager cette industrie en adoptant des mesures presque semblables à celles qui ont servi à favoriser l'industrie fromagère sous l'ancienne administration d'abord, puis sous le gouvernement actuel.

J'appellerai l'attention du ministre de l'Agriculture et du ministre du Commerce sur cette industrie qui pourrait devenir aussi lucrative que la fabrication du fromage. Avant de terminer mon discours on ne trouvera peut-être pas mauvais de ma part de conseiller au gouvernement de faire comprendre aux autorités impériales qu'il n'y a pas d'endroit plus convenable pour un poste militaire, où un régiment apprendrait ces arts dans lesquels les troupes impériales sont moins versées, comme la dernière guerre l'a démontré—l'équitation, le service d'éclaireur, etc. Il y a dans ces territoires des plaines, des montagnes, des collines ou kopjes, selon le nom que vous jugerez à propos de leur donner. Nul terrain ne saurait être plus approprié. Je ne désire pas m'étendre davantage sur ce sujet, mais je conseille de nouveau au gouvernement de s'occuper de cette industrie à laquelle un avenir brillant peut être assuré.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : C'est avec plaisir que je prends la parole pour appuyer la proposition du représentant de Mcdonald (M. Boyd). Le gouvernement ferait un pas dans la bonne voie en signalant aux autorités impériales le Nord-Ouest canadien comme une source d'approvisionnement de chevaux pour l'armée. Comme l'a dit le député de Macdonald, on ne peut mettre en doute que nous produisions les meilleurs chevaux du monde pour ce service. Je puis corroborer ce qu'a dit l'honorable député de la force d'endurance des chevaux de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. L'élevage des chevaux dans les ranches était une industrie florissante au Nord-Ouest, il y a quelques années, et on y vit plusieurs chevaux qui auraient pu servir à la remonte de l'armée. Malheureusement cependant, les prix baissèrent tellement que l'élevage de ces chevaux n'étant plus profitable, les propriétaires de ranches se livrèrent à l'élevage des bêtes à cornes qui est moins rémunérateur.

Autre remarque importante : vous pouvez vous livrer à l'élevage des chevaux dans des endroits où vous ne pourriez pas élever des bêtes à cornes. Ceux qui connaissent les pâturages de la partie méridionale de l'Alberta savent qu'il n'est possible d'élever des bêtes à cornes que là où il y a des cours d'eau, ces animaux ne s'éloignant jamais à plus de trois milles de l'eau. Le reste du pâturage ne sert pas à l'élevage des bêtes à cornes. Les chevaux, eux, errent plus au loin. Par conséquent, des millions d'acres de terrain peuvent servir à l'élevage des chevaux qui ne sauraient être mis à profit pour

l'élevage des bêtes à cornes. Ce serait une industrie lucrative. Mon honorable ami (M. Boyd) l'a dit, s'il est sage et légitime, comme je le crois, de venir en aide aux fabricants de beurre et de fromage au Nord-Ouest, pourquoi cette industrie de l'élevage des chevaux ne serait-elle pas l'objet des soins du gouvernement. Il y a certaines parties des Territoires où l'industrie laitière ne peut être exploitée profitablement, mais où on pourrait se livrer avec succès à l'élevage des chevaux. Une station de remonte dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Manitoba offrirait des avantages incalculables à la population. Je suis certain que le gouvernement, s'il entamait des négociations avec les autorités impériales, pourrait leur recommander ce projet. Nous pouvons élever tous les chevaux demandés et si un marché lui est ouvert, la population du Nord-Ouest se livrera à cette industrie dans le but d'approvisionner clui-ci.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je désire dire quelques mots en faveur de la recommandation tendant à la création d'un marché pour les chevaux du Nord-Ouest. Les membres de la Chambre ignorent peut-être, mais il n'en est pas moins vrai, qu'il y a au Nord-Ouest de vastes superficies de terrain qui, par suite de certaines conditions, conviennent à l'élevage des chevaux et ne sont pas cependant propres à l'élevage des bêtes à cornes ni à la culture. En réalité, il y a une grande étendue de pays dans les Territoires du Nord-Ouest qu'il faudrait utiliser pour l'élevage des chevaux, si on désire en tirer quelque profit. Au point de vue national, la question de trouver un débouché pour les chevaux du Nord-Ouest mérite d'être bien accueillie par le parlement. L'opinion qui prévaut dans l'est, c'est que les chevaux sont moins robustes que les bêtes à cornes. Il n'en est rien ; le cheval est plus vigoureux. Il peut, pendant l'hiver, au moyen de son sabot, trouver sa nourriture là où la bête à cornes mourrait de faim. Pendant l'été aussi, dans les districts où l'eau est rare, le bétail ne peut pas vivre, incapable qu'il est d'aller aussi loin que les chevaux pour s'abreuver. Ainsi, dans ces contrées où l'hiver est trop rigoureux pour permettre aux bêtes à cornes de demeurer dans leurs pâturages et où l'eau est trop rare pendant l'été, il serait possible d'élever des chevaux en grand nombre, ce qui serait une source de richesses pour le pays.

Je ne suis pas en mesure de recommander aucun projet, et je me bornerai à signaler à la Chambre l'état de choses actuel. Qu'on me permette de dire que l'insuccès des éleveurs de chevaux au Nord-Ouest ne provient pas du manque d'initiative. J'ajouterai que des centaines de mille dollars ont été dépensés dans le district que je représente dans le but d'élever des chevaux pour l'armée impériale. Des ranches furent établis, mais comme les éleveurs ne trouvaient pas de marché, cette industrie périclita. Du moins, elle ne donna pas les résultats qu'on en attendait. Aujourd'hui, plusieurs de ces ranches sont offerts en vente, ou servent à l'élevage des bêtes à cornes. Le temps dont je puis disposer ne suffirait pas à l'énumération des causes d'insuccès ; mais je crois que les conditions sont tellement différentes aujourd'hui que le succès est aujourd'hui à la portée de ceux qui ont échoué dans le passé. Jadis, il fallait à l'armée de lourds chevaux pour la cavalerie et il est difficile d'élever la meilleure classe de ces animaux sur des ranches. Cela est possible, mais les frais sont si considérables qu'ils diminuent les profits. Aujourd'hui, les circonstances ne sont plus les mêmes et l'armée n'a plus besoin de la même catégorie de chevaux qu'auparavant. Elle achète des chevaux que le Nord-Ouest peut facilement lui fournir.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend ses délibérations à huit heures.

M. OLIVER : Lors de la suspension de la séance, à six heures, je racontais les tentatives faites au Nord-Ouest dans le but de fournir à l'armée anglaise les chevaux destinés à la cavalerie. L'idée n'est pas neuve ; elle date de loin.

Ces tentatives ont coûté plusieurs centaines de mille dollars. De ce que l'entreprise n'a pas réussi dans le passé, il ne s'ensuit pas qu'elle ne réussira pas, qu'elle ne pourra pas réussir dorénavant. Je le répète, les conditions ne sont pas les mêmes ; on ne demande pas aujourd'hui pour le service de la cavalerie anglaise la même espèce de chevaux qu'il y a dix ans. Les chevaux qu'on demande aujourd'hui sont de ceux qu'il est facile de se procurer dans les ranches du Nord-Ouest. Des obstacles s'opposent aux progrès de cette industrie. Le plus difficile n'est pas de produire les chevaux, ou d'obtenir les capitaux nécessaires à l'élevage, mais de mettre en rapport les acquéreurs anglais et les éleveurs canadiens.

On nous dira peut-être : Pourquoi ce commerce ne s'est-il pas développé comme celui des bestiaux et celui du blé? C'est qu'il s'agit d'un article particulier qui exige un marché particulier. S'il s'agissait d'un article de demande générale, la vente en serait facile ; mais l'élevage des chevaux et particulièrement des chevaux destinés aux armées, constitue une industrie à part pour laquelle il faut trouver un débouché particulier, tout comme il a fallu trouver à notre industrie laitière un marché que ne fournissait pas notre commerce ordinaire. Bien que nous ayons les chevaux et bien que l'Angleterre possède le marché, il n'en est pas moins vrai que cette dernière, depuis un an ou deux, n'a pas acheté moins de 100,000 chevaux de nos voisins, et pas moins de 200,000 à 300,000 des différents pays du monde, mais que, jusqu'à présent, elle n'a

pas encore acheté un seul cheval du nord-ouest canadien ; et cependant, nos chevaux sont à vendre, ils ont toutes les qualités voulues ainsi que l'ont démontré au Sud-africain les montures du second contingent canadien et celles du régiment de Strathcona. Aujourd'hui, nous sommes en mesure de faire l'élevage des chevaux propres à la cavalerie, ce que nous ne pouvions pas faire autrefois, alors que l'armée anglaise avait besoin de lourds chevaux de trait ; pour fournir de tels chevaux, il fallait se trouver dans des conditions particulières, c'est-à-dire qu'il fallait avoir des écuries, adopter des méthodes d'alimentation et d'élevage des plus perfectionnées. Il n'est pas possible de se livrer à cet élevage-là sur les ranches du Nord-Ouest et par conséquent, nos chevaux n'étaient pas de la taille requise pour l'armée anglaise. Celle-ci ne demande plus de chevaux aussi lourds ; elle en accepte de taille moindre peut-être, mais pouvant résister plus longtemps aux rigueurs des campagnes, et sous ce rapport, le nord-ouest canadien a l'avantage sur tous les autres pays du monde. Il n'y a pas le moindre doute que le cheval élevé dans la plaine, sur le ranche, que le cheval habitué à la chaleur de l'été comme aux rigueurs de l'hiver, que le cheval qui a toujours vécu dans la prairie supportera plus longtemps les fatigues et les privations d'une campagne militaire que celui qu'on a élevé dans l'écurie. A poids égal, le cheval de prairie est beaucoup plus propre aux fins militaires que le cheval élevé sur la ferme ; mais il est difficile de le faire accepter par les autorités militaires, précisément parce qu'il a été élevé sur le ranche, parce qu'il n'est pas dompté. Il faut à l'armée des chevaux domptés, des chevaux qu'on peut conduire. Le cheval de prairie est une bonne bête, mais il n'est pas dompté, et il faut le rendre docile avant de songer à s'en servir ; c'est là la difficulté à laquelle nous nous heurtons, et c'est pour cette raison que nous demandons que le gouvernement impérial établisse dans le nord-ouest une station de remonte où l'on pourra dompter ces chevaux ou les dresser au service militaire. Si nous réclamons un tel établissement c'est que si l'élevage d'un cheval ne coûte virtuellement rien, il en coûte assez cher pour le dompter, et qu'il faut le tenir au travail si l'on veut ne pas avoir dépensé son argent en pure perte. L'éleveur ordinaire ne peut pas garder de chevaux domptés à rien faire ; il lui faut vendre le cheval immédiatement après l'avoir dompté s'il veut recueillir le fruit de son travail. Cette condition particulière nous oblige donc à rechercher un marché où nous pourrons vendre nos chevaux en nombre considérable, et à adopter des mesures qui nous permettent de les dompter à bon marché.

J'appelle l'attention de la Chambre sur le fait que j'ai mentionné il y a quelques instants lorsque j'ai dit que, ces années dernières, l'armée anglaise a acheté plusieurs centaines de mille chevaux et que le nord-ouest canadien n'a pas eu l'avantage d'en fournir un seul. Il me semble, M. l'Orateur, qu'on n'a pas fait tout ce qu'il était possible de faire pour nous assurer les avantages de ce marché.

Il y a quelques jours à peine, 1,200 jeunes Canadiens s'embarquaient pour le Sud-africain où ils s'en vont servir dans les rangs des troupes à cheval, et il est tout probable qu'ils devront se servir des chevaux achetés de nos voisins. Il me semble que si le Canada peut fournir les hommes, il peut également fournir les chevaux. Il y avait là un avantage dont on aurait dû nous faire profiter ; si nous n'en avons pas profité, c'est que les conditions n'étaient généralement pas connues. C'est à cause de ce fait évident que nous désirons fixer ce soir l'attention de la Chambre sur ces conditions particulières. L'achat aux Etats-Unis de plusieurs centaines de mille chevaux veut dire que l'Angleterre a dû payer à nos voisins à peu près $1,000,000, et si nous eussions été favorisés dans la même proportion, le Canada se serait enrichi d'autant. Cette question vaut assurément la peine d'être étudiée, elle est digne de l'attention de la Chambre. Nous ne tenons pas à ce que l'on fasse des dépenses. L'élevage des chevaux occasionne tant de frais à ceux qui s'y livrent que le gouvernement ne devrait pas regarder à un léger sacrifice. Il n'est pas question de dépense dans le cas actuel ; il ne s'agit que de faire concorder l'offre avec la demande. C'est parce que les chevaux que nous sommes en mesure de fournir ont été en très grande demande depuis quelques années, et qu'on ne s'est pas adressé à nous, que nous désirons faire voir à la Chambre et au pays combien il importe que l'on cherche à mettre cette source de richesse à la portée de notre population, non seulement de celle de l'ouest, mais aussi de celle de l'est ; nous voulons que le gouvernement anglais sache que le Canada peut lui fournir tous les chevaux dont il a besoin, que nous sommes en mesure de répondre à ses demandes et que ce commerce nouveau aurait les plus heureuses conséquences pour les deux pays. L'ouest canadien est précisément dans des conditions qui lui permettent de fournir les chevaux mêmes dont l'armée a besoin à l'heure actuelle. Il y a déjà là des gens, il y en a d'autres qui sont prêts à y aller, qui sont prêts à se livrer à cet élevage, et à travailler ainsi au bien-être du pays. Fait à noter, cependant : tant que le marché ne sera pas favorable à cette exploitation, tant que cet élevage sera relégué à l'arrière plan, ceux qui s'y livrent n'en retireront pas les bénéfices qu'ils en attendent.

Tout est prêt : la demande est plus grande que jamais, et il est probable que si elle ne se maintient pas toujours aussi forte, elle n'en restera pas moins considérable ; il y a des capitaux d'engagés dans le commerce de chevaux, et on cherche à mettre en relation le producteur et l'acheteur. Le gou-

vernement anglais a envoyé au Canada un acheteur dont on attend la visite prochaine au Nord-Ouest ; et c'est cette visite projetée qui nous fait particulièrement signaler cette question à l'heure qu'il est. Il faudra que les commandes de cet agent, qui achète pour le compte du gouvernement de la mère patrie, soient remplies à brève échéance, et dans le cas où il achèterait des chevaux des ranches, il conviendrait de se préparer à l'avance, afin qu'il ne se produise pas de retard. Je crois savoir qu'on prend des mesures pour fournir à cet agent du War Office les chevaux qui lui conviendront, et pour que l'expérience qu'on va tenter soit heureuse. Nous désirons que le Bureau de la Guerre vienne toujours chercher ses chevaux au Canada. Il n'y a pas de commerce plus rémunérateur que le commerce de chevaux lorsqu'il y a de la demande, mais il n'y en a guère de plus désastreux quand la demande est insuffisante. Il n'y a pas d'élevage plus facile au Nord-Ouest que celui des chevaux, mais il n'y en a pas, non plus, qui ait causé de plus grandes pertes d'argent, et cela, tout simplement parce qu'il nous manquait un marché. Si je me suis permis d'appeler ce soir l'attention de la Chambre sur cette question, c'était pour faire connaître l'état de choses actuel et démontrer qu'il est possible d'augmenter considérablement le volume de notre commerce de chevaux.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette question occupe beaucoup l'attention du pays et je suis heureux de ce qu'on l'a soulevée dans l'enceinte parlementaire. Un des faits les plus saillants de la campagne du Sud-africain, c'est l'augmentation considérable de la cavalerie. On est généralement persuadé, au Canada, que si nos hommes ont pu rendre des services à l'empire, nos chevaux pourraient aussi lui être de quelque utilité. Toutefois, durant la guerre, les autorités impériales ont dû acheter un nombre prodigieux de chevaux qu'il a fallu lui livrer sans retard, et les entrepreneurs de la fourniture se sont adressés au plus près et ont acheté au plus bas prix possible. On ignorait généralement que l'élevage des chevaux se faisait au Canada; de plus, on a fait au War Office, il y a quelques années, un rapport dans lequel l'on était loin d'établir la bonne renommée du Canada comme pays producteur de chevaux. On a fortement représenté aux autorités impériales, par l'entremise de lord Strathcona, qu'elles devaient envoyer un acheteur ici, et c'est ce qui a été fait. On lui avait donné ordre d'expédier les bêtes tout de suite, et il a cru faire son devoir en n'achetant ses chevaux que dans la partie orientale du Canada. Il nous fait plaisir d'apprendre que ces chevaux ont produit la meilleure impression dans les rangs des officiers et ont avantageusement soutenu la comparaison avec tous ceux qui ont été expédiés au Sud-africain. Cette année, les éleveurs du Nord-Ouest nous ont fait des représentations à la suite desquelles j'ai adressé à notre haut-commissaire, il y a deux ou trois mois, un câblegramme où je lui mandais de faire savoir au Bureau de la Guerre qu'il pourrait encore avoir l'avantage d'acheter un grand nombre de chevaux canadiens. Par suite, le colonel Dent, qui est actuellement au Canada, reçut ordre de se rendre ici, d'expédier deux cargaisons de chevaux sous le plus bref délai possible, de se rendre ensuite dans l'ouest du Canada pour y acheter d'autres animaux, et de faire un rapport sur les ressources du Canada comme pays pouvant fournir des chevaux à l'armée anglaise. Nous voulons que le War Office achète constamment ses chevaux au Canada et non pas seulement dans un cas comme celui-ci ; de cette façon les éleveurs canadiens sauront qu'il y a un marché pour un certain type d'animal à l'élevage duquel ils pourront se livrer tout particulièrement. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de demande; aussi, voit-on un éleveur s'occuper de telle race, selon son caprice, tandis que son voisin s'occupera d'une race toute différente. Par suite de cet état de choses, il arrive que, pour se procurer un grand nombre de chevaux du même type, l'acheteur doit franchir de grandes distances, ce qui lui occasionne une perte considérable de temps. Lorsqu'on saura que les autorités impériales nous achèteront chaque année un nombre déterminé de chevaux, nos éleveurs pourront s'orienter en conséquence.

Cette question, le gouvernement l'a soumise à l'examen le plus attentif ; je me suis moi-même tenu en communication constante avec mon collègue, le ministre de la Milice (l'honorable M. Borden), que cette question intéresse aussi fortement que moi-même. Nous avons examiné les divers plans et projets qui nous ont été soumis, et nous avons tout récemment adressé aux autorités impériales un mémoire assez considérable où nous leur signalons les ressources du Canada comme pays producteur de chevaux, et combien il serait avantageux que l'empire pût s'approvisionner de chevaux dans l'étendue de ses propres limites ; nous leur avons représenté qu'aucune partie de l'empire ne convient mieux à cet objet que le Canada, situé qu'il est entre le Pacifique et l'Atlantique, à mi-chemin, pour ainsi dire, entre la mère patrie et ses possessions de l'Orient ; que si elles s'engageaient à acheter chaque année un nombre raisonnable de chevaux au Canada, l'encouragement qu'elles accorderaient ainsi à l'élevage des chevaux pour les fins militaires aurait pour effet de stimuler le zèle de cette colonie et de favoriser le développement des forces militaires dans les limites de l'empire. Telles sont les vues sur lesquelles nous nous sommes efforcés de fixer l'attention des autorités impériales. J'espère m'embarquer pour l'Angleterre dans quelques jours, et ce sujet est un des plus importants dont j'aurai à m'occuper pendant mon séjour là-bas. Je dois dire que déjà les autorités impériales nous ont assuré

que nos représentations seront attentivement et cordialement examinées. Dans ces circonstances, il semble qu'on ait presque atteint le but que se proposent les honorables députés qui ont adressé la parole ce soir.

Quel accueil les autorités impériales feront-elles à nos propositions, c'est ce qu'il ne m'est pas possible de dire ; mais je puis promettre aux honorables députés que le gouvernement n'épargnera aucun effort, que je ferai moi-même tout en mon possible, lors de mon voyage en Angleterre, pour favoriser les intérêts non seulement des éleveurs de chevaux du Canada, mais ceux du Canada comme partie intégrante de l'empire, comme aussi dans l'intérêt de l'empire lui-même en cas de guerre. Je ne crois pas qu'il soit utile de retarder plus longtemps l'expédition de la besogne de la Chambre ; j'aimerais cependant revenir sur une observation faite par mon honorable ami de Macdonald (M. Boyd) il y a quelques instants, lorsqu'il a dit, en parlant de la très grande vigueur de nos chevaux de l'ouest, qu'un corps de soldats avait parcouru une distance de cent vingt milles en douze heures. Si cela est exact, c'est bien le cas le plus extraordinaire de vigueur et de vitesse dont il soit fait mention dans l'histoire de la race chevaline. Ce doit être vingt-quatre heures au lieu de douze que mon honorable ami a voulu dire. Je le vois agiter la tête ; je suppose donc que c'est bien de douze heures qu'il s'agit. Si l'honorable député est en mesure d'appuyer son assertion, il donnera la preuve du plus merveilleux exploit qu'aucun cheval ait jamais accompli ; et je serais vraiment heureux si on pouvait prouver que les chevaux canadiens peuvent accomplir de pareils tours de force. Dans le cas même où il aurait fallu vingt-quatre heures pour l'exécuter, je n'en considérerais pas moins ce tour de force comme un des plus extraordinaires. Je sais parfaitement que les chevaux canadiens sont supérieurs à tous les autres, et je serais réellement enchanté qu'on me donnât la preuve de l'exploit auquel l'honorable député a fait allusion.

M. BOYD : J'ai appris qu'un peloton de gendarmerie à cheval a fait ce que j'ai dit, c'est-à-dire qu'étant à la poursuite de voleurs de chevaux, il aurait franchi une distance de cent vingt milles en douze heures. Il n'y aurait eu rien d'extraordinaire à parcourir cette distance-là en vingt-quatre heures ; il y a dans la galerie des gens qui ont fait à cheval cent quinze milles en douze heures, et il arrive assez fréquemment, dans cette partie-là du pays, qu'on parcoure à cheval une centaine de milles dans le même espace de temps.

M. MACLAREN (Huntingdon) : Quelle est la longueur de vos milles au Nord-Ouest ?

M. BOYD : Pendant la dernière campagne électorale, je me suis fait conduire par une paire de ces chevaux de la ville de Neepawa jusqu'à un certain endroit situé entre Makinaw et Sainte-Rose du Lac, et nous avons parcouru cette distance—quatre-vingt treize milles—en douze heures ; le lendemain matin mon automédon s'en retournait. Je suis donc loin de rêver ; des chevaux ordinaires ont fait encore mieux que ce que je viens de dire.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je pensais que l'honorable député avait pu commettre une erreur de chiffres. Je ne cherche pas à révoquer en doute l'exactitude de ses déclarations ; je les accepte, cela va sans dire, et je suis fier d'apprendre que les chevaux du Nord-Ouest sont aussi vigoureux, car, je l'avoue, on trouve rarement d'exemples de cette nature parmi ceux du reste de l'univers.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Si je me lève, ce n'est pas tant pour ajouter à l'intérêt de ce débat que pour me joindre à mes collègues du Nord-Ouest et pénétrer le gouvernement de l'importance de cette question. Il m'a fait grand plaisir d'entendre l'honorable ministre de l'Agriculture déclarer qu'il l'a soumis à l'attention des autorités impériales. Il est d'autant plus à souhaiter que la mère patrie s'en occupe, que nous nous sommes imposé de grands sacrifices par rapport à la campagne Sud-africaine. Toute proportion gardée, le Canada devrait avoir sa juste part de ce commerce. Je ne crois pas que l'expérience que nous avons tentée lors de l'envoi du régiment Strathcona doive servir de critérium de la valeur des chevaux que le Canada peut fournir pour les fins militaires.

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

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je demanderai au comité de vouloir bien examiner ce soir les crédits de mon ministère, attendu que je suis obligé de m'absenter d'Ottawa demain.

Pour porter à $1,300 les appointements de F. C. Chittick, comptable intérimaire, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $100.

Pour porter à $850 les appointements de A. E. Powell, commis de la deuxième classe cadette, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $100.

M. BORDEN (Halifax) : Que signifient ces crédits ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces messieurs font la comptabililté de mon ministère ; par suite du recensement et de l'exposition, leur tâche de l'année dernière s'est formidablement augmentée. Ils ne touchent que de maigres appointements et il me semble juste de leur accorder cette légère compensation.

Entreposage frigorifique, etc., $48,600.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faudrait prendre $14,000 à même ce mon-

tant pour faire appliquer la loi relative à la marque des fruits, adoptée cette session-ci. Sous l'empire de cette loi il nous faut nommer des inspecteurs, et ce montant couvre leur appointements. Le reste du crédit servira à engager les compagnies de steamers à munir leurs vaisseaux des appareils de ventilation que mon honoraple ami de Wentworth-sud (M. Smith) a réclamés avec instance.

S'il faut pour certains de nos produits des compartiments frigorifiques et ventilés, il en est d'autres qui n'en ont pas besoin, mais il faut néanmoins que l'on prenne des mesures pour les transporter en bon état de l'autre côté de l'Atlantique. J'ai l'intention de passer un contrat avec les compagnies de steamers dans le but de les aider à installer les appareils de ventilation et les compartiments frigorifiques nécessaires, de façon à ce que l'air puisse pénétrer librement dans les cales des navires. Jusqu'à présent on s'est contenté des ventilateurs ordinaires pour établir dans la cale la même température qu'à l'extérieur ; nous nous proposons de faire mieux que cela et de faire construire un compartiment étroit où l'air se refroidira avant de pénétrer dans la cale. Cette amélioration est surtout destinée au transport des fruits et du fromage. Depuis un an ou deux, la haute température des cales de navires a considérablement nui à la bonne renommée de notre fromage, et l'on sait que nos fruits ont eu grandement à souffrir dans les cales hermétiquement fermées. Nous nous proposons d'obvier à ces inconvénients et nous espérons, grâce aux arrangements que nous aurons pris avec les compagnies, opérer une révolution presque complète dans le transport de ces produits de nature périssable. On trouvera peut-être le crédit un peu élevé, mais je suis convaincu que cet argent sera dépensé dans l'intérêt du commerce des fruits et du fromage.

M. BORDEN : Cela forme un total de $188,600. Combien de navires seront pourvus de ces améliorations, et de quels ports feront-ils voile?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Dix-sept ou vingt ; ce seront des vaisseaux qui feront voile de Montréal et Québec en été, de Saint-Jean et d'Halifax en hiver, pour Glasgow, Liverpool, Manchester, Bristol et Londres. D'après nos renseignements, ce crédit suffira pour dix-sept vaisseaux, mais j'espère pouvoir en munir vingt de ces appareils perfectionnés. Ce crédit est absolument indépendant de celui que j'ai demandé pour les compartiments frigorifiques.

M. BORDEN : Avec quelles lignes de steamers va-t-on conclure cet arrangement? Le ministre du Commerce nous a dit que certains steamers, qui font le service de la malle, ne seront pas pourvus de compartiments frigorifiques.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois que l'honorable député n'a pas très bien compris mon collègue. L'installation des appareils frigorifiques n'est pas comprise dans le contrat relatif au transport de la malle et passé par le ministre du Commerce ; mais dans un assez grand nombre de cas, nous faisons notre installation à bord des vaisseaux qui transportent la malle. Les lignes suivantes ont promis de signer ces contrats aux conditions que nous avons posées : la Compagnie Beaver, la Compagnie de Manchester, la ligne Elder-Dempster, la ligne Thompson et autres. Les steamers de la ligne Furness-Withy, qui se rendent à Halifax et à Saint-Jean, ne nous ont pas donné satisfaction ; c'est à regret que je le dis, mais j'y suis obligé, car nous avons passé avec cette compagnie le même contrat qu'avec les autres, et elle ne s'y est pas conformée. J'espère que nous pourrons plus tard conclure avec elle des arrangements plus avantageux. Il me ferait plaisir de passer des contrats avec les autres lignes.

Le ministre du Commerce subventionne une ligne dont les steamers feront voile de Kingsport et d'Annapolis. Comme cette compagnie opèrera surtout le transport des fruits, nous sommes prêts à lui accorder, si elle fait le service, et j'espère qu'elle le fera, le même encouragement qu'aux autres. Il a été question d'une ligne française cette après-midi. A l'exposition de Paris, nos fruits ont excité l'admiration générale, et je crois qu'ils trouveront en France un débouché avantageux. Certains fruits français, comme les poires, font la plus vive concurrence aux nôtres sur le marché anglais, mais d'autres variétés de nos fruits sont fortement demandées en France.

M. SPROULE : Combien chaque compagnie possède-t-elle de steamers, et entre quels ports ces derniers naviguent-ils?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les steamers de la ligne Donaldson se rendent à Glasgow, ceux de la ligne Allan, à Glasgow, à Liverpool et à Londres.

M. SPROULE : Les voyages se font-ils tous les quinze jours?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les arrangements varient suivant les ports ; les steamers de la ligne Allan se rendent à Liverpool toutes les semaines et à Londres tous les quinze jours ; je crois qu'il se rend aussi un steamer de cette ligne tous les quinze jours à Glasgow. On espère qu'il se rendra des steamers à Liverpool, à Londres et à Bristol toutes les semaines, et à Glasgow et à Manchester tous les quinze jours ; s'il s'établit en outre un service entre Halifax et Saint-Jean et ces ports-là, nous aurons tous les avantages qu'il nous faut.

M. SPROULE : Quels sont les prix de transport des marchandises?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ce sont les prix ordinaires.

M. SPROULE : Je croyais qu'on les avait élevés de moitié l'année dernière ; l'honorable ministre a-t-il réussi à conclure de meilleurs arrangements cette année?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On les a élevés par rapport aux marchandises qu'il fallait transporter en compartiments frigorifiques ; mais il s'agit ici du transport dans les conditions ordinaires, et par conséquent, il n'y a pas lieu de modifier les prix.

M. SPROULE : L'honorable ministre en est-il arrivé à quelque conclusion par rapport à la ligne française?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : J'allais justement dire que je me propose de faire de semblables arrangements avec cette ligne-là. Mais il nous est impossible de dire à présent ce que seront les exigences du commerce. Si cette ligne commence à faire le service dès la saison actuelle, comme je l'espère, il nous sera permis de juger quelles sont ces exigences, et nous tâcherons de nous mettre en état d'y faire face. J'ignore combien de steamers cette ligne mettra à notre disposition.

M. SPROULE : La ventilation des compartiments devra-t-elle être sujette aux mêmes conditions que celles que vous avez déterminées par rapport aux steamers des autres lignes?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Mon honorable ami ne m'a pas bien compris; il y a des steamers où on peut loger les marchandises dans des compartiments isolés et à basse température ; mais, pour le moment, il n'est question que d'introduire l'air frais dans l'entrepont en général. A cette fin, de même que, en ce qui concerne les compartiments frigorifiques, il est question pour nous de payer dans l'espace de trois ans et demi la moitié du prix de revient de cet appareil, c'est-à-dire un sixième du tout par année, pendant trois ans.

M. CLANCY : Quelle comparaison faut-il faire entre cet appareil et le compartiment frigorifique Mackenzie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour en installer un sur un steamer de capacité ordinaire, il en coûterait environ $8,000; nous aurions à payer $1,333 par année pendant trois ans ; cet appareil répondrait aux exigences de ventilation du steamer.

M. SPROULE : Y comprenez-vous le compartiment frigorifique mécanique ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il faut maintenir la fraîcheur au moyen de l'appareil mécanique ; or, celui-ci, y compris les bouches d'air, coûte environ $8,000. L'autre arrangement comprenait l'installation d'un appareil mécanique pour rafraîchir l'air dans un compartiment fermé où l'on installerait des denrées comme le beurre et les volailles, dont la conservation demande plus particulièrement une température froide. Mais les vaisseaux transportent d'ordinaire et indépendamment de ces précautions des milliers de barils de pommes et de boîtes de fromage. Quand les écoutilles sont fermées, il se dégage du fromage et des pommes une chaleur particulière qui a pour effet d'en diminuer la valeur. Nous entendons faire disposer l'espace destiné à l'installation des marchandises de façon à ce que ces dernières puissent être ventilées au moyen de bouches d'air qui, se prolongeant jusqu'à l'extérieur du bâtiment, en projetteront l'air chaud et y ramèneront de l'air frais que rafraîchira davantage et distribuera parmi les barils et les boîtes l'appareil mécanique que nous nous proposons d'établir. Les nouvelles lignes de steamers qui font le service entre l'Angleterre et les Antilles ont adopté ce système recommandé par les autorités impériales en vue de favoriser le commerce de fruits des Antilles, et les steamers affectés au transport des fruits de Saint-Michel, des Azores et des Canaries en Angleterre, l'ont aussi adopté.

M. SPROULE : Ainsi, il y a le compartiment frigorifique destiné à une certaine catégorie de denrées, et le système de ventilation ordinaire destiné à une autre catégorie, et le même steamer les comprend tous deux?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certains steamers, mais pas tous. Nous consentons à ce qu'il soit demandé des prix plus élevés pour le transport des marchandises en compartiments frigorifiques ; ainsi, le dernier contrat que nous avons fait déterminait un prix de seize shellings. D'après cet arrangement, on placera les marchandises dans la cale ordinaire sans rien demander de plus que ce que représente le prix ordinaire du transport de marchandises de même espèce.

M. OSLER : Le ministre vient de dire que cette somme de $48,000 suffirait à pourvoir seize ou même vingt steamers. Mais les frais d'équipement d'un steamer au point de vue du transport des fruits peuvent, il me semble, se réduire de façon à représenter un montant minimum ; il ne faudrait pas entreprendre d'équiper un steamer avant de savoir si ce qu'on veut faire sera suffisant ; il vaudrait mieux ne consacrer qu'à l'équipement de dix steamers tout l'argent dont nous pouvons disposer, si c'est nécessaire, pour les mettre en état de répondre aux besoins du transport, que d'en équiper une vingtaine sans résultats satisfaisants. Si le ministre entreprend d'équiper vingt steamers lorsque l'argent dont il peut disposer à cette fin ne doit suffire à en équiper que seize ou dix-sept, il commet une grave erreur. Je veux bien que l'on vote ce crédit, et je désire qu'il puisse répondre amplement à tous les besoins, mais ce que vient de dire le ministre me porte à croire qu'il préfère, malheureusement, la quantité à la qualité.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je pense que mon honorable ami ne m'a

pas bien compris ; en effet, le coût de l'appareil dépend des dimensions du vaisseau. Si nous devions équiper dix-sept steamers ordinaires, comme ceux qui font actuellement le service, tout le crédit y passerait ; mais nous voulons placer ces appareils à bord de vaisseaux plus petits et, dans ce cas, la dépense sera un peu moins forte. Ainsi, nous nous proposons de faire placer l'appareil à bord d'un steamer dont le service se fera exclusivement entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre ; ce service ne requiert qu'un steamer de dimension relativement faible et, pour l'équiper, il n'en coûtera guère plus de la moitié de ce qu'il faudrait pour équiper un des grands vaisseaux de la ligne Elder-Dempster, qui font le service entre Montréal et Liverpool. Si j'ai laissé un peu de marge par rapport au nombre de steamers, c'est que j'ignore quels sont ceux que nous équiperons et qu'il n'est pas possible de savoir au juste ce que nous aurons à payer ; mais nous nous proposons de dépenser tout ce crédit si les armateurs consentent à signer le contrat, et tous les steamers munis de ces appareils fourniront la plus basse température possible.

M. LEFURGEY : Le ministre voudrait-il me dire quelle sera la capacité du steamer affecté au service de l'Ile du Prince-Edouard, à quelle date se fera le premier voyage, et quelle sorte d'appareils frigorifiques on doit installer à bord de ce steamer ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : N'étant pas bien au courant des questions navales, je n'oserais pas dire quel sera le tonnage du vaisseau. L'honorable député connaît peut-être le steamer dont il s'agit, c'est le Micmac ; il nous a déjà transporté deux cargaisons de foin dans l'Afrique australe. Nous espérons conclure bientôt un arrangement avec les propriétaires de ce vaisseau que nous avions nolisé pour un nouveau voyage au Sud-africain ; les armateurs nous ont priés de les délier de leur engagement pour leur permettre d'entreprendre le service en question. Le steamer sera pourvu d'un compartiment à basse température destiné au transport du beurre, des volailles et autres produits qui exigent une très basse température en compartiment séparé, ainsi que d'un appareil frigorifique et d'un éventail qui fera pénétrer l'air frais dans la cale où se trouveront les pommes et le fromage.

M. LEFURGEY : Vers quelle date ce steamer fera-t-il voile de l'Ile du Prince-Edouard, et combien de voyages devra-t-il faire?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On ne sait pas encore au juste quand le service devra commencer ; mais le vaisseau fera le plus grand nombre de voyages possible. Je crois qu'il faudra un peu plus d'un mois pour effectuer le voyage aller et retour, et l'on espère que le premier départ se fera en juin.

M. LEFURGEY : Le steamer doit-il faire voile de l'Ile du Prince-Edouard, ou aller d'abord à Montréal?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il devra faire voile de l'Ile du Prince-Edouard pour l'Angleterre et en revenir.

M. LEFURGEY : Et il pourra faire cinq voyages par saison?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous espérons qu'il fera cinq voyages cette saison-ci, et six les saisons suivantes.

M. SMITH (Wentworth) : Je voudrais demander à l'honorable ministre, si l'on a soigneusement étudié ce système d'après lequel on fait pénétrer l'air frais dans les cales. Il me semble que ce travail doit nécessairement se faire avec beaucoup de lenteur.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons étudié les rapports qui nous ont été adressés au sujet d'autres vaisseaux qu'on a pourvus de ce mécanisme, et le système paraît fonctionner à merveille. Nous avons aussi pris conseil de la " Cold Storage Equipment Company " qui a déjà placé des appareils à bord de vaisseaux semblables à ceux-ci et qui est maintenant prête à accommoder le commerce canadien. Je dois dire qu'un certain nombre des plus importants marchands de fromage de Montréal, étant allés en Angleterre ces temps derniers, ont fortement recommandé l'adoption de ce système et ont eu, à ce sujet, de nombreux entretiens avec le professeur Robertson et avec moi-même. Le meilleur exemple que je puisse citer, c'est celui de la ligne nouvellement établie pour faire le service entre la Jamaïque, les Indes occidentales et l'Angleterre.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable ministre a-t-il conclu quelque arrangement en Angleterre pour que les marchandises transportées en compartiments frigorifiques ne soient pas exposées à un changement subit de température? Je crois que les pertes occasionnées par le transport à basse température proviennent, dans une large mesure, de ce qu'on sort les fruits de l'entrepôt frigorifique pour les soumettre, sans transition, à une température plus élevée ; l'humidité se condense à la surface des fruits et leur donne une vilaine apparence qui leur fait perdre de la valeur.

Bien qu'elle ne soient pas complètement gâtées, cela leur donne une mauvaise apparence. Je crois que l'on pourrait remédier à cela en réchauffant graduellement la chambre froide.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous nous attendions à ce que ces ventilateurs mécaniques cesseraient de fonctionner quelques jours avant l'arrivée du navire en Angleterre, afin de laisser la température se réchauffer dans ces compartiments froids.

M. SMITH (Wentworth) : Je parle de l'ancien mode d'entreposage à froid.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas entrepris de remédier à cet état de choses en Angleterre. Je ne crois pas que les marchandises expédiées dans ces compartiments soient débarquées de la manière que l'on vient d'indiquer. On a essayé une fois d'expédier des œufs et des fruits dans ces compartiments. Mais on y a renoncé depuis pour les œufs et pour le fromage. On ne se sert plus de ce mode de transport que pour le beurre, les fruits, les volailles, le bœuf abattu et les autres viandes. Pour les fruits, il n'y a qu'une chose à faire, c'est de construire des entrepôts spéciaux dans lesquels on pourra les placer à leur arrivée en Angleterre. Mais cela est encore assez difficile, car du moment qu'ils arrivent de l'autre côté de l'océan, les commerçants tiennent à les placer sur le marché aussi rapidement que possible.

M. SMITH : Je crois que si on pouvait leur accorder un délai de 24 heures pour leur permettre de revenir à la température normale, ce serait un retard bien employé. Il nous faut expédier des poires en Angleterre dans ces chambres froides. On s'est plaint jusqu'ici qu'elles étaient couverte d'une espèce de moisissure en arrivant à destination.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nos agents en Angleterre surveillent le commerce et se tiennent au courant de ses différents besoins.

M. SMITH : J'espère que le ministre de l'Agriculture va trouver moyen l'année prochaine de confier la surveillance de l'expédition des fruits à un producteur de fruits ou à un expert. Ce n'est pas tout le monde qui possède les connaissances voulues pour prendre soin des fruits. C'est quatre hommes que l'on a envoyés en Angleterre, l'année dernière, si je ne me trompe pas?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous avons actuellement deux personnes qui sont chargées de ce soin, une d'entre elles est un producteur de fruits bien connu de Peterborough, Ont., et l'autre un producteur de fruits de la vallée de Cornwallis, N.-E., qui a passé tout l'automne dernier à Londres.

M. SPROULE : Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable ministre, je crois qu'il a dit que l'on avait renoncé à expédier le fromage dans des compartiments froids sur les navires?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

M. SPROULE : Quel a été le résultat des expériences faites l'année dernière dans l'expédition des produits tels que le beurre, la viande et les fruits ? Il s'agissait, je crois, de l'adoption d'un nouveau mode de transport.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On n'a pas fait d'essais, l'année dernière, d'aucun nouveau mode de transport. C'est toujours le beurre qui a été expédié en plus grande quantité dans ces chambres-glacières. L'année dernière on a aussi expédié beaucoup de fruits. Les poires ont donné de bons résultats, mais l'exportation n'en a pas été assez considérable pour me permettre de me prononcer sur les chances de succès qu'offre ce commerce. L'honorable député (M. Smith) connait aussi bien que moi les détails de ce commerce de fruits. J'en ai pris connnaissance moi-même, mais je n'aimerais pas à me prononcer sur cette question sans avoir tous ces renseignements devant moi. Je crois que le raisin ainsi expédié a donné d'excellents résultats ; les poires se sont vendues à des prix rémunérateurs.

M. SPROULE : Quel a été le résultat des envois de beurre et de viande?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je ne crois pas qu'en fait de viande on ait expédié autre chose, l'année dernière, que des volailles. Cependant, cette année, on doit expédier d'autres espèces de viandes. Les volailles se sont très bien vendues. Dans un cas particulier, le succès n'a pas été aussi remarquable, mais cela est dû au fait que du beurre avait été placé dans le même compartiment frigorifique avec ces volailles.

M. McGOWAN : Comme je m'occupe du commerce de viande fraîche, j'aimerais à savoir si l'honorable ministre a pris des mesures pour la faire expédier dans des compartiments froids?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : On expédie chaque semaine des quantités considérables de viande de boucherie dans les compartiments froids. Une compagnie d'Ontario s'occupe tout spécialement de ce genre de commerce. Je ne crois pas utile de mentionner le nom de cette compagnie.

M. SPROULE : Est-ce M. Harris ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est la William Davies Co. Je crois que M. Harris fait partie de cette compagnie. Elle a conclu des arrangements qui lui permettent d'expédier de la viande de boucherie dans des compartiments froids à bord des steamers.

M. McGOWAN : Est-ce que cela se continuera tout l'été ?

M. SPROULE : Quels sont les arrangements que l'on a fait cette année au sujet des cargaisons de ces navires ? L'année dernière il avait été décidé qu'après un certain temps il leur serait permis de transporter les marchandises qui leur conviendraient, pourvu qu'ils se trouveraient dans l'impossibilité de se procurer un chargement complet de produits canadiens.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils commenceront par embarquer tous les produits canadiens, et s'il reste encore de la

place dans le navire ils seront libres de compléter leur cargaison avec d'autres produits.

M. SPROULE : Quels sont les arrangements quand il n'y a pas une cargaison complète de produits canadiens ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE. Nous n'en sommes pas responsables.

M. SPROULE : Dans ce cas, les steamers exigent 15 s. par tonne de plus que le tarif ordinaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député veut sans doute parler des chambres froides dans les navires et non des cales munies d'appareils de ventilation ?

M. SPROULE : Non.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas faits de nouveaux contrats avec les compagnies. Ce sont les mêmes que l'année dernière.

M. SPROULE : En quoi consistaient ces contrats de l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils exigeaient le paiement d'une somme additionnelle de 15 s. pour l'espace réservé dans les compartiments frigorifiques.

M. SPROULE : Et quand tout cet espace n'est pas employé ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Personne n'en est responsable.

M. SMITH (Wentworth) : A-t-on continué les mêmes contrats ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Quelques-uns expiraient l'année dernière, et d'autres sont encore en vigueur. Ces derniers sont au nombre de vingt. Je veux que l'honorable député (M. Sproule) comprenne bien que le gouvernement n'est pas responsable de l'espace qui reste inoccupé dans les chambres froides à bord des navires.

M. SPROULE : Les expéditeurs se plaignaient l'année dernière, que la guerre d'Afrique ayant retenu un grand nombre de steamers, les taux de transport étaient beaucoup plus élevés. Or, ces contrats étant conclus pour plus d'une année, et quelques-uns n'étant pas encore expirés, je voudrais savoir si l'honorable ministre a pris les mesures nécessaires pour faire réduire ces tarifs, qui devront être très élevés cette année ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Le contrat est pour deux ans. Il a été conclu il y a maintenant un an et je ne puis le modifier.

M. SPROULE : Le résultat de cela sera que, si les expéditeurs peuvent obtenir ailleurs des taux de transport moins élevés, ils en profiteront, car l'année dernière ils se sont plaints de ne pouvoir expédier leur viande de boucherie dans ces compartiments froids, à cause des prix trop élevés que l'on exigeait.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ils peuvent faire transporter leur viande à bord de ces navires à d'aussi bonnes conditions que n'importe où ailleurs.

M. SPROULE : Un grand nombre de ces expéditeurs ont préféré courir le risque d'expédier leurs produits dans les compartiments ordinaires du navire, plutôt que de payer des prix aussi élevés pour les placer dans les glacières.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE. Ils y ont renoncé.

M. SPROULE : Combien de nouveaux contrats ont été conclus cette année?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Nous n'avons pas conclu de nouveaux contrats pour le transport des marchandises dans les compartiments frigorifiques. Les steamers avec qui nous avons des contrats continuent de visiter nos ports cette année, comme nous l'espérions. L'été dernier, quelques-uns de ces steamers ont été employés au transport des troupes dans le Sud-africain, mais cette année ils nous sont revenus et ils continuent de maintenir des compartiments froids.

M. SPROULE : Les prix sont-ils les mêmes?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je le crois. Mais nous n'exercons aucune juridiction à ce sujet et ils sont libres de demander ce que bon leur semble, n'ayant pas de contrat avec le gouvernement.

M. SMITH : Quels arrangements a-t-on fait avec les propriétaires de steamers pour qu'ils conservent ces compartiments frigorifiques à bord de leurs navires et qu'ils fassent fonctionner les appareils durant toute la traversée.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'année dernière nous avions placé des thermomètres spéciaux dans tous ces compartiments froids, et ces instruments enregistraient automatiquement la température durant le voyage.

M. SPROULE : L'honorable ministre peut-il nous dire s'il croit pouvoir réussir à faire établir des compartiments munis d'appareils frigorifiques à bord des steamers de la nouvelle ligne française?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je n'ai pas encore discuté ce point avec les propriétaires de cette ligne.

M. SPROULE : Comme cette ligne peut offrir de grands aavntages pour le commerce canadien, j'espère que l'honorable ministre va s'occuper de la chose.

M. SMITH : A-t-on conclu des arrangements à cet effet avec les propriétaires des steamers de la ligne de Hambourg.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. SMITH : Je crois que nous pourrions faire un commerce de pommes considérable avec la ville de Hambourg.

M. HENDERSON : Dans le district d'Alberta le gouvernement exploite un certain nombre de beurreries et en vend les produits pour le bénéfice des cultivateurs. Je me permettrai de lire un article de la Tribune, de Nelson, en date du 16 avril dernier, dans lequel je désire attirer l'attention de l'honorable ministre. Cet article se lit comme suit:

Circonlocutions officielles.

Et les beurreries du gouvernement.

Dans le mois de décembre dernier, une maison de gros de cette partie du pays écrivait au ministre de l'Agriculture, à Ottawa, pour lui demander si elle ne pourrait pas avoir l'avantage d'acheter une partie du beurre fabriqué par les beurreries du gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest. Comme plusieurs semaines s'étaient écoulés et qu'elle ne recevait pas de réponse à sa demande, la compagnie écrivit de nouveau au ministère, et cette fois on lui répondit que sa lettre n'avait pas été reçue. Un exemplaire de la lettre originale fut envoyé, et ce n'est qu'hier que l'on a reçu une réponse par l'entremise du commissaire de l'agriculutre. Ce fonctionnaire avertit la compagnie qu'il n'y avait pas de beurre à vendre dans le mois de septembre dernier, d'après le rapport du surintendant de l'industrie laitière à Calgary, et que " lorsque nous avons du beurre dont nous pouvons disposer, nous sommes heureux de pouvoir le vendre à la compagnie qui est prête à payer le prix le plus élevé ". La maison en question aurait voulu pouvoir mettre une enchère sur le beurre fabriqué par ces beurreries, mais elle a été privée de cet avantage. Cette compagnie prétend qu'au moment où on l'a avertie qu'il n'y avait plus de beurre à vendre, une autre compagnie en vendait librement, et elle considère qu'elle devrait avoir droit d'acheter ce beurre, pourvu que le prix qu'elle est disposée à payer soit aussi élevé, sinon plus élevé, que le prix payé par la maison de commerce qui lui fait concurrence.

On dit que tout le beurre fabriqué par ces beurreries est vendu à J. Y. Griffith et Cie, qui se proclament les seuls agents de ce produit et réussissent ainsi à faire un commerce très lucratif, au détriment des autres commerçants de beurre, qui croient avoir droit à une part de ce commerce, puisqu'il s'agit d'une entreprise soutenue par l'argent public, et que personne ne devrait pouvoir accaparer exclusivement. Ces marchands prétendent que le beurre devrait être vendu au plus haut enchérisseur, et que l'on ne devrait pas les obliger de s'dresser à J. Y. Griffith & Co., pour obtenir ce beurre qu'il leur faut payer d'avance. Ils veulent être placés sur le même pied que cette compagnie, ou bien avoir l'avantage d'acheter ce produit à des ventes publiques. Si ce beurre appartenait à une entreprise privée, ils n'auraient pas raison de se plaindre, car cette compagnie serait libre de disposer de ses produits à son gré. Mais ces beurreries sont exploitées par l'Etat et tout le monde devrait avoir une chance égale d'acheter ce beurre, au lieu d'en confier exclusivement la vente à Griffith & Co. L'honorable ministre voudrait-il me dire s'il a l'intention d'accorder à cette dernière compagnie le privilège exclusif de vendre ce beurre au détriment des autres marchands, qui ont également droit à une part de ce commerce ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je suis heureux que l'honorable député (M. Henderson) ait attiré mon attention sur cette question. J'ai déjà eu occasion de la discuter très longuement avec le professeur Robertson. En réalité, la maison Stewart et Cie, de Vancouver, achète ce beurre au même prix que J. Y. Griffith et Cie. Nous sommes responsables vis-à-vis des patrons de ces beurreries de la vente du beurre, car les profits qu'ils retirent dépendent du prix de vente. Le ministère agit simplement comme leur agent, à qui ils paient un certain prix pour la fabrication, et que le beurre se vende 20 cents ou 25 cents la livre, les profits appartiennent aux patrons.

Il est de notre devoir de vendre ce beurre à un prix aussi rémunérateur que possible, d'abord, parce que nous agissons comme leur agent, et en deuxième lieu, parce que si l'expérience réussit, cela augmentera d'autant la réputation de notre pays pour les fins de l'industrie laitière. Lorsque nous avons inauguré ces beurreries, nous vendions le beurre en petits lots à ceux qui voulaient l'acheter. Mais il arrivait souvent que ces acheteurs ne possédaient pas les entrepôts voulus pour conserver le beurre, et un produit portant l'estampille du gouvernement était vendu dans toute la Colombie Anglaise en très mauvaise condition, ce qui était de nature à nuire considérablement à la réputation de notre beurre. Comme cela avait pour résultat de faire tomber les prix, il fut décidé qu'à l'avenir on ne vendrait ce beurre qu'aux personnes possédant les entrepôts voulus et s'occupant sérieusement de ce commerce, et non aux agents ou autres marchands à commission prêts à acheter ou à vendre tout ce qui peut leur donner le moindre profit.

Nous avons constaté qu'il existait plusieurs maisons de commerce, dans le Colombie Anglaise, qui étaient en mesure de répondre à toutes ces conditions, et nous leur avons toujours accordé tous les avantages possibles pour acheter tout le beurre dont elles pouvaient disposer. Nous en sommes aussi arrivé à la conclusion qu'il n'était pas dans l'intérêt des patrons et des beurreries de permettre à ces agents d'acheter ce beurre pour le revendre ensuite au commerce de détail. C'est là la raison pour laquelle la vente de ce beurre est limitée à quelques compagnies. L'année dernière, il n'y avait que les deux maisons de commerce que je viens de nommer, qui étaient disposées à acheter notre beurre en quantités aussi considérables—J. Y. Griffith et Cie et Stewart et Cie ;—alors le profes-

seur Robertson crut devoir conclure un contrat avec ces compagnies et leur vendre la production complète de toutes nos beurreries. Comme elles étaient les seules personnes disposées à acheter la production de toute la saison, le professeur Robertson crut faire là un excellent marché. Je dois ajouter que nous demandons actuellement des offres à toutes les maisons de commerce de la Colombie Anglise qui sont en mesure de disposer du beurre en la manière que je viens d'indiquer. Je n'établis aucune distinction entre les différentes compagnies. Ce ne sont pas là les seuls établissements de ce genre.

M. HENDERSON : Il y a aussi la maison Starkey et Cie.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Il ne s'agit là que de marchands à commission, et c'est parce qu'ils nuisaient à la réputation de notre beurre que nous avons refusé de leur accorder le contrat. Ils achètent notre beurre par lots et le revendent de même, sans le voir.

M. HENDERSON : Cette objection de l'honorable ministre peut avoir un semblant de raison ; mais il n'en est pas moins vrai que le public est sous l'impression que ces gens ont été traités injustement, tout cela uniquement parce que le gérant de la maison Griffith et Cie est parent, à un degré très rapproché, du professeur Robertson.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est son frère.

M. HENDERSON : C'est pour cela que le public croit qu'il profite de l'influence de son frère pour faire accorder à la maison J. Y. Griffith et Cie le monopole de ce commerce dans le district de Koutanie. La maison Stewart et Cie est, je crois, chargée de la vente du beurre à Vancouver ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cette compagnie fait le commerce dans toute la Colombie Anglaise.

M. HENDERSON : C'est là l'impression qui semble exister au sujet de la maisn Griffith et Cie, et il n'est pas juste pour le professeur Robertson que ce malentendu continue d'exister, s'il est sans fondement. Est-ce vrai qu'elle vend aux consommateurs tout le beurre qu'elle peut acheter ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Certainement que non ; cette compagnie fait le commerce de gros et de détail.

M. HENDERSON : Dans ce cas, ce sont également des marchands à commission ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non. Les autres commerçants ne voient jamais le beurre. Ils s'engagent simplement à en livrer telle ou telle quantité, puis ils achètent le beurre de nous, livrable à l'acheteur. Ils ne possèdent aucun entrepôt pour conserver ce beurre, et mes renseignements sont que le beurre qui leur a été vendu a été plus d'une fois endommagé. Le professeur Robertson m'a communiqué certaines lettres pour me prouver que son frère jouissait des mêmes privilèges que la compagnie de la Colombie Anglaise, et que G. T. Griffith et Cie n'avaient pas été traités autrement que plusieurs autres maisons faisant le même commerce.

M. HENDERSON : L'honorable ministre prétend que la maison Starkey et Cie ne possède pas, comme les autres compagnies, les entrepôts et autres moyens de conserver le beurre. Je considère que c'est là la meilleure garantie que cette maison fournit à ses clients du meilleur beurre que J. Y. Griffith et Cie, car elle donne sa demande, disons à Calgary, et le beurre est expédié directement à l'acheteur au lieu de demeurer dans les entrepôts. Je soupçonne l'honorable ministre de s'être laissé tromper par quelqu'un. J'espère qu'il va étudier la question, et voir à ce que cette compagnie ne possède pas le monopole exclusif de ce genre d'affaires.

M. McGOWAN : Je connais très bien la maison J. Y. Griffith et Cie. J'ai visité son entrepôt de Winnipeg l'été dernier. Je puis déclarer qu'ils possèdent là un établissement de première classe, et ils doivent en avoir plusieurs autres dans différentes parties des Territoires du Nord-Ouest. C'étaient de bons conservateurs quand ils sont partis pour l'ouest et je suppose qu'ils le sont encore ; il ne peut donc y avoir beaucoup de spéculation dans cette affaire.

M. HENDERSON : Je n'ai pas parlé des opinions politiques des membres de cette compagnie et je n'ai pas dit que la politique avait quelque chose à voir dans cette affaire. Ces gens peuvent posséder un excellent entrepôt à Winnipeg ; mais ce n'est pas là une preuve qu'il n'existe pas une autre compagnie dans la Colombie Anglaise capable de s'occuper convenablement du commerce de beurre.

M. SPROULE : Si je comprends bien, il existe trois genres d'entreposage à froid ; le premier, sur les steamers ; le second, sur les chemins de fer ; et le troisième, dans les beurreries. L'honorable ministre voudrait-il nous dire quels sont les arrangements qu'il a conclus pour l'entreposage à froid sur les chemins de fer, en indiquant les différentes lignes, et le nombre de wagons fournis par semaine ou par mois par chaque compagnie ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crains de ne pouvoir fournir à l'honorable député les noms de toutes les lignes. Je puis dire, d'une manière générale, que des wagons, munis d'appareils frigorifiques, voyageront cette année sur toutes les lignes qui possédaient ce service l'an dernier, et que plusieurs nouveaux wagons seront ajoutés au nombre actuel.

M. SPROULE : Est-ce un service hebdomadaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ces wagons voyagent toutes les semaines et même plusieurs fois par semaine, dans les localités où le trafic l'exige. Ailleurs, ce service se fera tous les quinze jours. Sur les 42 ou 43 lignes qui possédaient des wagons munis d'appareils frigorifiques, l'année dernière, 30 donnaient un service hebdomadaire et 7 ou 8 un service de tous les quinze jours. Aujourd'hui, le pays est sillonné par un réseau de chemins de fer dont les convois, pourvus de wagons spécialement aménagés à cette fin, transportent nos produits vers les ports de mer, durant la saison d'été.

M. SPROULE : Quels sont les prix de transport que l'on fait payer sur ces différentes lignes en plus du tarif ordinaire ?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est le même qu'auparavant, il n'y a pas de montant additionnel de réclamé. Nous garantissons à la compagnie de chemin de fer que les deux tiers de l'espace, dans les wagons affectés à ce trafic particulier, seront payés par le gouvernement, que l'on s'en serve ou non, et si en aucun temps on emploie moins que les deux tiers de l'espace ainsi réservé, nous payons la différence ; mais dans le cas contraire, les compagnies de chemins de fer sont obligées de nous créditer de la différence et à la fin de la saison nous règlons les comptes. Le résultat de cette politique, c'est que sur les anciennes lignes il n'y a rien à payer. Sur les nouvelles lignes, au commencement, il nous faut faire certains déboursés ; mais, à mesure que le trafic augmente, ces déboursés diminuent et finissent par s'éteindre complètement. C'est là ce que nous avons fait depuis le commencement.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quels sont les arrangements qu'il a pris pour l'établissement de chambres froides dans les beurreries?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Les mêmes que l'année dernière.

M. SPROULE : C'est-à-dire que vous accordez une subvention à chaque beurrerie qui se construit une chambre froide d'une certaine capacité, et cette subvention est proportionnée à la capacité de cet entrepôt?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est bien cela.

M. CLANCY : L'honorable ministre serait peut-être en mesure de me fournir certains renseignements au sujet d'un item sur lequel j'ai attiré son attention il y a quelque temps, je veux parler du crédit concernant la "Quebec Cold Storage Co." et l'entrepôt frigorifique de Charlotte. Il a promis de déposer le contrat sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Je crois l'avoir déposé.

M. CLANCY : Il pourrait peut-être nous expliquer comment il se fait qu'un montant aussi considérable a été payé en sus du prix du contrat.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : L'honorable député trouvera dans le contrat une bonne partie des renseignements qu'il demande. Quand il s'est agi de régler, nous avons donné une certaine interprétation au contrat, la compagnie en a donné une autre, et le ministère de la Justice a soutenu les prétentions de la compagnie. Nous avons donc été obligés de payer.

M. CLANCY : Est-ce que l'honorable ministre a continué ce contrat?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Non.

M. SMITH (Wentworth) : L'honorable ministre se propose-t-il de continuer à expédier du raisin en Angleterre, à titre d'expérience?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Oui.

Pour renouveler et améliorer les articles canadiens exposés à l'institut impérial de Londres, $3,000.

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Ceux qui possèdent une certaine connaissance de l'Institut Impérial, savent que depuis longtemps on se plaint de la pauvre figure que fait le Canada à cette exposition. Cette question a été soulevée plusieurs fois dans cette Chambre, et j'ai toujours répondu que cela était laissé aux soins des gouvernements provinciaux. Lors de l'établissement de cet institut, le Prince de Galles s'adressa directement aux colonies anglaises et leur demanda de fournir une exposition convenable de leurs produits pour cette institution. De nombreux articles furent expédiés par les provinces, mais ces dernières négligèrent de les entretenir, et le résultat a été que cette exposition est loin de faire honneur à notre pays.

Les gouvernements provinciaux se sont adressés plus d'une fois au pouvoir fédéral et lui ont demandé de prendre soin de ces articles, la chose leur étant impossible ; et après avoir discuté la question avec lord Strathcona, lors de son dernier voyage, ainsi qu'avec mes collègues, j'ai conclu qu'il était dans l'intérêt du Canada que le gouvernement fédéral se charge de prendre soin de ces articles. Durant mon voyage en Angleterre, je me propose de visiter cet Institut et de me rendre compte par moi-même de ce qu'il y a à faire, et j'espère qu'en utilisant les objets actuellement exposés à Glasgow, nous pourrons placer l'exposition du Canada dans cet institut, sur un pied convenable. Cette somme de $3,000 devra suffire pour renouveler les articles exposés, et un montant beaucoup moins considérable sera requis chaque année pour leur entretien.

M. SPROULE : Je reconnais la nécessité de cette dépense, car on m'a dit plus d'une fois que les produits exposés par le Canada

à l'Institut impérial étaient loin de faire honneur à notre pays. Il serait aussi avantageux d'augmenter le nombre des articles exposés.

M. CLANCY : Je crois que le crédit ne sera pas suffisant pour donner une meilleure apparence à la section canadienne de cette exposition. Ceux qui visitent Londres sont grandement désappointés en voyant dans quel état se trouve le pavillon canadien. Un de mes amis, qui est allé à Londres dernièrement, me disait que tout ce qu'il y a là est sans valeur et qu'il serait préférable de ne rien avoir du tout. Je crois que l'honorable ministre devrait s'entendre avec les gouvernements provinciaux pour restaurer ces articles et dépenser l'argent nécessaire pour faire dans cet institut une exposition digne du Canada. Je crains que le montant demandé soit insuffisant, mais le gouvernement fédéral ne peut se charger de toute la dépense, et si les provinces ne veulent pas contribuer pour leur part, il est préférable de renoncer à la chose plutôt que de la soutenir à moitié.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce serait une erreur de supposer que les provinces vont s'occuper de cette exposition ; elles lui portent beaucoup d'intérêt, mais leur situation financière ne leur permet pas de se lancer dans des dépenses qu'elles considèrent comme étant d'un caractère décoratif plutôt qu'utile. J'ai moi-même fait partie du gouvernement d'une des provinces et nous éprouvions toujours beaucoup de difficulté à faire voter l'argent nécessaire à cette fin. L'honorable député a raison de dire que le Canada ferait mieux de ne pas être représenté dans l'Institut impérial, que d'y avoir une exposition comme celle que nous possédons dans cet institut depuis plusieurs années. Certaines provinces n'ont jamais envoyé un seul article. Vous y voyez de grands espaces que l'on vous dit être destinés à telle ou telle province. Et celles qui ont essayé d'envoyer quelques articles n'ont guère réussi.

Le gouvernement fédéral a payé, si je ne me trompe, une somme de $100,000 pour la construction du pavillon canadien, mais il a laissé aux provinces le soin de fournir les objets à exposer. Malheureusement, les provinces n'avaient pas été consultées à ce sujet, et elles ne se souciaient guère de faire leur part. Je ne crois pas qu'il y eût à cette époque plus d'une province de représentée convenablement. L'Institut Impérial est situé dans la partie sud-ouest de la ville, et dans un quartier qui n'est guère de nature à la rendre populaire. Mais il s'agit d'un grand mouvement impérial, et comme d'autres colonies y prennent part, il ne convient guère au Canada de faire une aussi piètre figure dans cette exposition. Il est également préférable que le gouvernement se charge du soin de cette exposition et relève les provinces de cette obligation. Une fois l'exposition de Glasgow terminée, il nous sera facile d'organiser à l'Institut Impérial une exhibition au moins temporaire de nos produits, et plus tard nous étudierons la question de savoir quel est l'endroit de Londres le plus favorable pour une exposition des ressources du Canada.

M. SPROULE : Cette exposition a deux objets en vue ; développer notre commerce et encourager l'immigration. Ces deux questions importantes sont sous la juridiction du pouvoir fédéral, et il n'est que juste que le gouvernement se charge de son entretien. Si la chose est bien faite, cette exposition sera un puissant moyen d'attirer l'attention publique sur le Canada.

M. OSLER : J'admets, avec les orateurs qui m'ont précédé, que ce crédit est nécessaire si le Canada doit être représenté à cette exposition. Je ne crois pas cette somme de $3,000 suffisante. Bien que l'institut ne soit pas construit dans un endroit favorable, il est cependant visité par une foule de personnes. Les objets exposés dans les autres pavillons sont très intéressants, et il me semble que le Canada devrait y occuper une place prépondérante. Il me fait plaisir d'entendre le ministre des Finances déclarer qu'après l'exposition de Glasgow un nombre considérable des articles exposés resteront à l'Institut Impérial. Il faut que le Canada ait à cet endroit une exposition digne de lui et toute somme d'argent qui pourra être demandée à cette fin ne sera pas refusée.

Annuaire statistique, $1,000.

M. CLANCY : Combien d'exemplaires de cet annuaire statistique seront distribués aux membres de cette Chambre, sous l'empire des nouveaux règlements?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Pour l'année courante ce nombre a été de 4,300 exemplaires en langue anglaise et 1,200 exemplaires en langue française, le tout coûtant $3,161. Si l'on ajoute ce crédit au montant déjà voté, cela représente une somme de $4,000 pour l'année prochaine. Comme le coût du volume devrait être à peu près le même que l'année dernière, nous devrons pouvoir obtenir 6,500 exemplaires au lieu de 5,500, et je ne vois rien qui puisse empêcher que ces 1,000 exemplaires additionnels soient distribués aux membres de la Chambre des communes.

Quarantaine—Salubrité publique, $30,000.

M. OSLER : S'aigt-il ici d'un nouveau crédit?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : C'est un crédit additionnel requis presqu'entièrement pour pourvoir aux dépenses occasionnées par la petite vérole.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait-il qu'un cas de cette maladie a été découvert

parmi les sauvages de la réserve de Brantford?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : Cela ne concerne pas le ministère de l'Agriculture. Je m'occupe de la quarantaine mais non des cas de maladie qui existent déjà dans le pays.

Gouvernement civil—Bureau de l'auditeur général—	
Pour porter à $1,600 chacun les appointements de A. B. Hudson, J. W. Reid et Wm Kearns, à compter du 1er juillet 1901, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil.....	$ 300
1 commis de seconde classe cadette...	600
Dépenses casuelles—Nouvelle somme requise pour aide aux écritures et autre	1,000
	$1,900

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces augmentations ont été faites à la demande spéciale de l'auditeur général, qui prétend que ces employés les méritent. M. Hudson reçoit actuellement $1,450 et cette augmentation porte ses appointements à $1,600, c'est la même chose pour les deux autres employés, MM. Reid et Kearns.

M. SPROULE : Ces fonctionnaires ont-ils reçu une augmentation l'année dernière?

Le MINISTRE DE L'AGRICULTURE : S'il en ont reçu ce ne peut être que l'augmentation statutaire.

M. CLANCY : Je suppose que ces augmentations n'ont aucune signification particulière et que ces fonctionnaires les méritent. Le ministre des Finances doit se rappeler que l'un de ces employés a fait une vérification de comptes, à un certain endroit, il n'y a pas bien longtemps. Est-ce que cette augmentation lui est accordée pour le récompenser du rapport qu'il a préparé à ce sujet?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette recommandation et ce crédit ont été transmis à mon ministère avant que cette enquête ait lieu. Si c'eût été après cette date, le montant de l'augmentation aurait peut-être été plus considérable. Ce fonctionnaire est très compétent. Mais que l'on prenne le comptable le mieux renseigné, qu'on le soumette à un interrogatoire devant l'un de nos comités, et vous pouvez être assuré qu'il ne paraîtra pas avec autant d'avantage que dans son propre bureau.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Principalement si c'est l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) qui conduit l'interrogatoire.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Pour augmenter les appointements de W. P. Anderson, ingénieur en chef, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $200.

M. SPROULE : Quel est le salaire actuel de M. Anderson?

M. CLANCY.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il reçoit $2,800 et je veux demander au comité de porter son salaire à $3,000. C'est l'ingénieur en chef du ministère, un des fonctionnaires le plus habile et le plus travaillant de tout le service, un homme qui donne entière satisfaction, et dont le travail me justifie de demander au comité de le placer sur le même pied que les ingénieurs des autres ministères. Il fait partie du personnel du ministère depuis plusieurs années, et sa réputation est excellente.

Pour augmenter les appointements de B. H. Fraser, sous-ingénieur, $250.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette augmentation a été promise à M. Fraser en 1896, avant l'arrivée du gouvernement libéral au pouvoir. C'est un excellent employé qui possède de fortes recommandations de son chef. Il reçoit actuellement $1,300.

M. CLANCY : En parcourant le budget, je constate avec plaisir que le gouvernement commence à regretter la ligne de conduite qu'il a adoptée à l'égard des fonctionnaires publics et qu'il s'offorce maintenant de rendre justice aux membres du service civil.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Tant mieux si ce repentir tardif de notre part peut satisfaire l'honorable député. Mais il ne devrait pas oublier qu'en arrivant au pouvoir nous avons posé comme principe, que lorsque les ministres aurait fait connaissance avec le personnel de leurs départements et auraient pu juger de la valeur de leurs différents employés, ils seraient alors en mesure de reconnaître les services des fonctionnaires les plus méritants. Ces deux employés n'ont pas le droit à l'augmentation statutaire de $50, mais vu les services remarquables qu'ils ont rendus au ministère, je recommande ces deux augmentations avec plaisir.

Ministère des Postes—Promotion de B. M. Northrup à la 1re classe, à compter du 1er juillet 1901, $1,400.

Pour un nouveau commis de seconde classe, $1,100.

L'honorable M. SUTHERLAND : M. Northrup a été nommé en 1883, et il a subi ses examens de promotion. Il est considéré comme étant un des meilleurs employés du ministère ; il occupe une position de responsabilité et sa promotion est recommandée par le sous-ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'augmente pas son salaire, mais lui accorde une promotion.

Ministère du Revenu de l'intérieur—Pour augmenter les appointements de L. G. Roy, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $100.

M. SPROULE : Quel est son salaire actuel ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M. E. Bernier) : $750. Il a été nommé en 1894 et il est recommandé par le sous-ministre. Cette augmentation est accordée à M. Roy parce qu'il est sténographe et clavigraphiste.

Ministère des Finances—Pour la nomination d'un premier commis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $2,400.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est destiné à payer le salaire d'un nouveau commis dans mon ministère. Je me rappelle que lorsque j'étais à l'école, notre professeur était souvent obligé de punir son propre fils pour donner le bon exemple. Le ministre des Finances est obligé de suivre la ligne de conduite de ce professeur dans la préparation des estimations de son ministère, il cherche à donner le bon exemple autant que possible en n'augmentant pas les dépenses, mais je crois que nous avons poussé l'économie à son extrême limite et les affaires sont à la veille d'en souffrir. Plusieurs fonctionnaires sont malades et il nous faut absolument un nouveau commis.

M. SPROULE : Est-ce qu'il s'agit d'une promotion à la première classe ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Je veux augmenter le personnel d'un nouvel employé. Lorsque quelques-uns des fonctionnaires les plus âgés prendront leur retraite, nous pourrons peut-être réorganiser le bureau sans augmenter les dépenses. Comme je ne veux pas mettre à la retraite pour le moment, quelques-uns de mes vieux employés, temporairement malades, mais qui ont toujours très bien fait leur devoir, les dépenses se trouveront augmentées d'autant. J'ai placé cette restriction, parce que je veux nommer un homme qui possédera une certaine expérience dans les affaires de banques, mais qui pourrait bien ne pas avoir les connaissances techniques requises par l'acte du service civil.

M. SPROULE : Dans ce cas les mots "nonobstant les dispositions de l'acte du service civil" s'appliquent également aux connaissances possédées par le candidat et à l'augmentation de salaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit dans le cas actuel de nommer un commis de première classe, et cette restriction nous exempte de l'obligation de lui faire subir un examen spécial.

Pour le moment cela fait un employé de plus, mais j'espère qu'après la réorganisation, qui aura lieu bientôt, les dépenses du département ne seront pas augmentées.

M. SPROULE : La principale objection, c'est que cela met les examens de côté.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour cet employé, seulement.

M. SPROULE : Vous créez un précédent dont profiteront ceux qui voudront échapper à cette formalité. Jusqu'à présent, l'acte du service civil n'a pas été violé de cette manière. On se servait de cette expression pour indiquer qu'un employé avait reçu un salaire d'une autre source, contrairement aux dispositions de l'acte du service civil. Dans le cas actuel, on va plus loin en acceptant dans le service un homme qui n'a subi ni l'examen préliminaire, ni l'examen de promotion.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'admets que l'honorable député a raison. Je demande ce crédit pour être autorisé à m'assurer les services d'un homme qui, bien que n'ayant pas les aptitudes techniques requises par la loi, possède une grande expérience des questions financières. Il y a eu un décès, parmi le personnel, et dans le moment, trois employés sont en congé, pour cause de maladie et, dans l'intérêt du service, il est nécessaire d'augmenter le personnel.

Service maritime et fluvial—Pour la construction d'un steamer pour remplacer le Newfield, $100,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le Newfield a sombré l'an dernier dans la baie de Fundy et il faut le remplacer. On demande actuellement des soumissions pour un navire en acier, et c'est à cela qu'est destiné ce crédit de $100,000.

M. SPROULE : Où ce navire sera-t-il construit?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Au Canada, j'espère. C'est ici que nous avons demandé des soumissions.

M. SPROULE : On est à installer des chantiers très spacieux, pour la construction des navires, à Collingwood, et je crois qu'on pourra y construire d'excellents steamers. J'ai visité cet établissement dont on est à compléter l'outillage. Quand les ateliers de M. Clergue seront en opération on pourra y faire toute sorte d'ouvrage, pour n'importe quelle partie du pays. J'espère que cet établissement aura la chance de concourir pour cette entreprise.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. McCARTHY : Je suis en état d'annoncer que les ateliers de Collingwood ont soumissionné pour la construction de ce navire et j'espère qu'ils vont obtenir l'entreprise.

M. CLARKE : Quand le ministre préparera la liste des établissements appelés à soumissionner, j'espère qu'il n'oubliera pas les chantiers Bertram, de Toronto.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les soumissions sont demandées publiquement, par voie des journaux, et tout le monde est invité.

M. CLARKE : J'invite le ministre à faire un voyage aux Mille Iles, à bord du Toronto. Il pourra se rendre compte, par lui-même, de ce que peuvent faire les chantiers Bertram, qui construisent, sans contredit, les plus beaux navires qu'il y ait sur les lacs. Le Newfield était-il assuré?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

M. CLARKE : Alors, c'est une perte sèche?

M. SPROULE : Si l'honorable député (M. Clarke) pouvait organiser un voyage, nous en ferions tous partie.

M. CLARKE : Puisque l'honorable député de Grey-est parle des chantiers de Collingwood, il pourrait inviter le gouvernement à aller les visiter.

M. CLANCY : Quel sera le coût du nouveau navire? Ce crédit semble indiquer qu'il ne s'agit ici, que d'une partie du coût.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui ; cela n'est qu'une partie. Le navire coûtera de $150,000 à $160,000.

Pour la construction d'un navire pour remplacer le Druid, $50,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le Druid était employé au service des bouées et des phares, en bas de Québec. Il était tellement usé que ses flancs étaient aussi minces que cette feuille de papier. Il a été déclaré hors de service, après une inspection. Après avoir été dépouillé de tout ce qui pouvait être enlevé, nous l'avons vendu pour $1,800, je crois. Des soumissions sont demandées pour le nouveau navire, comme dans le cas précédent.

M. CLANCY : Que doit coûter ce nouveau navire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Moins de $100,000.

M. OSLER : Les devis sont-ils faits de manière à ce que tout le monde puisse soumissionner ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. OSLER : Il n'y a pas quelque petite réserve, destinée à éloigner les soumissionnaires ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Pour établir une nouvelle station de sauvetage sur la Longue-Pointe, lac Erié, y compris le coût d'un bateau et l'entretien d'un équipage payé, $2,000.

M. SPROULE : N'y avait-il pas une station de sauvetage à cet endroit, autrefois ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La station était à Port-Rowan, trop éloignée du lac pour être utile, et le bateau était d'ancien modèle. La nouvelle station sera sur les bords du lac, à une dizaine de milles de l'ancienne, et comme l'endroit est inhabité, il faudra une construction pour loger l'équipage.

Un nouveau phare et un bâtiment avec sifflet de brume sur une jetée à Middle-Ground, lac Erié (à voter de nouveau), $10,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'agit ici du sifflet de brume et du phare qu'on est actuellement à construire et qui seront bientôt mis en place. L'ingénieur est sur les lieux. Nous demandons à faire revivre un ancien crédit de $10,000. Le phare sera installé à Middle-Ground.

Une jetée permanente et un phare à Traverse, $75,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons construit une jetée permanente à la Traverse d'en haut, il y a deux ans. Elle a rendu tant de services que nous avons résolu d'en construire une autre à la Traverse d'en bas, 2½ milles plus loin. Elle coûtera $75,000. Cela fait partie des travaux d'améliorations sur le Saint-Laurent.

M. SPROULE : L'entreprise est-elle adjugée ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; je demande seulement le crédit nécessaire.

M. SPROULE : Je suppose que cette jetée sera donnée à l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas. Il n'est pas facile de faire faire ce genre de travail à l'entreprise. L'autre jetée a été construite à la journée sous la direction de l'ingénieur en chef, et de surveillants. Nous avons un homme pour surveiller la construction de ces jetées, qui sont faites par le travail à la journée, sous la direction presqu'immédiate de l'ingénieur en chef. L'installation de ces phares à l'endroit propice, est un travail difficile et très délicat. A cet endroit le courant atteint une vitesse de 7½ nœuds, ce qui rend le travail très dangereux. L'ingénieur prétend qu'il ne peut pas recommander de donner ce travail à l'entreprise.

M. SPROULE : Quelle différence y a-t-il entre le coût de la première jetée, et les estimations de l'ingénieur ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Les estimations et le coût réel ont été presque égaux.

M. OSLER : Quel est l'ingénieur qui prépare ces plans ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : M. Anderson.

M. MONK : Est-ce une jetée qu'on doit construire à cet endroit ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, une jetée permanente. Il y avait un phare flottant à cet endroit, mais il se déplaçait continuellement, et nous le remplaçons par un phare fixe, à l'entrée du chenal.

M. MONK : L'ingénieur du département ne croit pas que ce travail puisse être donné à l'entreprise ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

Pour améliorations et aides à la navigation et pour la construction de stations, de phares et de sifflets à brume, sirènes à vapeur, pour la pose de bouées à gaz additionnelles dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent et pour améliorations au phare de Baccara, N.-E., $78,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La dernière fois qu'il a été question de ces travaux, j'ai promis de donner un état détaillé et le voici :

1. Pointe de la Famine, côte de Gaspé, pour améliorer le phare et installer une sirène à vapeur	$ 7,000
2. Pointe-Basse, port de Sydney, pour améliorer le phare et transporter le sifflet de brume de Cranberry-Head à cet endroit	5,000
3. Bellechasse, fleuve Saint-Laurent, pour remplacer la lumière actuelle par un phare à éclipse	2,000
4. Fleuve Saint-Laurent, pour quatre nouvelles bouées lumineuses	12,000
5. Rocher-aux-Oiseaux, pour remplacer la lumière à éclat et améliorer le sifflet de brume	5,000
6. Baccara, N.-E., pour améliorer la lumière	5,000
7. Golfe Saint-Laurent, pour installer des lumières modernes sur deux ou trois phares (probablement à Métis et Matane)	10,000
8. Golfe Saint-Laurent, pour une sirène dont l'emplacement sera déterminée après inspection	7,000
9. *Extrémité nord de Belle-Isle, un phare et une sirène	25,000
Pour phares et sirènes	$78,000

*Note.—La lumière demandée à l'extrémité ouest de l'Ile d'Orléans, $1,000, et certaines bouées demandées par les capitaines de navires seront installées à même le crédit de cette année.

Quand l'ingénieur en chef fera son inspection du printemps, il choisira l'endroit où sera installé ce phare de Belle-Isle, qui coûtera $25,000. C'est à propos de ce phare qu'il y a tant de discussion depuis nombre d'années. L'ingénieur prétendait qu'il ne devait pas y en avoir et les propriétaires de navires en réclamaient un. L'ingénieur a cédé devant les réclamations unanimes des intéressés et à l'avenir nous aurons deux sirènes sur cette île, l'une au sud-est et l'autre au nord. On croit que cette lumière sur l'extrémité nord de l'île aidera beaucoup aux navires venant de Liverpool qui font le grand tour. Il y a des récifs très dangereux à cet endroit, et l'ingénieur craignait qu'un phare n'attirât les navires trop près des récifs. Le total des dépenses s'élève à $78,000.

M. BRITTON : Il y a une question qui se rapporte un peu à celle-ci et que je désire signaler à l'attention du ministre. Tous ceux qui s'occupent un peu des questions maritimes savent qu'il y a beaucoup de différences entre les règlements des Etats-Unis et les nôtres, relativement au pilotage, et je crois qu'il y aurait un grand avantage à les rendre uniformes. Plusieurs de ces règlements sont semblables, mais d'autres diffèrent. On ne peut arriver à l'uniformité qu'en s'entendant avec les Etats-Unis, soit au moyen d'une commission ou autrement. Il faudrait qu'un des deux pays prit l'initiative. Sans vouloir entrer dans les détails, je demanderai au ministre s'il s'est déjà occupé de cette question, et s'il y a possibilité d'arriver au résultat que j'ai indiqué ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est une question très importante dont le département s'est beaucoup occupé. Il n'est pas aussi facile d'arriver à l'uniformité, qu'on pourrait le croire au premier abord. La loi maritime anglaise dit que c'est l'amirauté qui fera les règlements concernant le nombre de coups de sifflets qu'un navire doit lancer dans un brouillard, etc., etc., et ce sont ces règlements que nous suivons. Les règlements anglais et les règlements canadiens sont les mêmes, de sorte qu'un capitaine anglais et un capitaine canadien s'entendent parfaitement. Un navire qui vient d'Angleterre et remonte le Saint-Laurent jusqu'à Montréal et même jusqu'aux lacs, est soumis aux règlements anglais. Malheureusement, les règlements américains ne sont pas les mêmes. Je comprends tous les avantages de l'uniformité, mais si nous conformons nos règlements à ceux des Etats-Unis, nous ne nous accorderons plus du tout avec les règlements anglais. Je n'ai pas encore trouvé le moyen de surmonter cette difficulté. J'ai souvent discuté cette question avec les fonctionnaires du département et avec les capitaines sur les lacs, qui, presque tous, voudraient adopter les règlements américains, mais nous n'avons pu encore arriver à aucun résultat. Pour les navires océaniques, jusqu'à Montréal, nous devons conserver les règlements anglais, et la difficulté consiste à savoir s'il serait à propos d'adopter d'autres règlements, au-dessus de Montréal.

M. BRITTON : Le meilleur moyen serait peut-être de consulter les autorités de Washington ; elles seraient peut-être disposées à faire des concessions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai porté la question à la connaissance des autorités à Washington, non seulement par correspondance, mais de

vive voix, pendant mon séjour dans la capitale américaine.

M. MONK : Ces $78,000 comprennent-ils toutes les recommandations faites par les expéditeurs, relativement aux phares et aux bouées?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas toutes ; parce que je crois qu'ils ont demandé un peu plus que ce qu'ils espéraient avoir ; mais les principales demandes sont acccordées.

M. MONK : Ils demandaient des lumières plus modernes et indiquaient les endroits où elles devaient être placées.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, et j'ai doné la liste de celles qui seront installées cet été.

M. MONK : En manque-t-il plusieurs?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Très peu.

Navire pour remplacer le Bayfield, $50,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le Bayfield a été construit en 1837 et depuis plusieurs années, il a été employé à faire des levers hydrographiques sur le lac Huron. Il est impropre à la navigation sur le lac Supérieur et ne pourrait pas affronter les gros temps. Il ne serait pas prudent d'y risquer la vie de l'équipage durant une autre saison. Il est condamné depuis deux ans, et cette année il a été radoubé le mieux possible, pour terminer les levers sur la côte est du lac Huron. L'an prochain on commencera les travaux sur le lac Supérieur et j'espère que le nouveau navire sera prêt.

M. SPROULE : Ces travaux sont-ils terminés dans la baie Georgienne?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. MONK : Où ce navire sera-t-il construit?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A l'endroit d'où viendra la plus basse soumission?

M. CLARKE : Il y a un instant, j'aurais dû mentionner aussi les ateliers de la compagnie Polson, de Toronto, parmi les établissements en état de construire des navires.

Je crois que le moment est bien choisi pour demander au gouvernement s'il est disposé à venir en aide au capitaine Bernier, en construisant un navire, pour une expédition au pôle nord.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cela n'a guère de rapport avec le lever des plans hydrographiques. Le capitaine Bernier, je crois, recueille des souscriptions, dans le pays, auprès des personnes qui s'intéressent à cette expédition, et au cours d'une conversation que j'ai eue avec lui, il y a quelque temps, il m'a appris qu'il réussissait assez bien. Je crois que c'est son intention, s'il reçoit un encouragement raisonnable, de demander au gouvernement de parfaire la somme nécessaire. Le cabinet n'a rien décidé encore, et n'est pas en état de prendre une décision, à l'heure qu'il est.

M. MONK : Puisque l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke) a amené la question sur le tapis, le moment est bien choisi pour en parler, car la session tire à sa fin. Je considère que le gouvernement devrait encourager le projet du capitaine Bernier. Tout ce qu'il demande, m'a-t-on dit, c'est qu'on lui fournisse le navire, car il est presque certain d'obtenir des particuliers et des sociétés scientifiques la somme nécessaire pour couvrir les frais de l'expédition. Le navire coûterait $60,000 s'il était construit à Montréal, à Québec, ou dans les provinces maritimes. Dans la Colombie Anglaise, il coûterait $80,000, mais il serait beaucoup plus près du point de départ—le détroit de Behring. Je suppose que l'honorable ministre n'ignore pas que le capitaine Bernier a reçu beaucoup d'encouragement d'Europe.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Des sympathies.

M. MONK : Plus que cela. Je crois qu'il a reçu de l'argent d'Europe et aussi du Canada. Il ne demande rien pour lui ; le navire restera la propriété de l'Etat. Il donnera gratuitement deux ou trois ans de son temps, pourvu qu'on lui fournisse, par souscriptions volontaires, ou autrement, de quoi faire le voyage. Le capitaine Bernier n'est pas un exalté, il est connu comme une marin de grande expérience, qui a déjà fourni une carrière brillante, et il me semble qu'il serait à propos d'étudier sérieusement son projet. Les dépenses ne seraient pas considérables, puisque le navire, à moins de naufrage, nous resterait.

Mon intention était de provoquer un débat sur cette question, après en avoir donné avis à l'honorable ministre, mais je vois que l'honorable ministre des Travaux publics vient d'arriver, et je suis certain qu'il joindra ses efforts aux miens.

Si le capitaine Bernier ne trouvait pas au Canada l'encouragement nécessaire, je suis certain qu'il l'obtiendrait aux Etats-Unis. Je crois même que certains journaux américains lui ont déjà fait des offres. Le Canada a tout intérêt à seconder les efforts de ce vaillant explorateur. La découverte du pôle nord, si elle est possible, vaut bien les $80,000 que la tentative coûterait au pays. Personne n'ignore que Nansen s'est avancé jusqu'à 300 milles du pôle, et que le duc des Abruzzes est allé 60, 70 ou 100 milles plus loin. Le capitaine Bernier profitera de leur expérience et il connaît le sujet à merveille. Tous ceux qui ont assisté à ses conférences sont convaincus qu'il ira plus loin que ses devanciers—qu'il atteindra probablement le pôle.

M. CLARKE : Il l'atteindra.

M. MONK : Je considère que le gouvernement devrait lui donner son concours, et je remercie l'honorable député de Toronto-ouest, de m'avoir fourni l'occasion de parler de la question.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne connais personne plus en état que le capitaine Bernier, d'entreprendre cette expédition. Il possède une grande expérience ; il est né dans un pays froid, il a navigué toute sa vie. C'est l'homme le mieux constitué que j'ai rencontré. J'en sais quelque chose, car je l'ai eu à mon service pendant un certain temps. Il peut être quinze jours sans dormir et rester aussi dispos que vous et moi, ce soir. Il possède une solide instruction et il a voyagé dans le monde entier. Il est vigoureux, intelligent et je crois que son projet est bien conçu.

Un jour qu'il se trouvait à bord d'un navire du gouvernement, il donna une conférence à laquelle j'assistai avec une couple de mes collègues, entre autres le ministre des Finances. Il fut si intéressant que jamais je n'oublierai les belles choses qu'il nous a dites. Il n'a pas le don de l'éloquence et ne paraît pas à son avantage devant un nombreux auditoire ; mais mettez-le en présence d'une demi-douzaine d'hommes en état de le comprendre, et il les convaincra jusqu'au dernier, que s'il est humainement possible de découvrir le pôle, il le découvrira.

Je ne suis pas en état de dire ce que nous gagnerions par la découverte du pôle nord, mais cet exploit ferait une réclame énorme au Canada. Les pays les plus civilisés encouragent ces sortes d'entreprises. Je ne puis pas parler en ma qualité officielle, comme membre du cabinet, mais à titre de simple député, je n'hésite pas à dire que je serais heureux de voir le gouvernement lui donner son concours. Le parlement et le pays paraissent voir le projet d'un bon œil. Nansen est un homme de mérite, mais je crois que le capitaine Bernier lui est supérieur, pour tenter l'aventure, car son rival n'avait ni son expérience, ni sa forte constitution. De plus, le capitaine Bernier profitera de toutes les découvertes et des observations faites par ses devanciers. Je vois avec plaisir que les deux côtés de la Chambre paraissent bien disposés, et je crois qu'il serait facile de réunir une somme considérable par souscriptions volontaires. A Montréal, seulement, on pourrait trouver $50,000 en peu de temps.

M. CLARKE : On devrait en faire une affaire nationale. C'est l'Etat qui devrait s'en charger.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas à me prononcer sur ce point. Le chef du gouvernement et de la Chambre est présent, et c'est à la députation de dire ce qu'elle entend faire. S'il existait un sentiment marqué en faveur du projet, le gouvernement ne pourrait manquer d'en être fortement influencé. A en juger par les conversations que j'ai eues avec beaucoup de libéraux et de conservateurs, je crois que la députation est presqu'unanime à dire que si le gouvernement venait en aide au projet, son action serait ratifiée par le sentiment populaire.

M. CLARKE : Le capitaine Bernier appartenait à une famille de navigateurs et il a fait une étude spéciale des travaux et des voyages de Nansen et autres explorateurs, et ce serait une gloire pour le pays si un Canadien réussissait à faire ce que personne n'a encore pu faire.

Sous tous les rapports, le capitaine Bernier est éminemment apte à entreprendre ce voyage. Comme beaucoup de mes amis, de ce côté-ci de la Chambre, j'appuierais avec plaisir une demande de crédit à cet effet.

M. SPROULE : La réussite de cette expédition pourrait avoir des résultats considérables pour le Canada. Beaucoup de gens croient que la découvrte du pôle nord contribuerait grandement à fixer la frontière entre nos possessions et celles des Etats-Unis, dans l'Alaska, sans compter la réclame que nous vaudrait cet exploit. Il ne serait pas nécessaire de donner une bien forte somme. D'après les journaux, le capitaine Bernier a recueilli de nombreuses souscriptions volontaires et il espère en recueillir pour couvrir les dépenses du voyage. Si un navire peut être construit pour $60,000, je considère que le gouvernement devrait faire ce sacrifice.

Montant requis pour les opérations des hôpitaux de la marine et la construction d'un hôpital à Louisbourg, N.-E., $12,000.

M. FLINT : Je désire rappeler à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries une question dont je me suis souvent occupé—une meilleure inspection des hôpitaux de marine.

M. SPROULE : Si l'honorable député veut bien me permettre, je ferai remarquer que l'honorable ministre ne nous a donné aucune explication concernant la construction et l'installation d'un observatoire à Silver Mountain.

M. FLINT : Ces hôpitaux devraient être dans un ordre parfait et je les crois assez bien tenus. Mais j'ai souvent songé qu'il serait utile de les soumettre à une inspection régulière. Cette inspection pourrait se faire à peu de frais, car le département a beaucoup de fonctionnaires qui voyagent continuellement pour inspecter les phares et autres travaux publics et on pourrait utiliser leurs services pour l'inspection des hôpitaux. Il suffirait d'une couple de cent piastres par année.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette recommandation est excellente, mais je ne crois pas qu'il soit

nécessaire de demander un crédit spécial. Bien que ce crédit soit voté par le parlement, c'est un fonds en fidéi commis qui ne provient pas des revenus ordinaires ; il est administré par le comptable du ministère et d'après des règles très sévères. On dirait que les médecins conspirent pour extorquer des honoraires à ce fonds qui appartient aux matelots et nous avons toutes les peines du monde à réduire leurs réclamations à un chiffre raisonnable.

Depuis dix ou vingt ans, il y a eu un changement dans l'administration de ces hôpitaux ; autrefois, le gouvernement faisait construire des hôpitaux de marine dans les ports de mer et nous avions notre personnel propre, mais ce mode était très dispendieux et nous avons maintenant recours aux excellents hopitaux qui existent dans presque toutes les villes du Canada. A Montréal nous avons un contrat avec les grands hopitaux et nous payons tant par jour par matelot. Ils y reçoivent des soins éclairés, et cela coûte beaucoup moins cher que si nous avions nos propres hôpitaux.

Il y a des endroits où il n'existe pas d'autres hôpitaux et nous devons en construire. Nous en avons un à Pictou. A la suite d'une inspection faite dernièrement, on a trouvé que des réparations et des améliorations étaient nécessaires. Nous nous proposons aussi d'en construire un à Louisbourg, dont le trafic a beaucoup augmenté depuis quelques années. Jusqu'à présent, à cet endroit, les matelots étaient soignés chez des particuliers mais le traitement qu'ils reçoivent ainsi ne vaut pas les soins qu'ils reçoivent dans un hôpital et il peut être dangereux de faire voyager un malade pour l'envoyer à l'hôpital de Sydney. C'est pour cette raison qu'un hôpital sera construit à Louisbourg au coût de $5,000. Par suite de l'augmentation des affaires à Sydney, il faudra construire une aile additionnelle à l'hôpital de cette ville, et y installer des appareils plus modernes. Cela coûtera aussi $5,000. Il y aura donc $5,000 pour le nouvel hôpital de Louisbourg, $5,000 pour la nouvelle aile et des appareils à Sydney et $2,000 pour des améliorations à Pictou.

M. SPROULE : Dans les ports des lacs, il y a plusieurs hôpitaux qu'on appelle les hôpitaux de marine ; sont-ils subventionnés à titre d'hôpitaux de marine ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non. Dans les ports de mer tous les navires paient une taxe qui est versée au fonds des hôpitaux de marine ; ce fonds est tenu à part, en fidéi-commis. La navigation, dans les lacs, n'est pas soumise à cette taxe et les hôpitaux ne reçoivent aucune subvention.

M. SPROULE : L'honorable ministre ne nous a pas parlé de l'observatoire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Depuis quelques années, M. Stupart, le directeur météorologique, recommande la construction d'un observatoire sur une des montagnes aux environs de Banff. Ce n'est que cette année que j'ai réussi à obtenir un crédit à cet effet. L'observateur a visité les différentes montagnes et a fait son rapport à M. Stupart qui s'est décidé en faveur de Sulphur Mountain, qui, bien que n'étant pas la plus haute, est la mieux située. La construction sera en pierre, coûtera environ $1,000 et il faudra environ $1,000 pour acheter des instruments. Le travail le plus dispendieux sera le câble contenant les fils reliant par l'électricité, les instruments du sommet de la montagne et ceux du pied de la montagne ; cela coûtera au moins $2,000. L'observatoire sera construit sous la direction du surintendant du parc de Banff.

M. SPROULE : Est-ce tout ce que nous aurons à payer ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. SPROULE : Le gouvernement n'y installera pas un télescope ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas à cet endroit. Chose curieuse, les observations astronomiques relèvent du ministère de l'Intérieur auquel appartient M. King, l'astronôme en chef, et son personnel. Je n'en suis pas certain, mais je crois que le ministre de l'Intérieur demandera un crédit pour la construction d'un observatoire astronomique et l'achat des instruments nécessaires.

M. SPROULE : Je crois qu'il serait très important d'avoir un télescope à cet endroit qui est très élevé, et——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Remarquez bien que je n'ai pas dit que l'observatoire serait construit à cet endroit. Je crois plutôt que ce sera à Ottawa même. Dans tous les cas, je préférerais que l'on s'adressât à mon collègue qui s'est beaucoup occupé de cette question depuis un an. A Washington, il y a un superbe observatoire muni d'un puissant télescope, qui rend de grands services. Pour ma part, je verrais avec plaisir l'installation d'un télescope moderne dans la capitale du Canada.

M. SPROULE : Je reconnais l'importance d'avoir un télescope ici, mais je crois qu'il y a un malentendu à ce sujet entre Ottawa et Toronto. Je crois aussi qu'il y aurait un avantage à en avoir un sur quelques-uns de ces pics élevés.

Dépenses légales d'arbitrage re saisie des navires suivants, employés à la chasse aux phoques, par des croiseurs russes dans le nord de l'océan Pacifique en 1892, avoir :—Rosie Olsen, Carmelite, Maria, Vancouver Belle, Walter P. Hall, C. H. Tupper, bateau du E. B. Marvin, et bateaux du W. P. Sayward (à voter de nouveau), $8,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis obligé de demander

ce crédit de nouveau ; je regrette d'apprendre à la Chambre que malgré de nombreuses négociations avec le gouvernement russe depuis quatre ans, nous n'avons pas réussi à en venir à un arrangement. Ce n'est même que depuis quelques jours que je suis en situation de faire cette déclaration. Nous avons insisté pour avoir un arbitrage dans des conditions qui permettraient à nos navires saisis d'obtenir justice, et nous croyons que ce serait parfaitement impossible dans les conditions que nous offre la Russie. Ces navires ont été saisis loin des côtes pendant qu'ils chassaient les phoques, conformément aux lois de chasse. Le gouvernement russe réclame juridiction dans un rayon de soixante milles autour des îles russes.

Mr. SPROULE : Les îles Pribyloff ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non ; ceci n'a rien à voir dans nos différends avec les Etats-Unis. Je demande ce crédit pour le cas où nous réussirions à nous entendre. J'insiste auprès du gouvernement russe pour que l'arbitrage ait lieu dans des conditions équitables. Nous ne voulons pas d'un arbitrage qui ne permettrait pas à nos nationaux d'obtenir justice.

M. MONK : Y a-t-il eu des frais de faits ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous avons payé M. Edward Blake, comme avocat ; je crois qu'un crédit a été voté à cet effet, il y a deux ans.

M. SPROULE : A-t-on concédé la construction de ce navire ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

Pour pourvoir à la construction d'une piscifacture de poissons blancs dans les Territoires du Nord-Ouest, $5,000.

M. OSLER : Dans quel district cela se trouve-t-il ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans le district de Qu'Appelle, je crois ; mais l'emplacement exact n'est pas encore choisi. Je crois que le commissaire Prince se rendra lui-même sur les lieux pour faire un choix.

Pour contribuer à l'établissement d'un laboratoire biologique des pêcheries dans la Baie Georgienne, pour être payé aux personnes choisies et aux conditions prescrites par le Gouverneur en conseil, $1,500.

M. SPROULE : Où ce laboratoire sera-t-il installé ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Nous n'installons pas de laboratoire ; des savants affiliés aux universités, le professeur Burwash de l'université Victoria et quelques-uns de ses collègues organisent ce laboratoire, et en auront la direction. Ce crédit est une subvention semblable à celle que nous avons accordée au laboratoire des provinces maritimes, il y a deux ou trois ans. Ce dernier a rendu de grands services et nous attendons les mêmes résultats du nouveau laboratoire.

Quelques résolutions sont rapportées.

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

M. SPROULE : Hier quand il a été question de tenir les séances de comités pendant la séance de la Chambre, j'ai demandé au président du comité des chemins de fer de convoquer ce comité pour dix heures, et j'ai compris qu'il y consentait ; mais je vois par l'avis que j'ai reçu qu'il a été convoqué pour onze heures, comme d'habitude. Il me semble qu'il aurait été préférable de le convoquer pour dix heures.

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

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 15 mai 1901.

La séance est ouverte à onze heures.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT.

M. C. H. PARMELEE (Shefford) : Je propose :

Que le cinquième rapport du comité mixte des impressions du parlement soit adopté.

Les recommandation du comité sont de si haute importance que je crois devoir y appeler l'attention de la Chambre, avant l'adoption de cette motion. Le comité a consacré de longues heures à étudier tout ce qui se rattache à la traduction, à l'impression et à la distribution des documents en langue française. On le sait, la dualité de langue règne au parlement, et les deux langues y sont sur un pied de parfaite égalité. Depuis nombre d'années, on se plaint, et cela à juste titre, des retards vexatoires, inexcusables apportés dans l'impression et la distribution des relevés et des rapports parlementaires en langue française. Le comité a pensé que l'importance de la question l'autorisait à faire enquête, afin de constater s'il ne serait pas possible d'effectuer une réforme qui aboutirait à l'adoption d'un système plus digne de la Chambre et plus satisfaisant pour le pays.

Le comité a fait trois recommandations. D'abord il est d'avis que les ministres devraient s'efforcer de dresser leurs rapports aussitôt que possible après la clôture de l'exercice financier. La coutume qui semble régner aujourd'hui consiste à retarder la préparation de ces rapports en anglais jusqu'aux dernières semaines qui précèdent l'ouverture du parlement. Le manuscrit d'un grand nombre de ces rapports n'est

donc transmis au bureau d'imprimerie qu'à la fin de l'année civile et quelquefois au commencement de l'année suivante, c'est-à-dire six ou sept mois après la clôture de l'exercice financier. La conséquence est que l'imprimeur du roi emploie tout le personnel du bureau à l'impression de ces documents, ce qui lui permet de nous les distribuer à temps pour le commencement de la session. Mais voici le défaut de ce système relativement à la traduction, l'impression et la distribution de ces documents en langue française : c'est que tous ces documents étant transmis d'un seul coup aux traducteurs, ils ont sur les bras toute la besogne d'une année, et il leur est absolument impossible de livrer ces documents à temps. Le comité est donc d'avis que les ministres devraient s'efforcer de hâter la préparation de leurs rapports, de façon à ce qu'ils soient prêts aussitôt que possible après la clôture de l'exercice financier. A ce sujet, le comité a pensé qu'un bon moyen de hâter l'expédition de cette besogne serait d'attacher à chacun des ministères les plus importants un traducteur auquel on remettrait le manuscrit anglais et qui le traduirait immédiatement. Il serait ainsi possible de transmettre simultanément au bureau d'imprimerie le manuscrit anglais et la traduction française. Si l'on adoptait ce système et si on l'appliquait d'une façon passable, il deviendrait facile de déposer sur le bureau la plupart des rapports en langue française, dès le commencement de la session, en même temps que les rapports anglais.

Il s'agit ici d'un principe et d'un droit, et c'est ce qui nous autorise à appeler l'attention de la Chambre sur la nécessité de cette réforme. Peu importe, du reste, de quelle façon le gouvernement accomplira cette réforme, pourvu qu'elle se fasse.

Ces recommandations seraient incomplètes, si je n'ajoutais quelques mots au sujet du bureau d'imprimerie. Au cours de ces deux années passées, le volume de la besogne s'est accru dans de si énormes proportions que l'outillage du bureau est devenu insuffisant et qu'il devient urgent d'agrandir le local et de prendre les moyens de faciliter l'expédition de la besogne.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut de nouvelles machines.

M. PARMELEE : En effet, il n'y a pas suffisamment de machines. Relativement à ce dernier point, le grand embarras est qu'en raison de l'exiguité du local, il est impossible d'installer de nouvelles machines. Au cours de la session, j'ai visité plusieurs fois le bureau et tout en ne posant pas ici en expert, je constate que l'édifice est trop petit et qu'il y a encombrement dans nombre de branches. Cela s'applique surtout à l'atelier de la reliure : les retards dont on se plaint viennent, dans une large mesure, de ce que, par suite de l'exiguité du local, cet atelier est incapable d'expédier l'ouvrage qui y passe. Pour donner une idée du volume de la besogne expédiée, il suffit de rappeler que pendant le mois de mars l'impression des documents parlementaires a coûté $100,000.

Il y a une autre cause qui contribue à cet encombrement. On y laisse debout les caractères de toutes les listes de votants pour les élections fédérales et en conséquence, il y a 108 tonnes de caractères enfouis dans tous les coins et recoins de l'édifice, de sorte qu'il est fort difficile d'y avoir accès au besoin. Or, si on agrandissait le bureau et si on y installait les machines voulues, cela faciliterait non seulement la distribution des documents en langue française, mais l'expédition de toute la matière à imprimer en général, et cela d'une façon judicieuse et économique. De la sorte, les quelques frais effectués pour la réorganisation du bureau sur un excellent pied d'exploitation permettraient, en dernière analyse, de réaliser de fortes économies.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pouvez-vous nous donner une estimation de ces travaux ?

M. PARMELEE : Sans être entrepreneur en constructions, je pense que le prolongement de l'édifice coûterait $100,000 ; mais peu importe la dépense que cela nécessiterait, pourvu que nous obtenions le genre d'établissement voulu. En 1894, on comprit que le bureau d'imprimerie ne répondrait plus aux exigences de la besogne à accomplir, et le gouvernement de l'époque fit préparer des plans pour un agrandissement de l'édifice.

Il est facile de comprendre pourquoi ce projet n'a pas été mis a exécution à cette époque, et depuis l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir, les ministres, sans doute, ont été si occupés que la chose a échappé à leur attention.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, j'y ai souvent pensé.

M. PARMELEE : Je l'espère donc, on tiendra compte de nos recommandations et l'on tentera de sérieux efforts pour effectuer les réformes que je viens d'indiquer. Pour mon propre compte, je le répète, peu importe les moyens qu'on prendra pour opérer ces réformes pourvu qu'elles se fassent ; bien que, d'après le rapide examen que j'ai pu faire de la situation pendant quelques semaines de la session, il me semble que ces recommandations contiennent en substance les grandes lignes de la réforme à effectuer. Il est hors de doute que cette réforme est urgente. C'est une véritable honte que dans un parlement comme le nôtre, de pareils documents que nos compatriotes Canadiens-français ont droit d'avoir à temps, au même titre que nous avons le droit d'avoir les documents en anglais, ne leur arrivent que six mois ou une année et même deux ans après la publication de ces derniers.

M. J. H. LEGRIS (Maskinongé) : A l'appui de ce que vient de dire l'honorable député

de Shefford (M. Parmelee) en proposant l'adoption du rapport du comité des impressions, je dirai, qu'en effet, il existe quelque chose de regrettable en ce qui se rapporte à la publication des rapports français. Je citerai à l'appui de la plainte que je viens de faire un fait particulier qui est arrivé à ma connaissance depuis le commencement de la présente session.

J'ai constaté depuis le commencement de la session que la version française du rapport du comité de l'agriculture et de la colonisation soumis pendant la dernière session, n'était pas encore imprimée. Comme je viens de le dire, c'est réellement une honte de voir de quelle façon on traite les contribuables de langue française qui ont droit, tout comme les contribuables de langue anglaise, d'avoir les rapports publics traduits et imprimés dans leur propre langue.

Je me suis efforcé de remonter à la source du mal, j'ai pris des renseignements, autant que j'ai pu le faire, afin de voir où résidait la cause de ces retards. Dans ce but j'ai écrit à l'Imprimeur du Roi. Sa réponse est en date du 7 mars ; dans cette lettre il me donne la date de la réception de diverses parties de ce rapport au bureau de l'Imprimeur. La dernière partie du rapport mentionné a été reçue à la date du 16 décembre 1900, soit 32 pages, et ce n'était pas tout, car il restait encore une petite partie à venir pour le compléter.

Je me suis adressé au comité conjoint des impressions des deux Chambres, et j'ai porté ce fait à sa connaissance. Les membres de ce comité s'en sont occupés, et le 16 mars j'ai reçu de M. Polkinghorne, greffier de ce comité, une lettre qui se lit comme suit :

Ottawa, Ont., 16 mars 1901.

M. J. H. Legris, M.P.,
Président du comité de l'agriculture.

Cher monsieur,—Le comité mixte des impressions du parlement m'a chargé de vous informer qu'une enquête a été faite sur les retards de la publication en français du rapport de l'Agriculture, dénoncés dans votre lettre au comité. Les recherches ont fait découvrir que par suite de la négligence de M. Draper, de l'imprimerie, à remettre le texte au traducteur, M. Genand, celui-ci n'a pu traduire le dernier in-16 de l'index ; toutefois, on a remédié à la chose, l'ouvrage a été complété et tout le manuscrit de la traduction a été transmis à l'Imprimeur du roi, et ce rapport sera bientôt distribué.

Bien à vous,

(Signé) JOHN A. POLKINGHAM,
Secrétaire du comité des impressions.

Ainsi vous voyez que, depuis le 16 décembre au 16 mars, tel qu'il appert d'après cette lettre, c'est M. Draper, un employé de l'Imprimerie, qui avait dans ses mains le texte anglais, ce qui paraît être la cause de ce retard.

Il me semble que ces employés du bureau de l'Imprimerie doivent être sous le contrôle de quelqu'un, et que s'ils ne font pas leur devoir, on devrait les en tenir responsables.

Ainsi, la cause du retard que je viens de signaler paraît retomber sur les épaules de ce M. Draper. C'est lui qui semble être la cause de ce délai qui est réellement impardonnable. Aussi, n'est-ce que dernièrement que la version française du rapport de la dernière session du comité de l'agriculture et de la colonisation a été distribué. Ce rapport, qui est toujours excessivement intéressant, mérite d'être distribué parmi la population de langue française en même temps que la version anglaise l'est pour l'avantage de la population anglaise du pays.

Je crois qu'en dehors des recommandations faites par le comité conjoint des impressions, il y a moyen de porter remède à cet état de choses parce qu'il y a négligence quelque part. Or, je crois que les employés qui sont coupables de cette négligence devraient être rappelés à l'ordre.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Les recommandations du député de Shefford (M. Parmelee) me semblent tout à la fois pratiques et praticables, et la Chambre sans doute n'a pas d'objection à adopter le rapport.

M. CHARLES MARCIL (Bonaventure) : A titre de membre du comité des impressions, je suis en mesure de corroborer tout ce que vient de dire le président de ce comité. Presque invariablement, aux séances du comité, on a formulé des plaintes au sujet des retards apportés à l'impression de la version française des documents parlementaires. Comme vient de le faire observer le député de Maskinongé (M. Legris), le rapport du comité de l'agriculture et de la colonisation n'a été publié qu'une année après celui de la version anglaise. Ainsi que l'a dit à bon droit le député de Shefford (M. Parmelee), la population française devrait recevoir ces rapports aussitôt que possible après leur publication dans le texte anglais. Si l'on mettait à exécution les recommandations que vient de faire l'honorable député (M. Parmelee), on remédierait dans une large mesure à ces retards. Il paraît que la coutume régnante est de faire traduire ces documents en dehors des bureaux par des gens qui sont peu au fait de cette besogne. La traduction est une œuvre bien plus difficile qu'on se l'imagine. Pour faire une bonne traduction il faut une parfaite connaissance des deux langues. Le personnel du bureau des traductions, me dit-on, possède toutes les aptitudes voulues pour cette tâche et il est dans l'intérêt de la bonne traduction de ne plus confier pareille tâche aux gens du dehors. Si je suis bien renseigné, il est de règle de faire subir un examen à tout candidat qui aspire à devenir traducteur des documents parlementaires et nul n'est admis à faire partie du personnel des traducteurs s'il n'a justifié de ses aptitudes. Ces traducteurs travaillent en commun sous la direction de M. Coursolles et de M. l'Orateur de la Chambre, et ils peuvent

ainsi se consulter et se prêter un appui mutuel. Or, si on les séparait pour les attacher aux différents ministères, ou les priverait des avantages résultant de cette communauté d'efforts et de travail. L'inconvénient qui résulterait de l'adoption du rapport présenté par le comité, c'est que ces traducteurs se trouveraient dispersés et qu'on émietterait ainsi leurs forces.

J'ai une autre proposition à soumettre à la Chambre. La traduction de ces documents parlementaires et des rapports des ministères est un travail technique qui demande un assez long apprentissage et suppose une certaine familiarité avec les ouvrages technologiques. Si on confie ce travail d'année en année à différents traducteurs, il leur faudra refaire les mêmes études préliminaires, et la perfection du travail se ressentira de ce manque d'expérience. J'ai donc l'honneur de proposer une modification à l'article 3, et cet amendement, je l'espère, obtiendra l'assentiment des membres du comité des impressions :

Qu'il importe de faire traduire, autant que possible, le rapport de chaque ministère par le même traducteur, dont le devoir sera de traduire le texte anglais au fur et à mesure qu'il sera préparé, et cela, afin que les deux versions en langue anglaise et en langue française, soient transmises au bureau d'imprimerie simultanément ; et que ce rapport ainsi amendé, soit adopté en épreuve définitive.

M. R. HOLMES (Huron-ouest) : Je ne suis nullement hostile à cet amendement. Je désire tout simplement faire quelques observations au sujet du rapport du comité des impressions. Parmi les principales questions débattues au sein du comité des impressions, au cours de la session, il faut mentionner celle des retards survenus dans la publication du texte français des rapports des ministères. Il est hors de doute que puisque l'usage des deux langues est officiel, il faut, autant que possible, que ces documents se publient simultanément. Malheureusement, dans les circonstances actuelles, la chose a été impossible.

J'acquiesce pleinement à l'amendement proposé ; mais je désire appeler l'attention sur un paragraphe du rapport, touchant l'urgence d'ateliers plus spacieux et d'un meilleur outillage au bureau d'imprimerie. Ceux de mes collègues qui n'ont pas encore visité ce bureau, y gagneraient à le faire et y trouveraient ample matière à réflexion sur l'état de choses qui y règne. D'année en année, dans son rapport, l'Imprimeur du roi n'a cessé de signaler l'exiguité du local devenu bien trop étroit pour répondre aux besoins croissants du service public. Dans son rapport de 1886, il dit :

L'édifice actuel a été construit de façon à répondre aux exigences de la besogne du gouvernement, en 1886. Il n'a pas été reservé d'espace pour satisfaire aux besoins toujours croissants d'un pays en pleine voie de développement. L'édifice a été rempli, du moment même de son érection. Dans l'intervalle, le pays a progressé. La besogne des ministères s'est fortement accrue, sans que le bureau ait subi de modifications essentielles dans son outillage. Les ateliers n'ont pas subi d'agrandissement ; la puissance de production des presses est demeurée la même.

M. MARCIL (Bonaventure).

Au cours de la session, il a été fait plusieurs interpellations au sujet de l'impression de différents rapports, et la Chambre a appris que le gouvernement avait fait imprimer plusieurs documents dans les ateliers du dehors. L'explication donnée à ce sujet c'est qu'il y a un tel encombrement au bureau qu'il est impossible d'y admettre de nouveaux employés ; par conséquent, lorsqu'il devient urgent d'imprimer ces documents avec rapidité et à temps, il faut les confier aux ateliers de ville. Dans son dernier rapport, l'Imprimeur du roi signale l'existence de cet embarras :

Toute l'année il y a eu surcroit de besogne au bureau de l'imprimerie. Marchant de pair avec le progrès du pays et l'expansion de ses intérêts, les affaires publiques embrassent de plus vastes étendues de territoires et s'étendent dans de nouvelles directions. Il s'ensuit que les exigences auxquelles le bureau doit satisfaire deviennent de plus en plus impérieuses et que la somme de besogne qui lui est imposée absorbe toujours davantage ses ressources. Il y a déjà longtemps que le bureau est rempli dans la pleine mesure de sa capacité et qu'il est impossible d'y trouver de l'espace pour de nouveaux employés. De fait, il est inutile de songer à augmenter le personnel, car la besogne souffrirait de l'encombrement. Depuis 1896, c'est à peine si on a suspendu quelques équipes d'ouvriers dans les diverses branches, et voilà que maintenant la besogne déborde dans les ateliers de ville. Dès l'inauguration même du bureau, on n'a cessé de signaler l'urgence d'ajouter une aile au bâtiment principal. En 1889, l'ancien imprimeur de la Reine déclare dans son rapport que " tout l'édifice est rempli ".

Dans les rapports subséquents, il exprime le même avis. En prenant la parole, j'ai voulu appeler l'attention du gouvernement et de la Chambre sur l'urgence d'ajouter une aile au bureau de l'imprimerie, si l'on veut qu'il soit en état de répondre aux besoins du service public. Il y a un tel encombrement dans les ateliers de l'imprimerie qu'il est impossible aux ouvriers d'y travailler avec la facilité voulue. S'il m'était permis d'offrir un avis, je suggérerais d'ajouter une aile au corps du bâtiment principal et en outre, de construire une annexe pour y déposer certaines formes, ainsi connues dans la langue des ateliers, et qui encombrent actuellement le bureau. On est obligé de se servir de l'attique dans le but d'y conserver ce fonds d'imprimerie ; et s'il éclatait un incendie, il serait impossible de les soustraire au feu. La Chambre a donc le devoir de signaler avec instance au cabinet l'urgence de ces améliorations, car sans cela, le bureau serait dans l'impuissance de répondre d'une façon plus satisfaisante qu'il ne le fait aujourd'hui, aux besoins du service public.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest) : Tous les membres du comité acquiescent sans doute bien volontiers aux recommandations présentées ce matin même par notre président. Si le cabinet désire que la besogne des divers ministères s'expédie avec la célérité et l'économie voulue, il est d'urgence absolue de mettre à exécution à brève échéance ces recommandations, relativement à l'agrandissement de l'édifice et à l'outillage du bureau. Il est contraire aux règles qui président à la bonne exploitation d'un bureau au point de vue commercial, de faire imprimer dans des ateliers de ville les rapports des divers ministères, quand il existe ici même un bureau créé expressément dans le but de faire ce travail.

Aux yeux mêmes de l'observateur le plus inactif, il est évident que l'outillage du bureau est fort défectueux, et cela en raison de l'exiguité du local. J'ai déjà signalé au cabinet à diverses reprises l'insuffisance du local, l'encombrement des ateliers, l'absolue urgence d'une nouvelle installation et d'un meilleur outillage ; et en présence des recommandations faites ici même ce matin, ainsi que de l'avis exprimé d'une seule voix par tous les membres du comité ainsi que par ceux qui s'intéressent à cette réforme du bureau, j'espère qu'avant la clôture de la session, le cabinet portera au budget un crédit amplement suffisant pour ces travaux d'agrandissement. De fait l'atelier de la reliure est dans un état absolument déplorable ; c'est à peine s'il y a place pour la moitié des ouvriers qui y sont employés régulièrement.

Le gouvernement, je l'espère, nous épargnera la peine de revenir à la charge à notre retour ici, l'année prochaine ; il nous sera donné de constater, espérons-le, qu'on a tenu compte de ces recommandations, en construisant les annexes et en faisant les installations de nature à faciliter la besogne et à répondre aux besoins si urgents du service public, de façon à obvier à l'avenir à tous ces délais inexcusables dans l'impression des documents publics.

M. T. B. FLINT (Yarmouth) : Au sujet des réformes à opérer dans le but de faciliter la besogne du bureau d'imprimerie, il est un aspect de la question qu'il importe de signaler ici. Au cours de la session, il y a toujours encombrement de besogne et il devient urgent d'employer un plus nombreux personnel, et en raison du manque d'espace dans les ateliers et de l'exiguité du local, il résulte force inconvénients et perte de temps. Puis, après qu'on a réussi à expédier la plus grande partie de ces travaux, il faut renvoyer des ateliers nombre d'ouvriers, au risque d'occasionner de sérieux inconvénients et même de la misère au sein des familles ouvrières. Quand on aura agrandi l'édifice et réorganisé les divers services de façon à faire imprimer et publier plus tôt les documents publics, alors les autorités du bureau seraient peut-être en mesure de distribuer les travaux de telle sorte qu'il n'y aurait plus lieu d'employer et de renvoyer ensuite tant d'employés.

On le comprend, si on jette sur le pavé, sans un mot d'avis, des centaines d'ouvriers typographes qui se trouvent ainsi forcés de chercher des places ailleurs, il doit nécessairement en résulter sinon de véritable souffrance, au moins de graves inconvénients et des pertes d'argent. Ce cabinet, je l'espère, à la prochaine session portera au budget les crédits voulus pour mettre le bureau d'imprimerie sur un excellent pied d'exploitation commerciale.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : Le rapport du comité présenté par le député de Shefford (M. Parmelee) est, à mon avis, une censure directe infligée au gouvernement, coupable d'avoir négligé son devoir. La loi veut que les documents publics soient imprimés dans les deux langues. Il est de la plus grande importance que cette publication se fasse à temps, car la valeur de nombre de ces documents pour le public est subordonnée à leur actualité. Citons, entre autres, le rapport du ministre du Commerce et les relevés du commerce et de la navigation. Ces rapports n'ont de valeur réelle que dans la mesure où ils fournissent au public de prompts renseignements sur le mouvement du commerce. Les hommes d'affaires, les importateurs et les industriels qui suivent de près le mouvement du commerce au pays ont besoin de ces rapports et cela sans retard. La publication des documents en langue française, nous dit-on, est d'un an et même de deux ans en retard sur celle de la version anglaise. Nombre de rapports en anglais sont aussi en retard. Cela est intolérable. Quand il s'agit d'imprimer un document officiel, l'expédition rapide de la besogne n'augmente pas les frais——

M. CLARKE : De fait, cela diminue les frais.

M. WALLACE : Le député de Toronto-ouest (M. Clarke) dit que les frais sont moindres et je le comprends parfaitement. C'est un nouvel argument qui milite en faveur de la prompte publication de ces documents. Je suis bien aise que le comité des impressions ait présenté ce rapport ; et le cabinet, espérons-le, ne cherchera plus à mettre sa responsabilité à l'abri et à pallier sa négligence, en prétextant l'encombrement de la besogne au bureau. Pareille excuse n'est pas valable. Le bureau d'imprimerie devrait avoir tout l'outillage voulu pour la prompte expédition de sa besogne. Cette réforme, loin d'entraîner de plus grands frais, nous permettra de réaliser des économies ; ensuite, elle nous permettra d'avoir par devers nous tous ces documents à temps, au moment même où ils ont de l'actualité, et avant que les retards dans leur publication leur ait fait perdre toute leur valeur.

L'amendement est adopté.

La motion, ainsi modifiée, est adoptée.

QUESTIONS.

CONCESSIONS DE TERRES AUX CHEMINS DE FER.

M. SCOTT—par M. Marcil (Bonaventure) :

1. Quel est le nombre d'acres de terre choisis par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et par chacune des autres compagnies de chemins de fer auxquelles le parlement a voté des concessions de terre dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Manitoba, respectivement ?

2. Quel est le nombre de milles de voies ferrées, dont la construction dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Manitoba a valu à chaque compagnie respective ces concessions de terres ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (L'honorable M. Clifford Sifton) : Voici la réponse à la première partie de la question de l'honorable député :

	Acres.
1. Nombre d'acres choisis par le chemin de fer Canadien du Pacifique au Manitoba	2,276,785·00
Etendue choisie dans les Territoires du Nord-Ouest	11,874,007·00
2. Compagnie de chemin de fer d'Alberta et de houille, dans l'étendue des territoires	1,114,368·00
3. Chemin de fer d'Edmonton et de Calgary tout dans les Territoires	1,756,231·58
4. Chemin de fer Canadien du Nord, au Manitoba	89,115·59
Chemin de fer Canadien du Nord, dans les Territoires, pas de choix.	
5. Chemin de fer de colonisation du Sud-ouest du Manitoba, tout dans le Manitoba	1,000,000·00
6. Branche de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique au Manitoba, pas de choix.	
Branche de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique dans les Territoires, pas de choix.	
7. Branche de Pipestone, du chemin de fer Canadien du Pacifique, pas de choix, mais concession de terres dans les Territoires.	
8. Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, tout dans le Manitoba. Choix fait au Manitoba	5,138·00
Choisi dans les Territoires	314,862·00
9. Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, étendue choisie au Manitoba	403,000·00
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, étendue choisie dans les Territoires	183,000·00
10. Chemin de fer du Manitoba et du Sud-est, tout dans le Manitoba, pas de choix.	
11. Chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, tout dans les Territoires. L'affaire est actuellement devant les tribunaux.	
12. Chemin de fer et Compagnie de la Vallée du Daim-Rouge, tout dans les Territoires, pas de choix.	
13. Chemin de fer de la Saskatchewan et de l'Ouest, tout dans le Manitoba ; concession de terres dans les Territoires, mais rien de fixé ; pas de choix.	

M. WALLACE.

Voici la réponse à la deuxième partie de la question :

1. Nombre de milles du chemin de fer Canadien du Pacifique au Manitoba.	373·00
Nombre de milles du chemin de fer Canadien du Pacifique dans les Territoires du Nord-Ouest	755·00
2. Nombre de milles de la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et de houille, dans les Territoires	174·12
3. Compagnie du chemin de fer de Calgary et Edmonton, nombre de milles dans les Territoires	295·07
4. Chemin de fer Canadien du Nord, nombre de milles au Manitoba	303·50
Chemin de fer Canadien du Nord, nombre de milles dans les Territoires	22·50
5. Chemin de fer de Colonisation du Sud-ouest du Manitoba, nombre de milles au Manitoba	214·5
6. Branche de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique, nombre de milles au Manitoba	144·00
7. Embranchement sur Souris, du chemin de fer Canadien du Pacifique dans les Territoires, nombre de milles	76·5
8. Embranchement sur Pipestone, du chemin de fer Canadien du Pacifique, nombre de milles au Manitoba	31·3
9. Chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest, nombre de milles au Manitoba	50·00
10. Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, nombre de milles au Manitoba	182·00
11. Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, dans les Territoires	52·59
12. Chemin de fer du Manitoba et du Sud-est, nombre de milles au Manitoba, approximativement	98·00
13. Chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, nombre de milles dans les Territoires	253·96
14. Compagnie du chemin de fer de la Vallée du Daim-Rouge et de houille, nombre de milles dans les Territoires, approximativement	55·00
15. Chemin de fer de la Saskatchewan et de l'Ouest, nombre de milles au Manitoba	15.47

NAPHTE DE BOIS, ETC.

M. BARKER :

1. Quelle est la quantité de naphte de bois acheté par le gouvernement pendant les années 1898, 1899 et 1900 respectivement ?

2. Quelle est la provenance de ce naphte et quels sont les prix payés ?

3. Quelles sont les quantités d'acide acétique, d'alcool de bois et autres produits, distillés (en majeure partie) du bois et importés ou exportés pendant cette période, la valeur déclarée en douane pour droits de douane ou d'accise et le montant des droits payés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable M. E. Bernier) :

No. 1—

1898	17,536·22	gallons.
1899	19,145·51	"
1900	17,937·43	"
Total	54,619·16	"

No. 2—

Achetés de	Année.	Prix payé par gallon.
The Rathbun Co., Ont.	1898	$1.60 1.20
The Standard Chemical Co., Ont.	1898	1.20
The Rathbun Co., Ont.	1899	1.40
The Standard Chemical Co., Ont.	1899	1.40
H. C. Collier, New York	1899	0.75
H. C. Collier, New York	1900	0.90
The Standard Chemical Co., Ont.	1900	1.40

3. S'il reçoit une commission, lui sera-t-il permis de continuer à exercer sa profession tout en remplissant les devoirs de sa charge ?

Le MINISTRE DU COMMERCE (Honorable sir Richard Cartwright) :

1. Le directeur de la poste est payé par commission.

2. Commission sur les recettes $1,660 ; commission sur les billets postaux, $11.21 ; commission sur les mandats-poste, $49.41 ; commission sur les affaires de caisse d'épargne, $55.20 ; commission sur louage de boîtes, $95.33 ; commission sur droit d'acheminement, $60. Totalité, $1,929.15.

No. 3—

ETAT indiquant la quantité et la valeur de l'acide acétique et l'alcool de bois importés, inscrits en douane et le droit perçu au Canada pendant les exercices 1898, 1899 et 1900, respectivement.

—	Importations.		Inscrit en douane.		Droit.
1898.	Galls.	$ c.	Galls.	$ c.	$ c.
Acides—					
Acétique ou pyroligneux, n'excédant pas la force de preuve	156	139 00	94	86 00	13 74
Acétique ou pyroligneux, excédant la force de preuve	456	561 00	970	935 00	1,226 89
Acétique ou pyroligneux, de force n'excédant pas 30 p.c.	5,576	555 00	5,576	555 00	138 56
Alcool méthylique, alcool de bois, naphte de bois, pyroxilique, spiritueux de bois ou méthylés	370	166 00	534	193 00	1,284 65
1899.					
Acides—					
Acétique ou pyroligneux, n'excédant pas la force de preuve	145	43 00	494	163 00	70 57
Acétique ou pyroligneux, excédant la force de preuve	1,839	1,640 00	1,917	1,789 00	2,448 97
Acétique ou pyroligneux, de force n'excédant pas 30 p.c.	11,319	606 00	11,319	606 00	129 81
Alcool méthylique, alcool de bois, naphte de bois, pyroxilique spiritueux de bois ou méthylés	3	10 00	92	19 00	223 00
1900.					
Acides—					
Acétique ou pyroligneux, n'excédant pas la force de preuve	182	66 00	210	84 00	68 79
Acétique ou pyroligneux, excédant la force de preuve	3,215	2,472 00	1,876	1,409 00	2,269 81
Acétique ou pyroligneux, de force n'excédant pas 30 p.c.	589	257 00	589	257 00	54 62
Alcool méthylique, alcool de bois, naphte de bois, pyroxilique, spiritueux de bois ou méthylés	37	99 00	37	99 00	88 14

DIRECTEUR DE LA POSTE A NAPANEE.

M. TAYLOR :

1. Le docteur R. A. Leonard, récemment nommé directeur de la poste à Napanee, reçoit-il un salaire ou une commission ?

2. S'il reçoit un salaire, quel en est le montant ?

QUAI A BACK BAY, N.-B.

M. GANONG (par M. Ingram) :

A-t-on donné à l'entreprise la construction d'un quai à Back Bay, comté de Charlotte, N.-B.? Dans l'affirmative, quel est l'entrepreneur et quel est le montant stipulé dans le contrat ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable sir Louis Davies) : Non. L'affaire est sur le bureau.

MONUMENT A STONEY CREEK.

M. SMITH :

1. A-t-on voté un crédit affecté à la construction d'un monument commémoratif de la victoire des armes anglaises à la bataille de Stoney Creek ?

2. A qui l'argent sera-t-il remis, s'il a déjà été voté, et peut-il être retiré à présent ?

3. Le gouvernement fournira-t-il des affûts pour les deux canons qui sont actuellement sur le champ de bataille de Stoney-Creek ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (Honorable F. W. Borden) :

1. $2,500.

2. L'argent sera payé à celui qui fera ces travaux.

3. J'ignore s'il y a des affuts dans les magasins militaires, et s'il y en a, le gouvernement se fera un plaisir de les donner.

MONUMENT AU GENERAL MONTGOMERY.

M. CLARKE :

1. A-t-on appelé l'attention du gouvernement sur le fait que des étrangers cherchent à se faire autoriser par la municipalité de Québec à élever un monument à la mémoire du général américain Montgomery qui commandait les forces américaines lorsJ de leur tentative infructueuse pour s'emparer de la cité de Québec ?

2. Dans l'affirmative, le gouvernement a-t-il pris une décision à ce sujet ?

3. Si la municipalité de la cité de Québec a permis l'érection d'un pareil monument commémoratif, est-ce l'intention du gouvernement d'en permettre l'érection ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Si je ne me trompe, le gouvernement a reçu de l'association des Loyalistes unis de l'Empire, une pétition contre l'érection d'un monument à la mémoire du général Montgomery dans la ville de Québec. Nous n'avons pas encore de renseignements à ce sujet, mais si la municipalité de Québec autorise l'érection d'un monument sur ses propres terrains, je doute que le gouvernement ait le droit d'intervenir. J'ai fait demander des renseignements à ce sujet aux autorités municipales de Québec, mais je n'ai pas encore de réponse. Aussitôt que j'aurai ces informations, je les communiquerai à la Chambre. Si mes renseignements sont exacts, il ne s'agit pas d'une autorisation pour élever un monument à la mémoire du général Montgomery, mais pour placer un écriteau à l'endroit où il est tombé. Depuis trente ans au delà, il existe sur le promontoire un écriteau portant l'inscription :

Here Montgomery fell.

Si je ne me trompe, il s'agit tout simplement d'installer une enseigne du même genre.

M. GANONG.

M. CLARKE : Sont-ce les autorités municipales de Québec qui ont posé cet écriteau ?

Le PREMIER MINISTRE : Ce sont les amis de Montgomery, et la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, paraît-il, a veillé à l'entretien de ce monument ; mais je n'ai pas de renseignements à ce sujet.

SERVICE POSTAL DE FOUND'S MILL. A LA JONCTION EMERALD.

M. HACKETT :

1. A-t-on demandé des soumissions par annonces publiques en 1896 pour le service postal entre Found's Mills et Emerald Junction via Graham's Road et Narborough, I.P.-E.?

2. Dans l'affirmative, combien de soumissions a-t-on reçues, quels sont les noms des soumissionnaires et les montants stipulés dans ces soumissions ?

3. A-t-on accepté la soumission la moins élevée ? Sinon, pourquoi ?

4. Quand l'entreprise de 1896 a pris fin, a-t-on demandé de nouvelles soumissions pour ce service par annonces publiques ?

5. Quel est l'entrepreneur actuel, et quel montant reçoit-il pour ce service ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : En l'absence du directeur général des Postes, voici la réponse : C'est en 1895 que l'on a demandé des soumissions pour ce service, devant être ouvertes le 15 novembre de cette année. En voici la liste :

H. P. Found, $93 ; B. Paynter, $94.50 ; G. Colby, $97.75 ; A. Wood, $98 ; A. McLeod, $108 ; J. Harding, $120 ; N. McNeil, $123.

Le ministre accepta la soumission la moins élevée et adjugea au soumissionnaire l'entreprise, moyennant $93 pour quatre ans, à dater du 1er janvier 1896. Ce contrat expira le 31 décembre 1899 et depuis cette époque, M. Found, l'entrepreneur, a fait ce service temporairement aux conditions stipulées au contrat.

DEMISSION DE M. THOMPSON, INSPECTEUR DES HOMESTEADS.

M. CLARE :

M. J. R. Thompson, ci-devant inspecteur de homesteads dans les Territoires du Nord-Ouest, a-t-il été destitué ?

Dans l'affirmative, pourquoi ?

Qui a porté plainte contre lui ?

A-t-on fait une enquête et quel en a été le résultat ?

Un monsieur Burley a-t-il été chargé de faire une enquête sur ces accusations, et a-t-il assigné tous ceux qui avaient à se plaindre de Thompson, de se présenter devant lui pour les formuler ?

Est-il d'usage au ministère de l'Intérieur, de faire sommer les particuliers d'avoir à se présenter pour formuler leurs plaintes contre les officiers du ministère ?

Qui a remplacé M. Thompson et quelles sont les qualités du titulaire ?

Qui a recommandé M. Burley pour faire l'enquête contre M. Thompson et a-t-on protesté contre sa nomination ?

Le ministère a-t-il payé les témoins ou les frais judiciaires du plaignant ?

Le ministère a-t-il payé les frais judiciaires de Thompson ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) :

1. Oui.

2. Ingérence illégitime dans les luttes politiques.

3. Non.

4. Non.

5 et 6. L'enquête en question, tenue par M. Burley, n'a nullement provoqué la démission de M. Thompson, et ne s'y rattache en rien.

7. W. W. Stuart a été nommé inspecteur de homesteads pour le district de Calgary, à la place de Thompson, démis de ses fonctions. M. Stuart a été recommandé à cette charge par des personnes en qui le ministre repose confiance.

Quant à ce qui concerne les interpellations 8, 9 et 10, et cette enquête en général, un rapport complet a été déposé sur le bureau de la Chambre à ce sujet et l'honorable député n'a qu'à en prendre connaissance pour y trouver tous les renseignements dont il a besoin.

GARDE-PECHE ELZEAR COLLIN.

M. MARTINEAU, par M. Talbot :

1. Quand M. Elzéar Collin, de Saint-Thomas de Montmagny, a-t-il cessé d'être le gardien de la division des pêcheries appelée "Washicoutaï" ?

2. Jusqu'à quelle date son salaire pour cet emploi lui a-t-il été payé ?

3. M. Collin a-t-il été remplacé ?

4. Dans la négative, le gouvernement se propose-t-il de remplir cette vavcance ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES (sir Louis Davies) :

1. Il a été à l'emploi du ministère durant la saison de 1898, et sa nomination expirait le 20 septembre 1898.

2. Il recevait $100 pour la saison, suivant les conditions de son engagement.

3. Non.

4. Pas pour le moment.

MEDAILLES POUR LONG SERVICE.

M. CLARKE :

Qui est responsable du délai apporté à l'émission des formules de demandes pour la décoration et la médaille pour long service accordées à la milice canadienne ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE (Honorable F. W. Borden) : Comme cette médaille pour long service est accordée par le gouvernement impérial, les règlements à ce sujet donnent lieu à beaucoup de correspondance entre le gouvernement canadien et le bureau de la guerre. Il n'y a pas eu de retards inutiles. Nous faisons tous les efforts inutiles. Nous faisons tous les efforts possibles pour régler cette affaire au plus vite.

DEPENSES AU YUKON.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (Honorable Clifford Sifton) : J'avais promis à l'honorable député d'York (M. Wallace) de lui fournir, lundi dernier, un certain renseignements, mais il n'était pas à son siège ce jour-là. Comme il est encore absent aujourd'hui, je vais donner le renseignement demandé, afin de le faire entrer dans les Débats, où l'honorable député pourra en prendre connaissance. Le directeur du bureau de poste de Dawson reçoit actuellement un salaire de $4,000 par année sans autre allocation, et le ministère des Postes est à étudier la question de savoir si nous ne devrions pas lui fournir aussi le logement. Auparavant il recevait un salaire de $3,200 et ses frais d'entretien. En réponse à la question posée par l'honorable député au sujet de la population du territoire du Yukon, je dois dire que le recensement fait dans le mois d'avril 1900, par les membres de la police à cheval, donne une population de 16,107 personnes de race blanche et un total de 16,463 personnes en comptant les sauvages. C'est probablement là le chiffre exact de la population jusqu'à l'automne dernier, mais il doit s'être produit une augmentation durant les derniers mois. L'honorable député m'a aussi demandé de lui indiquer le montant total des dépenses que le gouvernement sera probablement appelé à faire au Yukon, dans toutes les branches du service public, durant l'exercice 1901-2. Pour 1901-2 ces dépenses seront de $1,390,397.15 au compte du revenu consolidé, et $31,879.51 à compte du capital, soit un total de $1,702,276.66.

LA FETE DE VICTORIA.

M. HORSEY : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire que le gouvernement nous informe d'une manière définitive, si le 24 mai va être observé comme fête légale sous l'empire du bill adopté par la Chambre au cours de la présente session? Il semble exister certains doutes à ce sujet.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement espère que la prorogation du parlement aura lieu avant le 24 mai, et si nos espérances se réalisent sous ce rapport, le bill aura reçu la sanction royale et la fête de Victoria sera observée comme jour de fête légale. Si, malheureusement, la prorogation n'a pas lieu avant le 24 mai, le gouvernement se propose de demander à Son Excellence de bien vouloir venir sanctionner ce bill, de sorte que, d'une façon ou d'une autre, le 24 mai sera un jour de fête légale.

VISITE DU DUC D'YORK.

M. HACKETT (Prince-ouest) : Je désirerais demander au premier ministre pourquoi on a substitué Québec à Halifax comme port de débarquement du duc d'York à son arri-

vée au Canada ? Jusqu'à tout dernièrement il paraissait entendu que le duc d'York débarquerait à Halifax, et depuis quelques jours il est rumeur que ce sera à Québec. J'ai reçu de nombreuses demandes de renseignements à ce sujet de la part de citoyens des provinces maritimes.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois devoir affirmer qu'il n'y a encore aucun programme officiel d'arrêté quand à la date et au port de débarquement du duc d'York.

AMENDEMENTS A L'ACTE CONCERNANT LE DISTRICT DU YUKON.

La Chambre se forme en comité pour prendre en considération la résolution suivante :

Qu'il est expédient de prescrire que les traitements du magistrat de police de Dawson et du magistrat de police du Cheval-Blanc seront de $2,400 chacun, par année, et qu'ils pourront recevoir, en sus, tels frais d'entretien qui seront fixés par le Gouverneur en conseil.

M. MONK : Combien le gouvernement paie-t-il, généralement, pour ces frais d'entretien ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : $150 par mois pour un fonctionnaire ordinaire. Les juges reçoivent un peu plus ; je ne puis préciser, mais je crois que c'est $3,000 par année.

La résolution est rapportée, lu une première et deuxième fois et adoptée.

Bill (n° 118) Acte modifiant l'Acte du Territoire du Yukon et contenant de nouvelles dispositions relatives à l'administration de le justice dans ce territoire (l'honorable M. Sifton), est de nouveau délibéré en comité général, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

PRET AUX COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL.

Les résolutions concernant la corporation des commissaires du hâvre de Montréal (honorable M. Fielding) sont rapportées par le comité général de la Chambre, subissent leur première et leur deuxième lectures, et sont adoptées.

Le PREMIER MINISTRE : Je demande la permission de présenter le bill (n° 142) concernant la corporation des commissaires du hâvre de Montréal.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

AVANCES A L'IMPRIMERIE.

Le bill (n° 137) concernant le département de l'imprimerie et de la papeterie publique (honorable M. Fielding) subit sa deuxième lecture, est discuté en comité général, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

L'honorable M. HAGGART : Je désire faire remarquer au ministre des Chemins de fer qu'il a promis de déposer sur le bureau de la Chambre le contrat conclu avec la compagnie Clergue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député trouvera ce contrat parmi les documents que je lui ai remis il y a deux ou trois jours.

L'honorable M. HAGGART : Je ne crois pas qu'il s'y trouve.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le contrat était prêt, il a dû être placé dans le dossier avec les autres documents, et je crois que l'honorable député devra l'y trouver en cherchant attentivement.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on échangé d'autres correspondances avec d'autres personnes, ou avec M. Clergue, au sujet de ce contrat pour l'achat de rails d'acier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, vous avez là toute la correspondance.

L'honorable M. HAGGART : On n'a pas encore déposé sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée au sujet de l'expropriation ou des négociations concernant la propriété de la Pointe Lévis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tous ces documents doivent avoir été produits. J'ai averti mon sous-ministre d'étudier soigneusement les demandes contenues dans les Débats et de fournir à l'honorable député tous les documents dont il peut avoir besoin.

Pour détourner la voie et construire un viaduc à Drummondville, $6,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On se propose de détourner le chemin public et de faire disparaître de cette manière deux traverses à niveau pour les remplacer par un viaduc. Ces travaux coûteront $6,000.

Pour travaux d'améliorations à Stellarton, $2,500.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme est nécessaire pour construire un raccordement entre l'embranchement de la ville de Pictou et celui de la ville de Truro. Pour refaire les dispositions du parc, poser des réservoirs à l'eau dans la remise aux locomotives, construire des ponceaux, un magasin à charbon, des égoûts et réparer les gares.

Pour augmenter les accommodements à Halifax, $60,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est destiné à cou-

vrir les frais nécessités par le nivellement et le remplissage de la plateforme de la voie, et la construction de voies de garage. Ces derniers travaux coûteront $50,000. Le remplissage coûtera $25,000. La pose des dormants en pin créosoté du sud, $3,000. A part cela, il y a une somme de $4,200 pour l'achat de nouveaux rails.

La balance sera employée à acheter et poser les poteaux, les fiches de fer, les engrenages pour aiguilles, les dormants—à payer la pose des rails dans le parc—faisant un total de $90,000.

M. HAGGART : Ce crédit n'est que de $60,000. Ceci est sans doute compris dans le montant que l'honorable ministre indique comme devant être dépensé à Halifax durant le présent exercice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, cela est compris dans le montant total de $120,000.

Nouveaux accommodements à Pictou, $45,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est destiné à prolonger le quai et à y construire des hangars. La place manque pour le trafic à Pictou, et l'honorable député (M. Haggart) sait que les commodités à cet endroit sont très limitées. Le trafic entre l'Ile du Prince Edouard et Pictou a pris des proportions considérables, et le manque d'espace pour placer les marchandises durant l'hiver a causé beaucoup de mécontentement parmi le population de l'endroit. Nous avons donc résolu d'agrandir la jetée et de faire les travaux nécessaires pour donner l'espace voulu au commerce.

M. HAGGART : Comme il y a aussi un quai de l'autre côté, où l'on doit placer une partie des articles fabriqués à New-Glasgow, et un autre à Pictou, cela doit être suffisant pour répondre aux besoins de tout le commerce de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se fait une bien faible idée du commerce de la Nouvelle-Ecosse, lorsqu'il parle ainsi. Les steamers pourront également accoster à cette jetée que nous voulons agrandir.

Pour améliorer le service du bateau-passeur dans le détroit de Canso, $46,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit là d'une amélioration d'un caractère général. Nous avons l'intention de faire faire ce service par un steamer qui sera capable de briser la glace, de faire la traversée par n'importe quel temps et transporter les convois de chemins de fer. Pour compléter ce plan il nous faudra nécessairement construire des quais spéciaux de chaque côté du détroit.

M. HAGGART : Quelle partie de ce crédit est destinée à l'achat du steamer et quelle partie à la construction des abords ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce montant de $46,000 n'est qu'une balance. L'honorable député doit se rappeler qu'à la dernière session le parlement a voté un crédit de $250,000 pour l'achat d'un steamer. Nous avons dépensé à part cela environ $100,000 pour la construction des quais des deux côtés du détroit. Les travaux de dragage coûteront $15,000. Un montant de $250,000 a été voté à cette fin l'année dernière, les estimations supplémentaires contenaient un crédit de $70,000, et ces sommes réunies au montant actuel de $46,000 forment un total de $366,000.

M. HAGGART : Où le steamer a-t-il été construit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sur la Tyne, par la "Whitworth-Armstrong Company," qui possède une grande expérience dans la construction de ces navires.

Bâtiments et appareils pour la fabrication du gaz Pintsch, $13,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons adopté le gaz Pintsch comme étant le mode d'éclairage le plus convenable pour nos voitures ; et au lieu d'acheter ce gaz nous voulons le fabriquer nous-mêmes.

M. OSLER : Le gouvernement est-il tenu de payer des frais de brevets?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

Rails d'acier, $160,000.

L'honorable M. HAGGART : Puisque nous sommes à discuter ce crédit, je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur le fait que je n'ai pas trouvé le contrat parmi les documents produits.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est tout prêt.

L'honorable M. HAGGART : Dans ce cas, l'honorable ministre ferait mieux de me le passer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Schreiber me dit qu'il est certain que ce contrat a été déposé avec les autres documents.

L'honorable M. HAGGART : Je l'ai cherché avec beaucoup de soin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai vu la copie qui a été préparée, et M. Schreiber me dit qu'elle a été placée à sa connaissance dans le dossier.

L'honorable M. HAGGART : En recevant le dossier, j'ai immédiatement essayé de trouver le contrat ; n'y pouvant réussir, j'ai placé le tout sous clef dans mon pupitre. Depuis, j'ai eu tout le temps nécessaire pour en prendre connaissance attentivement et je ne puis trouver la pièce que je cherche.

Comme ce contrat est très court, l'honorable ministre doit en avoir un exemplaire et il consentira peut-être à me le communiquer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avec plaisir.

L'honorable M. HAGGART : Durant l'absence du sous-ministre, qui est allé chercher un exemplaire du contrat, je me permettrai d'attirer l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, sur un article publié dans le Mail et Empire, concernant le volume du commerce d'exportation du port de Saint-Jean, N.-B., et les renseignements qu'il contient semblent avoir été puisés dans les rapports officiels. Il est dit dans cet article que la valeur des exportations du port de Saint-Jean a été de $6,704,-039 comparée à $10,576,051, soit une diminution de $3,872,012.

M. COCHRANE : Pour quelle année?

L'honorable M. HAGGART : Pour la dernière saison. Il y a donc eu une diminution de 37 pour cent dans les exportations de ce port durant la saison d'hiver, et cela malgré les efforts du gouvernement, qui veut faire de Saint-Jean un port d'expédition pour le grain, et qui a mis tout en œuvre pour donner à cette tête de ligne de l'Intercolonial l'outillage le plus complet. L'article donne encore bien d'autres détails. Cette question reviendra peut-être devant la Chambre. J'aimerais à connaître la politique du gouvernement sur ce point. Comment se peut-il que l'on n'ait pu réussir à en arriver à une entente avec le chemin de fer Canadien du Pacifique,—car c'est probablement parce que cette compagnie a cessé de diriger une partie de son trafic vers Saint-Jean, que l'on constate cette diminution dans le volume des exportations de ce dernier port. Où en sont rendues les négociations à ce sujet, et existe-t-il la moindre chance que le commerce reprenne avec sa vigueur ordinaire?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Puisque l'honorable député se propose de revenir sur ce sujet d'une manière plus spéciale, je crois qu'il est préférable d'attendre cette occasion pour discuter la question. Il est inutile d'y faire partiellement allusion.

L'honorable M. HAGGART : Je tiens uniquement à savoir si les chiffres et les faits énoncés dans cet article sont exacts.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : N'ayant pas lu cet article, je ne puis dire s'il est en tous points conforme aux faits. J'admets que le commerce d'exportation du port de Saint-Jean a été moins considérable l'hiver dernier que les années précédentes ; mais je ne puis dire à quel chiffre exact s'élève cette différence, sans étudier la question. Je ne crois pas qu'il soit à propos de discuter en ce moment la difficulté qui peut exister entre l'Intercolonial et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Cette dernière compagnie formula certaines demandes que je ne crois pas devoir accepter, dans l'intérêt du chemin de fer Intercolonial. La saison était tellement avancée quand la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique comprit que le gouvernement était décidé de s'en tenir à sa réponse, qu'une bonne partie du commerce, qui autrement serait passé par Saint-Jean, avait pris une autre direction. J'ai moi-même entendu dire que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait confié le transport d'une partie de son trafic au Grand Tronc.

J'ai toujours été prêt, et je le suis encore, à discuter toute proposition raisonnable, ayant pour but un échange de trafic avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, que je considérerai comme ne lésant pas les intérêts de l'Intercolonial ; mais tout en étant intéressé dans le développement du port de Saint-Jean et désireux de voir le commerce y affluer, je n'ai pas cru devoir sacrifier les intérêts de l'Intercolonial et par conséquent ceux du pays, en acceptant les propositions qui nous étaient faites par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je désire sincèrement en arriver à une entente avec cette compagnie, et j'espère pouvoir réussir à conclure des arrangements qui seront à l'avantage des deux parties. Mais je ne consentirai jamais à accepter des conditions qui ne favoriseront que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'honorable M. HAGGART : Quelqu'un a déclaré l'autre jour dans cette Chambre que les rampes sur la voie du Grand Tronc, de Montréal à Portland, était si peu élevées que cette compagnie pouvaient faire transporter à ce dernier endroit, des convois composés de 50 ou 60 wagons, à meilleur marché qu'à Saint-Jean. Il me semble que le chemin de fer Canadien du Pacifique était disposé à conclure des arrangements avec le gouvernement pour transporter une partie de son trafic océanique à Saint-Jean, et établir des taux de transport qui pourraient faire concurrence à ceux du Grond Tronc. A-t-on réussi à conclure des arrangements à cet effet ? La compagnie se plaint que l'Intercolonial lui enlève le trafic de l'ouest pour le confier au Grand Tronc, et que des arrangemens à cet effet ont été conclus avec cette dernière compagnie au détriment du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Quand cette question reviendra de nouveau devant la Chambre, j'aimerais à savoir si l'on a fait des propositions au chemin de fer Canadien du Pacifique, pour amener cette compagnie à transporter la majeure partie de son trafic océanique au port de Saint-Jean. Je vois aussi qu'un proportion considérable du grain, de 2,000,000 à 3,000,-000 de boisseaux, a été transportée par l'Intercolonial jusqu'à Montréal. Si mes renseignements sont exacts—et si je me

trompe l'honorable ministre peut me reprendre—ce trafic a été enlevé au Grand Tronc et transporté au taux de 4 cents par boisseau de Montréal à Saint-Jean. Ce grain venait de Chicago et le Grand Tronc l'a transporté à Saint-Jean, par son chemin de fer de Midland, au taux de 4 cents par boisseau.

On m'a dit que d'autres personnes de Montréal, qui s'occupent de l'expédition du grain du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, ont essayé de conclure des arrangements de même nature pour le transport du grain de Montréal à Saint-Jean, mais quand elles se sont adressées au autorités de l'Intercolonial, ces dernières ont exigé 10 cents par boisseau, en disant que c'était là ce qu'elles pouvaient faire de mieux. L'honorable ministre peut-il me dire si ces renseignements sont exacts.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Sans avoir consulté les fonctionnaires de l'Intercolonial au sujet de la question posée par mon honorable ami, et bien que n'en ayant jamais entendu parler moi-même, je n'hésite pas à dire à l'honorable député qu'il a été mal renseigné. D'abord nous n'avons pas transporté l'année dernière à Saint-Jean du grain qui nous a été fourni par le Grand Tronc. Si cela s'est fait, c'est hors de ma connaissance. Je sais que les fonctionnaires de l'Intercolonial à Montréal ont parlé de la chose au gérant général du chemin, ce dernier a discuté la question des tarifs avec moi, mais il s'agissait uniquement du trafic qui nous était fourni par le chemin de fer Canada Atlantique.

L'honorable M. HAGGART : C'est du Canada Atlantique que j'ai voulu parler et non du Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a toujours parlé du Grand Tronc. Je crois que tout le grain qui est parti l'année dernière du port de Saint-Jean nous a été apporté par le Canada Atlantique. Je puis affirmer sans crainte que les fonctionnaires de l'Intercolonial n'ont jamais refusé de prendre connaissance des propositions que l'honorable député prétend leur avoir été faites à cet effet par certains expéditeurs de l'ouest. Au contraire, ils ont toujours traité les expéditeurs avec justice, sans faire de faveur à l'un plus qu'à l'autre. Il est évident que l'honorable député a été mal renseigné.

L'honorable M. HAGGART : J'ai entendu dire que vous aviez transporté du grain à 4 cents le boisseau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'est pas impossible. Les prix ont quelque peu varié au cours de la saison.

L'honorable M. ROSS : Il me semble que si le grain est transporté par l'Intercolonial jusqu'à Moncton, il serait aussi facile de l'expédier à Halifax qu'à Saint-Jean, et tout le monde sait que le port d'Halifax est bien supérieur, sous tous les rapports, à celui de Saint-Jean. Le ministre des Travaux publics a déclaré l'autre jour qu'il faudrait faire des travaux de dragage à l'entrée du port de Saint-Jean. On n'en sera jamais à cette peine à Halifax.

L'honorable M. HAGGART : Parlez-nous de la brume.

L'honorable M. ROSS : Il y a deux fois plus de brume dans la baie de Fundy et aux alentours, qu'à l'entrée du port d'Halifax.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'on veut dépigrer le port de Saint-Jean, je crois pouvoir répondre victorieusement à ses détracteurs. Les comparaisons sont toujours odieuses et je n'entreprendrai pas de démontrer les mérites de ces deux ports. Tout ce que l'on peut dire des avantages qu'offre le port d'Halifax s'applique également au port de Saint-Jean et il n'y a pas de distinction à établir entre les deux au point de vue de leurs mérites respectifs. Mon honorable ami (M. Ross) prétend que lorsque le grain est rendu à Moncton, il est aussi facile de le transporter à Halifax qu'à Saint-Jean. Or, je suis forcé de faire remarquer à l'honorable député qu'au contraire la différence est très grande. On ne peut faire parcourir à un convoi chargé de grain une centaine de milles de plus, sur une voie à pente très raide, sans augmenter les dépenses. Cette augmentation, sans être très considérable, constituera toujours une certaine différence entre les deux routes.

L'honorable M. HAGGART : Où se trouve cette pente si prononcée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A Tolleigh, et je crois qu'elle est plus forte que toutes celles que l'on rencontre sur le reste du parcours de l'Intercolonial.

M. CLANCY : Existe-t-il une différence dans les taux de transport pour les navires qui partent d'Halifax et pour ceux qui partent de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis heureux que l'honorable député m'ait posé cette question, car cela va me fournir l'occasion de lui répondre. Si le port de Saint-Jean n'offre pas autant d'avantages aux compagnies de steamers que n'importe quel autre port de cette partie du littoral, qu'il subisse la conséquence de son infériorité. Mais je crois que l'on finira pas constater que les compagnies de steamers sont aussi bien disposées à envoyer leurs navires à Saint-Jean qu'à n'importe quel autre port du littoral situé en territoire canadien. Il se pourrait même que Saint-Jean leur offrît certains advantages, au point de vue du trafic, qu'ils ne trouveraient pas ailleurs. Je ne crois pas que les

expéditeurs puissent parler en mal du port de Saint-Jean.

M. COCHRANE : Pour ma part, je viens de la province d'Ontario, et je n'ai pas plus de prévention contre Halifax que contre Saint-Jean, Montréal ou Québec. Toute la question pour les cultivateurs est de trouver le mode de transport le plus économique pour expédier notre grain sur le marché anglais. Que ce grain passe par Halifax ou Saint-Jean cela m'est bien indifférent, tout ce qui m'intéresse, c'est le prix que je suis obligé de payer pour ce transport. S'il en coûte plus cher pour transporter le grain jusqu'à Halifax par chemins de fer, cela m'amène immédiatement à faire la réflexion suivante : Est-ce que la différence dans le taux de transport, sur les navires partant de ce dernier port, est suffisante pour compenser l'augmentation causée dans le transport par chemins de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il existe de différence dans les taux de transport sur les navires partant de Halifax ou de Saint-Jean. Ces taux sont les mêmes que pour les navires partant de New-York, de Boston, de Portland, de Saint-Jean ou de Halifax. Je suis sous l'impression que la même échelle de prix existe pour tous les ports de l'Atlantique.

M. ROSS : Il y a quarante ans que je rencontre des capitaines de steamers, et je suis convaincu que si on leur demandait aujourd'hui lequel des deux ports ils préfèrent, de Halifax ou de Saint-Jean, ils vous diraient tous qu'ils préfèrent se rendre à Halifax. Une fois sorti du port de Halifax vous êtes en plein océan.

M. COCHRANE : Cela m'est indifférent. Est-ce que les taux de transport sont moins élevés en partant de Halifax ?

M. ROSS : Dès que vous êtes entré dans la baie de Fundy la navigation devient très difficile pour atteindre le port de Saint-Jean. Mais en justice pour ce dernier port, je dois dire que l'on est sous l'impression à Halifax que le ministre des Chemins de fer et Canaux est loin de se montrer trop favorable au port et à la ville de Saint-Jean.

Quelques VOIX : Oh !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette d'entendre quelqu'un dire que je ne cherche pas à favoriser le port et la ville de Saint-Jean. Maintenant, pour revenir à la question des relations qui existent entre le Canadien du Pacifique et l'Intercolonial, soulevée par l'honorable député (M. Haggart), ce dernier a prétendu qu'en vertu d'un arrangement conclu entre le Grand Tronc et l'Intercolonial, ce dernier chemin s'était engagé à confier au Grand Tronc tout son trafic en destination de l'ouest. Sans vouloir discuter à fond cette prétention, je dis que si un tel état de choses existe, cela ne dépend pas de l'Intercolonial. Le champ est libre et le Canadien du Pacifique peut s'y lancer s'il le désire. Nous avons dit et répété aux autorités de ce chemin de fer que nous sommes prêts à conclure des arrangements avec eux dans le but de leur confier tout notre trafic en destination de l'ouest à Saint-Rosalie ou à Montréal.

M. COCHRANE : Cet arrangement ne fait-il pas partie du contrat que vous avez conclu avec le Grand Tronc et pour lequel il vous accorde en retour le droit de vous servir de sa gare et de ses cours à Montréal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas du tout. Le seul trafic mentionné au contrat est celui qui n'a pas d'itinéraire déterminé. Le Canadien du Pacifique est libre de solliciter du fret dans le territoire traversé par l'Intercolonial et de s'assurer de toutes les marchandises que notre chemin peut apporter à Sainte-Rosalie, s'il le désire. Nous sommes disposés à conclure des arrangements à cet effet avec le Canadien du Pacifique, les fonctionnaires des deux chemins de fer en étaient même arrivés à une entente sur certains points, et ce n'est pas nous qui avons rompu les négociations, mais bien cette compagnie. Ils ne veulent pas accepter de marchandises de l'Intercolonial à Sainte-Rosalie, mais insistent pour que nous les leur livrions à Saint-Jean. C'est-à-dire qu'ils demandent tout simplement que nous les laissions venir chez nous et que nous leur permettions de conclure des arrangements avec les expéditeurs pour expédier des marchandises par notre ligne jusqu'au point de raccordement le plus rapproché de leur propre voie, au lieu de prendre ces marchandises à l'extrémité ouest de l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie.

J'ai expliqué plus d'une fois dans cette Chambre la cause de la difficulté qui existe entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et le ministère des Chemins de fer et Canaux et l'honorable député doit savoir parfaitement à quoi s'en tenir sur ce point. Et puisqu'il possède tous les renseignements voulus à ce sujet, je ne comprends pas pourquoi il me pose une question de cette nature. Il s'agit tout simplement d'un échange équitable de trafic entre deux compagnies de chemins de fer. Nous sommes disposés à accepter toute proposition juste et raisonnable. Nous considérons que celles qui nous ont été faites jusqu'à présent ne le sont pas. Un certain contrat, qui existait depuis de longues années, a été annulé par le gouvernement et depuis ce temps il n'existe aucune entente entre nous.

J'ai donné instruction aux fonctionnaires de l'Intercolonial de discuter cette question avec les autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais, vu l'absence du gérant général de la compagnie, il n'y a encore eu rien de fait. Cependant, j'espère que l'on va en arriver à une entente. Du moment qu'ils nous offriront des conditions de trafic raisonnables, nous sommes prêts à les

accepter. Je suis même allé jusqu'à dire que je serais disposé à soumettre l'acceptation de ces conditions à la décision de toute personne désintéressée et versée dans les questions de chemin de fer, et je répète cette offre, ici, ce soir. Mais je ne puis accepter à l'aveugle toute proposition qui nous est faite par une autre compagnie, simplement parce que cette proposition s'adresse à l'Intercolonial.

Dans tout contrat ou marché les deux parties sont censées agir pour bonne et valable considération. Je soutiens que j'ai pris connaissance de toutes les propositions qui nous ont été faites avec le désir sincère d'en arriver à un arrangement équitable. Je ne puis faire plus.

L'honorable M. HAGGART : C'est parce que le chemin de fer Canadien du Pacifique s'est trouvé dans l'impossibilité de conclure un arrangement quelconque avec l'honorable ministre qu'il a cessé de transporter des marchandises à Saint-Jean. Tant que cette question ne sera pas réglée il est inutile pour cette compagnie d'expédier ses marchandises océaniques à Saint-Jean. En réponse à une question de l'honorable député (M. Cochrane), l'honorable ministre a essayé de faire croire au comité que le chemin de fer Canadien du Pacifique avait droit au trafic de l'Intercolonial, en destination de l'ouest, à sa tête de ligne. Il oublie qu'il a conclu un arrangement par lequel il s'est engagé à confier à cette compagnie toutes les marchandises dont l'itinéraire n'est pas spécialement tracé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas oublié cette disposition puisque je viens de la mentionner il y a un instant.

L'honorable M. HAGGART : Vous n'avez pas dit cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vous demande bien pardon. Ce sont les dernières paroles que j'ai prononcées avant de reprendre mon siège.

L'honorable M. HAGGART : Qu'avez-vous dit?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit que l'arrangement conclu avec le Grand Tronc ne concernait que le fret dont l'itinéraire n'est pas spécialement tracé. Tous ceux qui sont ici ont compris mes paroles.

L'honorable M. HAGGART : Eh bien! moi je prétends que cet arrangement ne concerne que les marchandises dont l'itinéraire n'est pas spécialement tracé, ce qui arrive dans 99 cas sur 100 pour les marchandises en destination de l'ouest. L'honorable ministre sait cela, et il est inutile de discuter cette question. Si j'ai des matériaux à expédier à Chicago, je les envoie directement au chemin de fer Canadien du Pacifique, sachant parfaitement que si ce chemin de fer ne se rend pas lui-même à Chicago, il doit avoir une entente avec d'autres voies ferrées pour les rendre à destination. 99 pour 100 du fret expédié par l'Intercolonial, dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard n'a pas d'itinéraire spécialement tracé d'avance. L'arrangement conclu avec le Grand Tronc, pour obtenir la permission de se servir des propriétés que cette compagnie possède à ses têtes de ligne, équivaut donc à dire que vous lui donnez en retour presque tout le trafic des provinces maritimes. Et, après cela, l'honorable ministre s'attend que le chemin de fer Canadien du Pacifique va s'engager à transporter tout le fret océanique qu'il peut avoir à Saint-Jean, lorsqu'il est certain de ne pas obtenir une seule tonne de marchandises à transporter au retour. Voilà la situation.

Lorsque l'honorable ministre a conclu ce marché, il ne se gênait pas de dire qu'il allait faire beaucoup mieux que ses prédécesseurs, et que l'on n'entendrait plus parler de cet arrangement monstrueux fait avec le chemin de fer Canadien du Pacific. Or, sa nouvelle politique a presque complètement ruiné le port de sa province natale. Pour le sortir de ce mauvais pas, il lui faudra revenir aux conditions du contrat conclu par ses prédécesseurs avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

A quoi bon prétendre que cette compagnie possède le droit de chercher à se procurer du fret dans les provinces maritimes. C'est là une vérité que tout le monde connait et qu'il est inutile de discuter ici. Tous les autres chemins de fer jouissent du même privilège. Le devoir de l'Intercolonial était d'agir avec justice à l'égard des deux compagnies et de diviser également entre elles le trafic en destination de l'ouest qui pouvait lui être confié. Au lieu de cela, l'honorable ministre signe un contrat par lequel il s'engage, moyennant certaines considérations, à accorder au Grand Tronc un privilège absurde, puisque ce privilège consiste à dire que l'Intercolonial devra livrer au Grand Tronc, à Sainte-Rosalie ou à Montréal, toutes les marchandises que ce chemin de fer pourra transporter jusque-là, et dont les expéditurs n'auront pas pris la peine d'indiquer la route qu'elles devront suivre passé Montréal.

A une heure le comité suspend sa séance.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

L'honorable M. HAGGART : J'aimerais aussi à savoir si le coût de la pose des rails et l'achat des dormants, sont des montants que vous entrez au compte du capital ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a que l'achat des rails ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. Je crois que l'honorable député a trouvé la copie du contrat concernant les rails d'acier ?

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Gare à Nicolet, $2,500.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit d'une nouvelle gare dont le besoin se fait sentir.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce pour en remplacer une vieille ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y avait pour ainsi dire pas de gare à cet endroit. C'est là que l'embranchement du comté de Drummond vient se raccorder à la ligne principale.

Gare et magasin à marchandises à la rivière aux Anguilles, $3,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ce crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On a l'intention de faire de la gare actuelle un magasin à marchandises. Là où nous constatons que les gares ne répondent plus aux exigences du trafic, nous en construisons de nouvelles et nous utilisons les anciennes pour faire des magasins à marchandises.

L'honorable M. HAGGART : Avant de terminer la discussion des crédits destinés à l'Intercolonial, j'aimerais à obtenir la correspondance concernant l'expropriation d'une certaine propriété à Lévis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Depuis la séance de ce matin, le sous-ministre a apporté ici les plans, la correspondance, les arrêtés du conseil, concernant cette affaire, et tous ces documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre.

M. FOWLER : Je suis informé que cette dépense que l'on se propose de faire à la rivière aux Anguilles est inutile. La place perd chaque jour de l'importance. Tant qu'il y a eu du bois de service aux alentours, tout a assez bien marché, mais maintenant, tout le bois est coupé dans ce district. Si cet argent était dépensé dans certaines parties du comté de Ristigouche, cela serait bien plus avantageux pour le peuple.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La remarque que vient de faire l'honorable député me surprend, car les fonctionnaires du chemin de fer se sont toujours montrés très consciencieux sur ce point, et ils n'ont pas l'habitude de recommander la construction de nouvelles gares, ou l'agrandissement et l'amélioration des anciennes, sans que la chose soit absolument nécessaire. Ce sont les ingénieurs du ministère qui s'occupent de cette branche particulière du service, et je ne crois pas que leur décision à ce sujet ait pu être influencée par des considérations politiques Mon honorable ami a du être mal renseigné, car je ne puis supposer qu'il possède une connaissance personnelle des faits. Je le remercie, cependant, d'avoir attiré mon attention sur la question, et avant d'autoriser les travaux je prendrai de nouveaux renseignements.

M. FOWLER : On me dit qu'il y a là un petit village d'environ 200 âmes, possédant en fait d'industrie, un moulin à scie pour fabriquer le bois de service et le bardeau, la propriété de Wm. Currier et Cie. Ces faits ne sont pas à ma connaissance personnelle ; mais il paraîtrait que la principale raison de cette dépense, c'est que le représentant du comté de Ristigouche (M. Roche) aurait des intérêts dans ce moulin. Tout le bois marchand est également coupé dans ce district, et si le besoin d'une gare nouvelle s'est fait sentir autrefois, il n'existe plus aujourd'hui ; cependant, on me dit que la gare actuelle et le magasin aux marchandises sont dans un bon état, et que cet argent pourrait être bien mieux employé à perfectionner les accommodements à Campbellton.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La gare de Campbellton ne manque de rien et je ne crois pas que personne ait à se plaindre à ce sujet. Quant au village de la rivière à l'Anguille, je considère que son commerce est aussi susceptible d'augmenter que n'importe quel autre village dans la même condition, établi le long de la ligne. Sa population agricole s'élève à 300 familles—me dit le député de Ristigouche—et je crois que cette gare ne manquera pas de donner de bons rapports.

M. FOWLER : Je suis informé que la population de ce village ne dépasse pas 200 personnes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, je vais laisser l'honorable député discuter cette question avec le représentant du comté de Ristigouche.

M. FOWLER : L'honorable député de Ristigouche n'est-il pas intéressé dans la société Wm. Currie et Cie ?

M. REID : En aucune façon.

M. FOWLER : Vous n'y avez pas d'intérêts ?

M. REID : Non.

M. WALLACE : Je crois que l'honorable ministre devrait nous indiquer le chiffre d'affaires de cette gare pour l'année dernière. $3,000 est un prix élevé pour une gare.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $3,000 n'est pas, à mon avis, un montant bien élevé pour la construction d'une gare.

M. WALLACE : Je suis d'opinion contraire. Ainsi, le chemin de fer Canadien du Paci-

fiqu construit dans mon comté des gares qui coûtent de $700 à $800 et cela dans des villages ayant un millier d'âmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne doit pas s'être rendu parfaitement compte de la question. Vous ne pouvez construire une gare convenable pour $500 ou $600. Ce n'est pas même un montant suffisant pour construire une petite maison destinée à abriter une famille.

Rails d'acier, $160,000.

L'honorable M. HAGGART : En étudiant l'arrangement soumis à M. Clergue, je remarque qu'il est tout à fait différent du contrat mentionné dans l'arrêté en conseil du 9 octobre dernier. Cet arrangement n'est que pour 25,000 tonnes de rails. L'honorable ministre a-t-il eu une entente verbale ou par écrit à ce sujet avec M. Clergue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, de bouche.

L'honorable M. HAGGART : Est-ce que M. Clergue voit ce changement d'un bon œil ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela ne lui fait aucune différence, car il n'existe aucun changement dans le contrat. L'arrangement est en tous points conforme aux dispositions contenues dans l'arrêté en conseil.

L'honorable M. HAGGART : Lorsque cette question a été longuement discutée dans cette Chambre, dans une circonstance antérieure, nous avons constaté que l'arrangement soumis et basé sur l'arrêté en conseil mentionnait 125,000 tonnes de rails et était tout à fait différent sous ce rapport du marché actuel. Le contrat original était pour la livraison de 25,000 tonnes de rails cette année et 25,000 autres tonnes chaque année subséquente, durant quatre ans, faisant un total de 125,000 tonnes. Mais l'honorable ministre prétendit qu'il s'était glissé une erreur dans ce contrat, qu'il n'était pas conforme aux dispositions de l'arrêté en conseil et n'avait pas été approuvé et signé par lui en sa qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas admis cela.

M. HAGGART : Le contrat actuel n'est fait que pour 25,000 tonnes de rails. Il est évident que M. Clergue, qui a réussi à obtenir les capitaux nécessaires pour établir une usine devant fabriquer l'acier au Sault-Ste-Marie sur la promesse d'un contrat de 125,000 tonnes de rails, doit avoir conclu une entente avec l'honorable ministre avant de consentir à ce changement. Je désire savoir si une entente verbale ou par écrit a eu lieu avec M. Clergue pour l'amener à accepter cette modification dans le contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vois que je vais être obligé de répéter tout ce que j'ai déjà dit à ce sujet, car l'honorable député semble avoir oublié complétement les remarques qui j'ai faites dans des circonstances antérieures et même en ce moment il ne prête aucune attention à mes paroles.

M. HAGGART : Oui, je vous écoute.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai alors expliqué aussi clairement que possible, que nous avions fait un arrangement avec M. Clergue, où la compagnie du Lac Supérieur, pour lui donner une commande de 25,000 tonnes pour une année, et que nous avions une entente avec la compagnie que le contrat serait prolongé pendant quatre années consécutives à raison de 25,000 tonnes par année, faisant en tout 125,000. Cette déclaration a donné lieu à des réclamations, mais je n'ai pu comprendre si l'opposition s'opposait à cet arrangement ou prétendait seulement que je n'avais pas exposé la question sous son vrai jour. L'arrêté du conseil fut alors produit et corrobora tout ce que j'avais dit.

M. CLANCY : Cet arrêté semblerait dire que l'arrangement a été conclu pour 150,000 tonnes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère que l'honorable député ne s'arrêtera pas à une simple erreur du clavigraphe.

M. CLANCY : L'honorable ministre admettra qu'à moins que ce soit une erreur, la différence est importante.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est évident, que c'est une simple erreur d'écriture, puisque à deux endroits il est dit quatre ans, et un autre, cinq. Si nous voulons discuter la question sérieusement, ne nous arrêtons pas à ces bagatelles. L'intention du gouvernement était évidemment de faire un contrat formel avec la compagnie de force motrice du lac Supérieur pour un an, avec l'entente que durant les quatre années suivantes nous ferions un nouveau contrat pour l'achat de 25,000 tonnes chaque année. L'arrangement qui a été remis à l'honorable député de Lanark concorde entièrement avec l'arrêté ministériel et les explications que j'ai données à la Chambre à maintes reprises. Le préambule se lit comme suit :

Attendu que par un arrêté du conseil en date du 9 octobre 1900, le ministre a été autorisé à passer un contrat avec la compagnie pour la fourniture durant l'année 1901, de 25,000 tonnes de rails d'acier de première qualité, de 80 livres au yard, fabriqués au Canada, et de dimension prescrite par le ministère des Chemins de fer et Canaux, pour la somme de $32.60 la tonne, la livraison devant se faire soit à Lévis, soit à Montréal (C.I.F.) selon que le ministre l'ordonnera et le ministre est en outre autorisé à passer chaque année à l'avenir, un contrat pour la fourniture de 25,000 tonnes de rails par an-

née, de mêmes poids et qualité, fabriqués au Canada, le prix des dits rails devant être celui payé pour des rails de même qualité sur le marché libre de la Grande-Bretagne à l'époque où se fera la commande.

Voilà la nature de ce contrat, et c'est exactement ce que j'ai expliqué l'autre jour. Je l'ai moi-même lu à M. Clergue et je lui ai demandé s'il trouvait quelque chose à redire. Il n'a pas eu une seule critique à formuler, et il ne pouvait pas en avoir, puisqu'il était formellement entendu depuis longtemps, depuis le mois d'août dernier, que nous ne pouvions faire le contrat que pour une année, mais nous lui donnions la promesse pour les quatres années suivantes. Il veut bien se contenter de cette promesse. Nous n'avons pas de contrat, mais nous avons l'obligation morale, au moins, de faire un contrat chaque année avec cette compagnie pendant quatre ans, et c'est ce que nous nous proposons de faire, si elle nous donne satisfaction. Je ne vois pas où l'on trouve une différence entre le contrat passé avec M. Clergue et l'arrêté ministériel.

H. HAGGART : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux admet que cet arrêté du conseil lie le gouvernement pour cinq ans ; la première partie du contrat sera exécutée par la livraison de 25,000 tonnes, et en vertu de l'arrêté, il se croit moralement et légalement tenu——

M. McCREARY : J'ai écouté attentivement le discours du ministre et ce n'est pas ce qu'il a dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, j'ai dit qu'il y avait une obligation morale.

L'honorable M. HAGGART : Je vais répéter ce que j'ai compris, et si je me trompe, je le rétracterai. Il a dit que lorsque la première partie du contrat pour 25,000 tonnes sera exécutée, il se croira tenu et le gouvernement se croira tenu moralement, de passer un autre contrat tous les ans pendant quatre années consécutives pour la livraison de 25,000 tonnes par année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas un contrat pour quatre ans, mais un contrat d'un an, chaque année.

L'honorable M. HAGGART : Quand M. Clergue aura accompli sa part du contrat, le ministre des Chemins de fer et Canaux, sera moralement tenu d'exécuter sa part et de se conformer à l'arrêté du conseil. En d'autres termes, il fera ce qu'il est légalement tenu de faire——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, non.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non.

L'honorable M. HAGGART : Le gouvernement est lié par——

M. BLAIR.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Voici un contrat conclu avec un particulier, et ce dernier l'a signé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Cela ne change rien à la situation. Le contrat est pour 125,000 tonnes et la compagnie s'oblige à livrer 25,000 tonnes à un certain prix, cette année, et lorsqu'elle aura exécuté cette partie du contrat, elle aura le droit moral, tout au moins, d'exiger que le gouvernement exécute le reste du contrat. D'ailleurs le ministre déclare lui-même qu'il le fera. M. Clergue n'a pas formé une compagnie en annonçant dans son prospectus qu'il avait un contrat pour la fourniture de 125,000 tonnes de rails d'acier pour venir avouer ensuite qu'il s'est trompé. Pas du tout ; il exigera sa livre de chair et il livrera les 125,000 tonnes. L'an dernier, l'honorable ministre, nous a fait savoir qu'il était en pourparlers avec deux compagnies pour la fourniture des rails, la compagnie Clergue et celle de la Nouvelle-Ecosse. Le ministre prétend-il qu'il n'a pas fait cette déclaration l'an dernier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore à quelle circonstance l'honorable député fait allusion, mais au meilleur de ma connaissance, je n'ai pris la parole qu'une fois sur cette question—quand il s'est agi de discuter le budget du ministère des Chemins de fer et Canaux. J'ai expliqué au comité que nous avions mis dans les résolutions un article exigeant que les rails posés sur les nouvelles voies de chemins de fer fussent de fabrication canadienne, s'il était possible de se les procurer à des prix raisonnables. Si je me rappelle bien, quelqu'un a demandé quelles étaient les probabilités sur ce point et j'ai dit qu'il y aurait non seulement une compagnie, mais deux et peut-être trois en état de fournir les rails d'acier au gouvernement et qu'alors l'existence de cette condition dans les résolutions ne pouvait avoir qu'un bon résultat s'il était possible de se procurer ces rails en Canada, et que dans le cas contraire elle ne pouvait pas faire de mal.

L'honorable M. HAGGART : J'ai relu ce discours du ministre, ces jours derniers et si je me rappelle bien il a déclaré qu'il était en pourparlers avec des compagnies d'aciérie qui se faisaient concurrence pour obtenir la fourniture de ces rails.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderai à l'honorable député de citer mes propres paroles, car mes souvenirs ne s'accordent pas avec les siens.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore à quoi l'honorable député fait allusion, mais je me rappelle qu'à l'époque de ces né-

gociations il n'existait pas dans la Nouvelle-Ecosse de compagnie en état de soumissionner pour la fourniture des rails d'acier. Nous espérions tout au plus qu'elle serait bientôt en état de le faire.

M. COCHRANE : La compagnie Clergue ne fabrique pas non plus de rails d'acier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle nous offrait d'en fabriquer, mais il n'y avait pas de compagnie dans la Nouvelle-Ecosse en état de nous faire les mêmes propositions.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Finances, peut avoir raison, mais je dois le renvoyer aux paroles mêmes de son collègue qui a affirmé devant la Chambre qu'il était en négociations avec une couple de compagnies pour la fourniture des rails d'acier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A l'époque où les résolutions des chemins de fer étaient devant la Chambre on parlait de construire des usines pour la fabrication des rails d'acier à Midland. J'ignore quels étaient les intéressés dans cette affaire, mais ils espéraient induire la Compagnie Cramp des Etats-Unis à installer des usines au Canada. Le projet est tombé à l'eau. Je ne crois pas que l'honorable député puisse établir que j'ai déclaré que nous étions en négociations avec une compagnie quelconque.

L'honorable M. HAGGART : Je crois me rappeler parfaitement le fait, mais dans tous les cas, j'ai fait demander les débats de cette année, et nous pourrons vérifier dans un instant. J'ai eu occasion de relire ce discours il y a quelques jours et je ne crois pas me tromper.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est possible que vous fassiez erreur.

L'honorable M. HAGGART : Il m'arrive quelquefois de me tromper, mais dans le cas actuel, je me rappelle parfaitement avoir entendu le ministre déclarer qu'il était en pourparlers avec une couple de compagnies et qu'il espérait faire des arrangements pour acheter les rails au Canada, à aussi bas prix que partout ailleurs. Je me proposais de demander au ministre de produire toute la correspondance échangée avec les différentes compagnies à ce propos.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'existe pas de pareille correspondance.

L'honorable M. HAGGART : Il est regrettable de voir un ministre baser des déclarations officielles sur de simples propositions verbales. Toute communication de cette nature doit reposer sur des documents écrits. Quand il n'existe pas de documents, on ne devrait pas en parler.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai toujours porté un vif intérêt à cette affaire et je crois devoir répéter qu'à l'époque des négociations avec M. Clergue, il n'y avait pas de compagnie dans la Nouvelle-Ecosse en état de fabriquer des rails d'acier. Depuis quelque temps, la Compagnie Dominion Iron and Steel s'occupe d'entreprendre cette fabrication et j'espère qu'elle réussira. Mais à cette époque il n'y avait pas de compagnie offrant d'en faire. Quant à ce qui a pu se produire par la suite, c'est une autre question.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre ne prétend pas me faire dire que j'ai affirmé qu'il y avait, à cette époque, des compagnies faisant ou offrant de faire des rails d'acier. Je n'ai rien dit de semblable.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a dit quelque chose qui y ressemblait beaucoup.

L'honorable M. HAGGART : Je parlais du discours dans lequel l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux annonçait qu'il était en pourparlers avec une couple de compagnies au sujet de la fabrication de rails d'acier, au Canada. Je n'ai jamais mentionné la Nouvelle-Ecosse, mais j'en ai tiré la conclusion que l'offre venait de cette province.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député a parlé de la Nouvelle-Ecosse il n'y a pas trois minutes.

L'honorable M. HAGGART : J'ai pu supposer que l'offre avait été faite par une compagnie de la Nouvelle-Ecosse, mais je n'ai pas attribué ce propos au ministre des Chemins de fer. Je veux bien admettre que l'offre venait de Midland ou d'ailleurs, mais sur le moment j'en concluais qu'il s'agissait d'une compagnie de la Nouvelle-Ecosse. Je n'ai pas d'autres renseignements que la déclaration du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend être bien certain de ne pas se tromper.

L'honorable M. HAGGART : Je vais me procurer les Débats.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la meilleure manière de régler le différend, car je crois aussi me rappeler exactement ce que j'ai dit. Je n'ai pas pu annoncer à la Chambre qu'il y avait d'autres négociations qu'avec M. Clergue, pour la fourniture des rails d'avier. Vers cette époque la Compagnie du lac Supérieur nous adressa une lettre qui a été déposée.

M. BELL (Pictou) : L'honorable ministre doit être en état de nous dire si la compagnie de M. Clergue pourra livrer des rails cette année. Au cas où elle ne serait pas en état de le faire, a-t-il pris d'autres arrangements pour se procurer des rails d'acier ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les déclarations que j'ai faites l'autre jour ont été confirmées par M. Clergue lui-même lors de son passage à Ottawa, ces jours derniers. Il prétend être en mesure de livrer les rails conformément aux dispositions du contrat.

M. HUGHES (Victoria) : Fabriqués où ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au Canada.

M. HUGHES (Victoria) : Au Sault Sainte-Marie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Au Canada ; c'est ce qu'il dit. S'il arrivait qu'il fût dans l'impossibilité de tenir ses engagements, je n'ai pas encore avisé aux moyens à prendre pour me procurer les rails d'acier dont nous aurons besoin. En réponse aux critiques de la gauche, je puis ajouter, qu'à l'heure qu'il est, il est impossible de conclure n'importe où un arrangement pour acheter des rails livrables pendant cette saison à des conditions plus avantageuses que celles du contrat actuel. La Chambre peut en prendre ma parole, et j'ai de bonnes raisons pour le savoir. Le Grand Tronc a cherché à acheter 500,000 tonnes de rails aux Etats-Unis, et il y a dix ou quinze jours, il a reçu une offre de $28 la tonne, la livraison devant se faire à Pittsburg, ou à tout autre endroit où les rails seraient fabriqués. Le transport de Pittsburg à Montréal, coûterait de $5 à $6 la tonne, de sorte que le prix des rails, aujourd'hui est de $32 à $33 la tonne. Qu'on s'adresse à n'importe quelle usine aux Etats-Unis et on constatera qu'il est impossible de faire un meilleur arrangement que celui que nous avons conclu, pour livraison immédiate.

M. OSLER : Naturellement. A l'heure qu'il est il est impossible de faire une commande de rails l'acier, pour livraison immédiate.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ni pour cet automne.

M. OSLER : A l'heure qu'il est, ni au commencement de juin, personne ne voudrait entreprendre de fournir des rails en juillet, août ou septembre ; mais la première fois que cette question est venue sur le tapis, on aurait pu faire un contrat beaucoup plus avantageux que celui-ci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis heureux d'entendre l'honorable député parler ainsi, car lui et ses amis ont toujours prétendu que le gouvernement payait $7 de trop.

M. OSLER : Il ne faut pas oublier qu'il s'agissait d'un contrat passé au mois d'octobre, et que les prix d'alors étaient de $7 par tonne moins élevés que ceux du contrat. A l'heure qu'il est, il est inutile de vouloir acheter des rails, livrables dans un mois ou deux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut relire ses discours il verra qu'il déclarait qu'on pouvait acheter des rails d'acier aux Etats-Unis pour $26 la tonne.

M. OSLER : A la date du contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétendait qu'au moment où il parlait, les prix étaient de $26 la tonne. Maintenant il voudrait remonter à la date du contrat Clergue, au mois d'août ; mais ce n'est qu'au mois de novembre que les prix sont descendus au-dessous de ceux du contrat. Il suffit de consulter les journaux commerciaux, pour retrouver la liste des prix à ces dates. Aujourd'hui les rails se vendent $28 la tonne, et on ne pourrait pas les avoir cette année, d'ici à la fin de la navigation. Je crois même qu'on ne pourrait pas en avoir pour $28, car l'offre faite au Grand Tronc à ce prix a été retirée parce que les prix montaient.

M. OSLER : Deux jours avant cette discussion j'avais vu un contrat fait par le Canadien du Pacifique pour des rails livrables à Montréal, cette année, à $25 la tonne.

M. BROCK : J'ai écouté attentivement toute cette discussion, au sujet des rails d'acier et du chemin de fer de l'Intercolonial qui est sous la direction de l'honorable ministre, et j'en ai été péniblement affecté. L'impression qui m'en est restée c'est que les autres membres du cabinet devraient surveiller de plus près l'administration de ce chemin. Je ne crains pas de dire que la manière dont il a été communiqué à la Chambre et l'avalanche d'explications qu'il a nécessitées de la part du ministre sont des choses indignes d'une Chambre qui se respecte. Le gérant d'une grande administration qui aurait agi de cette manière aurait été mis à la porte. Malgré toutes les explications du ministre, l'affaire est encore inexpliquée, et il se trompe dans les propos qu'il attribue à l'honorable député de Toronto (M. Osler). Je me rappelle parfaitement que ce dernier a dit que deux ou trois jours auparavant il avait vu un contrat du Canadien du Pacifique pour l'achat d'un lot considérable de rails d'acier à $25 la tonne.

L'honorable ministre a beau venir nous dire qu'à l'heure actuelle il est impossible de faire ceci ou cela. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Nous discutons un arrangement qu'il a conclu il y a plusieurs mois, et qu'il n'a pas exposé sous son vrai jour. Il a prétendu qu'il y avait un contrat formel pour 25,000 tonnes et une entente indéfinie pour 100,000 autres tonnes, à différents prix. Je ne conçois pas qu'un homme d'affaires comme M. Clergue aurait consenti à accepter un pareil contrat. Il était obligé

d'exhiber l'arrêté du conseil aux capitalistes qu'il voulait intéresser dans l'entreprise, et ces derniers n'auraient pas accepté des conditions aussi vagues. Il lui fallait un engagement formel, et il est inutile de parler d'obligation morale ou autre. Tous les jours les gens prennent, verbalement, des obligations qui ont toute la valeur d'un contrat. Ces obligations doivent être tenues. M. Clergue a passé un contrat formel avec le gouvernement, et il entend s'y tenir. C'est une attitude indigne d'un ministre de la Couronne de chercher des détours et des faux fuyants, comme il le fait. Si la première fois il avait déclaré franchement qu'il avait passé un contrat pour doter le pays d'une nouvelle industrie, et qu'il défiait l'opposition de le lui reprocher, sa position serait beaucoup plus facile à défendre. Il a mauvaise grâce à reprocher à l'opposition de dénaturer les faits, lui qui donne de cette affaire une version toute différente de celle de M. Clergue, qui étant l'autre partie au contrat, doit être supposé en connaître la nature, pour aller à Philadelphia ou ailleurs se procurer les capitaux nécessaires.

La Chambre des communes doit être une réunion d'hommes d'affaires, et c'est à nous de donner l'exemple quand il s'agit de déterminer la valeur morale ou légale d'un contrat. Quand le gouvernement s'est engagé à une chose par un arrêté ministériel, il est tenu en honneur de s'exécuter. Si la discussion devait se continuer sur ce ton, le pays ne pourrait qu'en souffrir, et j'espère que le ministre des Chemins de fer et Canaux après avoir soigneusement étudié toute l'affaire, nous fera une déclaration dont ni lui ni le pays n'auront à rougir. Je félicite l'honorable ministre des Finances du mal qu'il s'est donné pour sortir son collègue du mauvais pas dans lequel il s'est mis, mais je crois que les autres membres du cabinet devraient surveiller de plus près l'administration du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : M. le président, j'avoue qu'il m'est impossible de deviner quelle est l'attitude de l'honorable député de Toronto-Centre (M. Brock), et celle de toute l'opposition sur cette question.

M. COCHRANE : Tâchez de trouver où vous en êtes vous-même.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je m'en rends généralement compte ; d'ailleurs l'honorable député est toujours là pour me renseigner. Il est inutile de reprendre la discussion sur la question de savoir si c'est un contrat légalement obligatoire. Ce point a été discuté à fond, et nous n'avons rien à gagner à recommencer. Mais même en supposant, pour les fins de la discussion, que ce soit un contrat formel et absolu, pour cinq ans, l'honorable député de Toronto-centre peut-il me dire ce qu'il lui reproche ? Quel mal y a-t-il de dire à une compagnie canadienne : Si vous remplissez vos obligations, si vous nous donnez des rails de bonne qualité, nous continuerons à les acheter de vous pendant cinq ans au lieu de les acheter à l'étranger, pourvu toutefois que vos prix soient raisonnables. N'est-ce pas absolument ce qui a lieu dans le cas actuel ? Je le demande à l'honorable député de Toronto-centre, n'est-ce pas ainsi que se pose la question d'après sa propre manière de l'interpréter ?

M. BROCK : C'est ce qui devrait être fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : N'est-ce pas aussi ce qui a lieu?

M. BROCK : Pas d'après les explications du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre des Chemins de fer et Canaux prétend, avec raison, que ce n'est pas un contrat formel et absolu, mais il est inutile de chicaner sur ce point. Admettons, pour le moment, que ce soit un contrat formel, quelles en sont les conditions? Il déclare que dans le but d'encourager une nouvelle industrie au Canada, le gouvernement fera certaines choses pour cette industrie, dans la province même de l'honorable député, et qu'il devrait être le premier à vouloir encourager. Nous ne proposons pas de venir en aide à cette industrie en payant des prix exorbitants, mais en disant à ces industriels que s'ils font de bons rails et ne les vendent pas plus cher qu'en Angleterre, nous les achèterons d'eux, pendant cinq ans, au lieu de les acheter à l'étranger. Qui voudrait s'opposer à un pareil arrangement ? Personne ne s'y oppose de ce côté-ci de la Chambre et l'opposition qui se proclame le champion de nos industries nationales, ne devrait pas s'opposer non plus.

M. BROCK : Quelle objection ai-je soulevée? L'honorable ministre peut-il m'en signaler une seule?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'aimerais à savoir ce que fait l'honorable député depuis un quart d'heure?

M. BROCK : Mes remarques sont pourtant bien claires.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet.

M. BROCK : J'ai déclaré d'abord que le ministre des Chemins de fer n'a pas exposé la question sous son vrai jour. Il a cherché à faire croire qu'il n'y avait pas de contrat, lorsqu'il en existait un. Il a trompé la Chambre sur la nature de ce contrat, sur le contenu de l'arrêté ministériel, et après avoir été pris en flagrant délit il n'a pas le courage d'avouer franchement qu'il s'est trompé en disant que le contrat était pour 25,000 tonnes pendant qu'il est en réalité pour 125,000. L'opposition est favorable à l'encouragement de toutes les industries nationales, mais elle blâme le gouvernement de chercher à en ruiner une pour encourager l'autre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors la question n'est pas de savoir si le contrat est avantageux ou non, mais si le ministre des Chemins de fer est un homme courageux? J'ai beaucoup de respect pour l'honorable député de Toronto-centre, mais je considère que le ministre des Chemins de fer n'a pas de leçon à recevoir de lui. D'ailleurs nous n'avons pas de temps à perdre en discussions oiseuses. Tout ce qui intéresse le pays, c'est de savoir si le contrat est bon ou mauvais. Il importe peu que l'honorable député (M. Brock) désire faire la leçon à mon honorable collègue, mais il est très important de savoir si le gouvernement a adopté une politique prudente et sage en achetant dans le pays un article qu'il peut produire lui-même, à un prix aussi avantageux que les étrangers.

On dirait que l'honorable député, qui représente la grande province d'Ontario, ne désire pas voir cette industrie s'implanter dans sa province. On se serait attendu à le voir féliciter le ministre des Chemins de fer et Canaux, au lieu de chercher à le forcer à renoncer à ce contrat, pour continuer à acheter les rails sur le marché étranger. Durant tout ce débat l'opposition a pris une attitude hostile au développement des industries canadiennes.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

Plusieurs VOIX : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a deux manières d'encourager les industries nationales. Le gouvernement actuel les encourage par des moyens légitimes. C'était une excellente chose que d'encourager la construction des locomotives à Kingston, mais l'opposition s'est contentée de créer toutes sortes d'obstacles. C'était une excellente chose que de faire fabriquer des rails d'acier dans Ontario, mais l'honorable député (M. Brock) et ses amis ont fait tous leurs efforts pour nous amener à renoncer à cette politique.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre des Finances s'éloigne de la question en parlant d'encouragement aux industries nationales. Notre prétention est que le ministre des Chemins de fer et Canaux a déclaré l'an dernier que deux autres compagnies offraient de fournir des rails d'acier au gouvernement. Mais il faut croire qu'elles ne se sont pas montrées aussi accommodantes que l'autre, à la veille des élections, et elles n'ont rien eu.

Le ministre prétendait l'an dernier qu'il y avait deux compagnies rivales, mais la plus humble n'a pas même été consultée. Un contrat privé a été passé avec l'autre compagnie et le ministre des Finances, qui a été je crois le pionnier de l'industrie du fer dans la Nouvelle-Ecosse, doit maudire dans son cœur ce contrat passé avec la Compagnie Clergue, au détriment de la "Dominion Iron and Steel Co". Il doit être furieux contre le ministre des Chemins de fer, qui a donné à ses amis cinq ou six piastres de plus par tonne que les prix réguliers. Il doit reprocher à son collègue d'avoir complètement ignoré la compagnie de la Nouvelle-Ecosse, située sur le parcours même de l'Intercolonial.

Maintenant, on blâme l'honorable député de Toronto (M. Brock) parce qu'il désapprouve cette conduite et le ministre des Finances donne pour prétexte, que le gouvernement a agi ainsi par patriotisme et dans le but d'encourager les industries nationales. Que fait-on de l'industrie nationale de la Nouvelle-Ecosse, et comment se fait-il que le gouvernement achète des rails pour l'Intercolonial à l'autre extrémité du pays, pour implanter cette industrie dans Ontario ?

On voudrait que l'honorable député de Toronto renonce aux principes qu'il a pratiqués toute sa vie pour adopter le large programme du parti libéral en faveur de la protection. On lui demande de se montrer plus large dans ses idées et de voir s'il ne trouverait pas un endroit au Sault Sainte-Marie où des rails d'acier pourraient être fabriqués à meilleur marché que dans la Nouvelle-Ecosse. Tout cela n'a pas le sens commun. J'ai toujours cru que la Nouvelle-Ecosse était particulièrement favorisée sous ce rapport ; les mines sont à quelques milles des usines ; le charbon est à la portée de la main. Je croyais que ces usines non seulement suffiraient à la consommation du Canada, mais lutteraient avec les Américains sur les marchés européens.

J'ai toujours supposé que les Néo-Ecossais étaient attachés à leur province, et le ministre des Finances trouvera peut-être difficile de leur faire envisager la question sous cet aspect.

J'ai surtout pris la parole pour expliquer que le ministre des Chemins de fer nous a a dit, l'an dernier, qu'il avait reçu des offres de deux compagnies.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député prétend que j'ai dit que le gouvernement était en négociations avec deux compagnies différentes pour la fourniture de ces rails d'acier.

L'honorable M. HAGGART : C'est ce que j'ai dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable député puisse le prouver.

L'honorable M. HAGGART : Je vais citer les Débats :

M. HAGGART : Le gouvernement peut imposer les conditions qu'il croit nécessaires dans un contrat, avant d'accorder la subvention. Il me paraît ridicule de dire qu'une compagnie de chemin de fer ne sera tenue d'acheter ses rails au Canada que si elle peut les obtenir à aussi bon marché qu'à l'étranger. C'est ce que les compagnies feront toujours.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette disposition n'est pas aussi ridicule que semble le croire l'honorable député, car s'il en était ainsi, les personnes qui veulent établir ici des laminoirs pour la fabrication des rails d'acier n'y attacheraient pas une aussi grande importance. Deux compagnies qui désirent s'établir au pays nous ont demandé d'obliger les compagnies recevant des subventions du gouvernement à acheter leurs rails au Canada, si elles peuvent se les procurer dans ce pays aux mêmes conditions qu'à l'étranger, et à moins que nous n'adoptions cette proposition, il ne serait pas possible d'obtenir l'établissement de fabriques de cette nature au Canada. Cette disposition n'a rien de condamnable et aura pour effet d'activer la fabrication des rails dans ce pays.

Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas donné à cette autre compagnie la chance de soumissionner ?

Le MINISTRE DES DOUANES : A-t-elle fait une offre ?

L'honorable M. HAGGART : Qui savait que le ministre désirait acheter des rails d'acier ? Avait-il demandé des soumissions ? Quelqu'un a-t-il eu la chance de faire des offres ? Non. Cela n'aurait pas fait l'affaire de l'honorable ministre des Douanes et de plusieurs de ses amis dans la province d'Ontario à ce moment-là.

Ce que nous critiquons, ce n'est pas le fait de faire fabriquer ces rails au Canada ; mais nous prétendons que tous les citoyens, toutes les corporations ont le droit de concourir pour obtenir ces fournitures. L'entreprise n'aurait jamais dû être accordée sans demander des soumissions, surtout à la veille de l'élection. C'est contre cela que nous protestons. Le parti conservateur se vante d'avoir créé l'industrie nationale au Canada ; les industriels lui doivent tout ce qu'ils possèdent et tout ce qui est de nature à les encourager et ils sont redevables aux libéraux de tout ce qui peut leur nuire.

Si nos adversaires n'étaient pas obligés de suivre l'exemple de tous les pays civilisés et de renoncer à leurs doctrines pour adopter les nôtres on assisterait à un bien triste spectacle. Nous réclamons pour tous les citoyens du Canada le droit de fournir à l'Etat les choses dont il a besoin, s'il peut les fournir à des conditions aussi avantageuses que les autres.

A en croire le ministre, il y avait l'an dernier des compagnies au Canada, deux au moins, qui se disaient prêtes à fabriquer des rails d'acier. J'ai pu faire erreur en supposant qu'une d'elles appartenait à la Nouvelle-Ecosse. Le ministre des Finances a peut-être raison de dire que cette compagnie n'a jamais fait d'offre et n'était pas alors en état d'entreprendre ce genre de travail. Il nous a annoncé au mois d'avril qu'elle ne serait pas prête avant le mois de décembre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle n'est pas prête à l'heure qu'il est.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a dit en avril dernier qu'elle ne serait pas prête avant le mois de décembre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non. Quelqu'un avait fait allusion à un prospectus publié par la compagnie au mois de décembre, dans lequel elle annonçait son intention de se procurer le capital nécessaire pour entreprendre cette fabrication. Je n'ai pas parlé du tout du mois de décembre. C'est un député de la gauche qui a mentionné ce mois.

M. HAGGART : Consultez les Débats, à la page 3,575, édition révisée. La note que j'ai ici dit : " M. Fielding affirme de nouveau que ce n'est que pour le mois de décembre que la " Dominion Iron and Steel Company " annonce son intention de fabriquer des rails."

Le MINISTRE DES FINANCES : Je citais les paroles d'un autre, et j'ajoutais que d'après ces paroles ce n'était qu'au mois de décembre que la compagnie serait prête à fabriquer des rails.

M. HAGGART : C'est possible.

M. JOHNSTON : Puisque nous en sommes sur cette question, l'honorable député peut-il nous dire quel progrès ont été faits à Sydney relativement à la fabrication des rails d'acier ?

M. HAGGART : J'ignore complètement si cette compagnie à l'intention de fabriquer des rails d'acier ou non. Je me basais sur la déclaration du ministre des Chemins de fer et Canaux, et peut-être aussi sur la citation tronquée que j'ai faite des paroles du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oh, non ; pas tronquée.

M. HAGGART : J'avais compris qu'il avait admis que cette compagnie n'était pas en état d'entreprendre la fabrication des rails d'acier avant le mois de décembre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle n'a jamais faite une seule proposition, même à l'heure qu'il est.

M. HAGGART : Il est impossible d'interpréter de deux manières le language de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, et l'opposition maintient que c'était un contrat imprévoyant, que cette entreprise a été donnée sans demander de soumissions, ce qui est contraire aux doctrines du parti libéral, contraire à la loi du pays et contraire à l'arrêté du conseil. Nous maintenons que toutes ces fournitures devraient être données à l'enchère publique et qu'un arrangement entrainant une dépense de $4,000,000 ne doit pas être couclu sans la sanction du parlement. Tous les chefs du parti libéral se sont faits les avocats de cette doctrine quand ils étaient dans l'opposition, et maintenant qu'ils sont au pouvoir ils renient tous leurs principes d'autrefois sur l'écono-

mie, la concession des entreprises publiques, les promesses faites aux électeurs, et ils ont même l'audace de s'en prendre à l'honorable député de Toronto-centre, qui, modestement et d'une manière intelligente, a le courage d'exposer sa manière de voir sur cette question.

Je répète que ce contrat de $4,000,000 au prix fixe de $32.60 la tonne pour les 25,000 premières tonnes, est un des plus odieux qui aient jamais été faits, surtout quand on songe que les 100,000 autres tonnes seront payées aux prix courants du marché anglais. Nous savons tous que l'industrie américaine fait concurrence à l'industrie anglaise. Le rapport de la compagnie Carnegie, publié ces jours derniers, nous apprend que le prix des rails aux Etats-Unis est de $6 à $7 par tonne moins élevé qu'en Angleterre. Les Américains vendent à bien meilleur marché à l'étranger que chez eux.

Le gouvernement n'est pas excusable d'avoir fait cet arrangement secret avec une compagnie américaine pour fournir des rails d'acier pendant cinq ans à l'Intercolonial, car si on avait demandé des soumissions cette offre avait pu amener l'établissement d'usines canadiennes. Il est impossible de justifier une pareille opération de la part de gens qui, autrefois, professaient des opinions diamétralement opposées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a commencé ses attaques immédiatement après la reprise de la séance, en disant que l'arrangement n'était pas conforme à l'arrêté du conseil, et il se plainit amèrement de cette écart entre les deux documents. Je comprends maintenant que l'honorable député reconnait son erreur, et qu'il s'attache surtout à démontrer que le gouvernement aurait dû demander des soumissions, pour permettre à ceux qui avaient l'intention d'établir des usines pour la fabrication des rails d'acier, de concourir. Il prétend qu'au cours de la dernière session j'ai déclaré à la Chambre que le gouvernement était à ce moment en négociations avec deux compagnies canadiennes pour la fabrication de ces rails pour l'Intercolonial. Je ne me rappelle pas avoir fait une pareille déclaration ; je ne crois pas l'avoir faite, et je n'aurais certainement pas pu la faire, la sachant fausse. Mais il était bien certain qu'en feuilletant les Débats de l'an dernier il trouverait la preuve de son allégation. Or il a feuilleté les Débats et il sait que c'est ma prétension qui est la bonne. Les Débats établissent que lorsqu'il s'est agi de discuter une résolution formelle j'ai déclaré me rappeler que deux compagnies, au moins avaient fait savoir au gouvernement qu'elles se proposaient d'entreprendre la fabrication des rails d'acier au Canada.

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'une était la Compagnie Clergue, et l'autre la Compagnie Cramp qu'on disait disposée à construire des usines au Canada pour se livrer à ce genre d'industrie. Le passage des Débats cité par l'honorable député ne corrobore-t-il pas, en tout points, cette déclaration et ne donne-t-il pas tort à l'honorable député ?

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais dit que le gouvernement était en négociations avec qui que ce soit pour la fabrication des rails d'acier. J'ai simplement déclaré que deux industriels représentant des compagnies disposées à entreprendre cette fabrication nous avaient demandé d'obliger les compagnies de chemins de fer recevant des subventions du gouvernement à acheter leurs rails au Canada si elles peuvent se les procurer dans ce pays à des conditions aussi favorables qu'à l'étranger.

M. COCHRANE : C'est justement ce que l'honorable député de Lanark a dit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que l'honorable député de Northumberland soit calme ; il n'a pas de raison de s'exciter ainsi.

M. COCHRANE : C'est assez pour exaspérer un honnête homme que de voir un ministre de la Couronne chercher à désavouer une déclaration qu'il a faite à la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami devrait être plus digne dans son langage.

M. COCHRANE : Et vous, vous devriez être plus honnête, mais vous ne le serez pas.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se montre dans une mauvaise posture. Généralement, il est bon garçon, mais aujourd'hui, il se conduit de façon à nous faire croire qu'il ne l'est pas. Parce que nous avons demandé au parlement d'incorporer dans notre loi des subventions aux chemins de fer, un article disant que les rails, s'il y a des usines qui en fabriquent dans notre pays, devront être achetés de ces usines, l'honorable député dit que nous aurions dû rendre publique la proposition que nous avons faite plus tard à M. Clergue. Ce n'est pas mon avis. Je ne crois pas que c'eût été la bonne manière de procéder. Le plus grand contrat qui ait jamais été fait en Canada n'a-t-il pas été conclu sans que l'on n'ait jamais essayé de le soumettre à la concurrence, et ce contrat, les honorables députés de l'opposition ont toujours été prêts à le justifier. Mais, quel a été notre but? Nous avons voulu encourager une industrie naissante. La compagnie a prouvé qu'elle était capable d'exécuter le contrat que nous lui offrions. Y a-t-il quelqu'un qui ait fait autant que M.

Clergue pour établir de nouvelles industres, et qui pourrait, comme lui, exécuter son contrat dans le temps convenu? Personne. Mais, celui qui est venu à Ottawa, pendant la dernière session, me proposer de mettre cet article dans notre loi concernant les subventions aux chemins de fer, n'a pas pu encore former la compagnie qu'il avait l'intention de former. Elle n'est pas encore organisée ; elle n'est pas encore prête à commencer la fabrication de rails d'acier, au Canada.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette compagnie que la personne qui est venue à Ottawa se proposait de former et cet homme est un de ceux qui m'ont suggéré de mettre cette condition dans les subventions aux chemins de fer.

Quelques VOIX : Nommez !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je pourrais nommer la personne si ce devait être de quelque utilité à la Chambre ; mais, si ma mémoire ne me fait pas défaut, il avait quelques rapports avec ceux qui ont mentionné le nom de M. Cramp. Le projet n'a jamais été plus loin.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la compagnie qui devait être fondée à Welland.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, on se proposait de la fonder à Welland, mais elle ne l'est pas encore. Nous ne pouvions pas faire un contrat avec une compagnie qui n'était pas encore organisée ni prête à signer un contrat. Mais la compagnie de M. Clergue était formée, en pleine voie de succès et de prospérité et avait à sa disposition un capital illimité.

M. CLANCY : N'aurait-il pas été possible aux personnes dont parle l'honorable ministre de former leur compagnie, dans le cours des quatre ans, et fabriquer des rails d'acier ? Mais il ne lui a donné aucun avantage, et lui a enlevé toute espérance pour cinq années durant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toute compagnie qui sollicite une commande veut avoir un contrat pour un certain nombre d'années. Mais nous ne pouvions pas faire de contrat avec une compagnie qui n'était pas encore formée. Ceux qui voulaient établir cette industrie à Welland savaient que nous avions mis cette condition aux subventions aux chemins de fer, et s'ils étaient venus, après cela, nous dire : Nous avons le capital, et nous sommes prêts à manufacturer des rails d'acier en Canada si vous voulez nous donner un peu d'encouragement ; cela aurait été une proposition raisonnable et nous aurions pu examiner si nous devions leur accorder de l'aide, ou si nous ne devions pas diviser notre commande entre les deux. Mais nous n'avions qu'une seule compagnie qui était prête à nous faire une offre tangible, et que nous croyons être en état d'exécuter le contrat qu'elle signerait.

Mais, ce n'est pas ce dont se plaint le plus mon honorable ami de Lanark. Il sait que nous avons fait un bon contrat. Il sait que nous allons avoir pleine valeur pour notre argent dans les rails eux-mêmes et une valeur additionnelle dans le fait que nous aurons établi une industrie nouvelle dans le pays. Mon honorable ami sait que ce n'aurait pas été procéder comme des hommes d'affaires que de demander des soumissions à des personnes qui n'avaient pas même encore formé leur compagnie.

L'honorable M. HAGGART : Je disais seulement que l'honorable ministre ne devait pas parler d'une façon et penser de l'autre.

M. KENDALL : Je veux dire aux honorables députés de la gauche qu'ils n'ont pas raison de s'apitoyer sur la situation de l'industrie du fer dans le comté de Cap-Breton. Lorsque cette compagnie a été fondée au Cap-Breton ses directeurs croyaient qu'il leur faudrait chercher un marché étranger pour presque tout le fer qu'ils produiraient. Ils ne s'attendaient pas à vendre une seule tonne de ce fer sur le marché canadien, ils faisaient tous leurs calculs sur l'approvisionnement des marchés étrangers. Je puis dire que si la compagnie de Sydney recevait une commande pour une fraction de ces 25,000 tonnes de rails par année, cela serait une simple bagatelle dans la somme d'affaires qu'elle a en vue. Si elle se décide à fabriquer des rails d'acier, un marché de 5,000 ou 10,000 tonnes au Canada ne pèsera pas beaucoup dans ses calculs, car elle a les yeux sur les marchés de l'Amérique du Sud, de l'Afrique du Nord et de l'Afrique du Sud, et aussi sur les marchés du sud de l'Europe, où elle espère vendre des milliers de tonnes. De sorte que la prétention que la compagnie du Cap-Breton a été ignorée n'a réellement aucune valeur.

Je veux aussi faire savoir à mon honorable ami que s'il tient particulièrement à venir en aide à Sydney, il y a un projet qui peut aider beaucoup à la fabrication des rails d'acier à cet endroit. Je veux parler du canal de l'Ottawa et de la baie Georgienne, car le minerai que l'on trouve dans le district du lac Supérieur est le meilleur minerai pour cette fabrication. Je ne crois pas que l'honorable député de Lanark-sud puisse nous prouver que le minerai que nous avons à Sydney soit propre à la fabrication des rails d'acier.

M. BORDEN : Le ministre des Chemins de fer nous a dit que le plus grand contrat qui avait jamais été fait au Canada l'avait été sans qu'on eût demandé des soumissions. J'ai toujours compris que ce contrat avait été fait sujet à l'approbation du gouvernement, ce qui constitue une grande

différence avec le contrat que l'honorable ministre a déposé sur le bureau de la Chambre. Je suppose que dans un moment de distraction l'honorable ministre a oublié cela. A propos de l'encouragement à donner aux industries canadiennes, personne de ce côté-ci de la Chambre n'a jamais dit qu'elles ne devaient pas être encouragées ; mais il y a moyen d'encourager les industries canadiennes et en même temps faire les affaires comme elles doivent être faites. L'honorable ministre nous a dit que l'autre compagnie qu'il avait en vue n'était pas la " Dominion Iron Steel Company." Je croyais que c'était d'elle qu'il voulait parler, mais j'accepte sa parole. Mais que ce fût cette compagnie ou une autre, il savait que la compagnie de Sydney entreprenait la fabrication du fer sur une grande échelle, et il devait s'imaginer qu'elle pourrait encore augmenter ses opérations. Dans cette situation, il aurait été raisonnable pour lui de faire son contrat pour un an seulement, au lieu de le faire pour cinq et de donner ainsi à une seule compagnie la commande pour tous les rails dont le chemin de fer Intercolonial aura besoin pendant cette période. Il aurait été ainsi libre de faire d'autres contrats propres à encourager d'autres compagnies dans d'autres parties du pays.

L'honorable député de Cap-Breton (M. Kendall) a dit que la compagnie de Sydney n'avait pas besoin d'encouragement de ce genre. Il est peut-être plus en mesure que moi de parler au nom de cette compagnie. Mais je crois qu'elle n'aurait pas refusé de fournir une partie de ces rails, et qu'elle aurait trouvé l'offre très acceptable. Je crois que cette compagnie était aussi avancée dans son organisation lorsque le contrat a été signé que l'était la compagnie de M. Clergue.

M. KENDALL : L'honorable député (M. Borden) peut-il dire si la compagnie de Sydney a à sa disposition le minerai de fer propre à la fabrication des rails ?

M. BORDEN : Je ne suis pas un expert, mais je tiens de source autorisée que cette compagnie a décidé, au mois de septembre dernier, de fabriquer des rails d'acier, qu'au 1er janvier elle a donné ordre à l'architecte de préparer les plans et qu'elle espère que ses usines seront terminées vers la fin de l'année.

M. KENDALL : J'ai hâte de voir cela.

M. BORDEN : L'honorable député M. Kendall) a-t-il des renseignements différents des miens ?

M. KENDALL : Il ne m'est pas permis de donner à la Chambre les renseignements que je possède.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. KENDALL : Mais je les donnerai plus tard.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais pas si les renseignements que j'ai sont exacts ou non, mais j'ai appris de plus que lorsque la compagnie a décidé, au mois de septembre ou octobre dernier, de fabriquer des rails d'acier, elle a aussi décidé d'émettre des obligations ou des actions, ou les deux à la fois et au mois de mars, le public a été invité à souscrire. Ainsi que je l'ai dit, je ne sais pas si c'est vrai. Mais, à l'époque où le contrat a été fait, la " Dominion Iron and Steel Co." était aussi avancée dans son projet de fabriquer des rails d'acier que l'était la compagnie de M. Clergue. Il aurait été raisonnable que le gouvernement ne se serait pas lié les mains pour cinq ans.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La " Dominion Iron and Steel Co." ne m'a jamais fait savoir et n'a jamais, non plus, informé le ministère des Chemins de fer et Canaux qu'elle voulait ou pouvait fabriquer des rails d'acier.

M. WADE : Les candidats ministériels aux dernières élections auraient raison de blâmer le ministre des Chemins de fer et le gouvernement parce qu'ils n'ont pas fait connaître avant les élections qu'ils avaient un projet d'encouragement à l'égard de l'industrie canadienne. Si nos adversaires avaient été au pouvoir, ils auraient crié bien haut leur intention sur tous les toits, et l'auraient fait imprimer en très gros caractères dans toutes leurs gazettes. Je ne vois pas pourquoi le ministre des Chemins de fer a tenu ce projet caché, et n'en a pas donné le bénéfice aux candidats ministériels.

L'honorable M. TISDALE : Il est évident que l'honorable député d'Annapolis n'était pas membre du parlement lorsque ses amis étaient dans l'opposition. Il ne sait pas qu'ils étaient toujours opposés à toute proposition, bonne, mauvaise ou insignifiante.

M. WADE : Non, non.

L'honorable M. TISDALE: Oui, oui. J'étais ici, et je sais comment ils se conduisaient. L'honorable député de Cap-Breton (M. Kendall) dit que le minérai du Cap-Breton n'est pas propre à la fabrication des rails d'acier. Je ne crois pas que les propriétaires des usines du Cap-Breton remercient l'honorable député pour la publicité qu'il donne à ce fait. Même si la chose est vraie, il ne s'ensuit pas que l'on ne puisse pas fabriquer des rails d'acier au Cap-Breton. Il y a peu d'usines qui ont le minérai qu'il faut tout près d'elles, mais elles l'importent. Je suis surpris d'entendre l'honorable député parler ainsi d'usines dont tout le pays est fier et qui de plus sont situées dans son district. Lorsque je suis allé à Pittsburg, les propriétaires d'usines à cet endroit m'ont dit que la seule concurrence qu'ils craignaient était celle des usines du Cap-Breton. Je souhaite que ce soit vrai. J'espère aussi qu'aucune des deux compagnies d'aciérie que nous

avons au Canada ne se laissera englober par le trust américain, car une compagnie indépendante canadienne est une de nos meilleures sauvegardes. Sans vouloir entrer dans les détails, je dirai qu'une des raisons pour lesquelles les Américains craignent la concurrence du Cap-Breton, c'est parce qu'elles sont situées au bord de la mer, et qu'elles ont le charbon à proximité et en grandes quantités. Ce que l'honorable député (M. Kendall) nous dit, n'est pas suffisant pour nous convaincre que ces usines ne peuvent pas soutenir la concurrence contre toute autre usine du monde dans la production des rails d'acier. Pour cette raison, il est regrettable que le ministre des Chemins de fer n'ait pas offert à la compagnie du Cap-Breton une commande pour des rails. Je sais de source autorisée que cette compagnie avait dès le mois de septembre ou octobre dernier placé $1,000,000 à part pour fabriquer des rails d'acier. Et elle s'est lancée à toutes voiles dans cette industrie. Elle emploie les meilleurs architectes pour faire ses plans d'usines, elle étudie les meilleurs outillages et méthodes, et ne procède pas avec une hâte qui pourrait être la cause de faux pas. Le ministre des Chemins de fer mérite donc, à mon avis, les critiques justes et sensées que l'honorable député de Lanark a faites de sa conduite. Puisque le ministre avait l'intention de faire un contrat de cette nature, il aurait dû s'assurer si d'autres compagnies n'étaient pas en mesure de lui fournir des rails d'acier ou disposées à se mettre en état de lui en fournir. J'ai entendu avec plaisir, l'année dernière, parler du projet de l'honorable ministre, heureux aussi de voir qu'il demandait des crédits dans ce but, mais je crois qu'il a fait une grande erreur lorsqu'il ne s'est pas adressé à la Compagnie du Cap-Breton avant de se livrer au syndicat Clergue—j'emploie cette expression dans son sens commercial. S'il l'avait consultée, il nous l'aurait certainement dit. L'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) a frappé juste lorsqu'il a dit que l'honorable ministre n'avait pas donné les avis nécessaires. Mais l'affaire est plus mauvaise que cela. Toutes ces choses ont été faites à la veille d'une élection, et je ne crois pas que l'honorable député d'Annapolis ait raison de regretter que l'honorable ministre des Chemins de fer n'ait pas donné aux candidats ministériels occasion de faire des gorges-chaudes à propos de ce contrat pendant les élections. Je suis assez charitable pour attribuer à l'honorable ministre des Chemins de fer une autre raison pour avoir tenu ses plans cachés, car il peut se faire que nous, de l'opposition, aurions été très heureux de montrer que le ministre, à la veille d'une élection, faisait un contrat de $4,000,000 pour des rails d'acier livrables plus tard. Mais je veux parler un peu du contrat lui-même. L'honorable ministre des Finances a, contre ses habitudes, enflé sa voix pour attaquer l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) qui, à mon avis, n'a fait qu'une critique bien modérée de ce contrat. Il se plaint qu'aujourd'hui nous critiquions une ou deux clauses de ce contrat. Mais la première fois que nous avons entendu parler de ces rails d'acier, il n'y avait ni contrat, ni arrêté ministériel. Il n'y avait qu'une entente verbale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne viendrait certainement pas dénaturer les faits. Il trouvera, s'il revoit la déclaration que j'ai faite sur le sujet, que j'ai exposé tous les faits devant la Chambre. J'ai déclaré qu'il y avait un contrat d'un an avec M. Clergue ou avec la Compagnie de force motrice du lac Supérieur, et qu'il y avait, en outre, une entente en vertu de laquelle nous pourrions, si nous voulions, avoir la même quantité de rails tous les ans, pendant les quatre années suivantes.

L'honorable M. TISDALE : Je concède cela, mais je crois que le ministre nous a donné à entendre, d'abord, que le contrat n'était que pour un an.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien dit autre chose que ce que je viens de dire.

L'honorable M. TISDALE : Nous avons compris que cet arrangement n'était que verbal. L'honorable ministre se rappellera que c'est ce qu'il a dit la première fois, quelles que soient les admissions que nous ayons obtenues de lui, subséquemment. Le même jour, l'honorable député de Lanark lui a demandé s'il n'y avait pas un contrat écrit, et l'honorable ministre a répondu qu'il croyait qu'il y en avait un.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas exact. Lorsque j'eus fini ma déclaration et j'étais encore debout, l'honorable député m'a demandé si je produirais ce contrat et j'ai répondu oui. J'étais sûr, alors, que le contrat signé, j'ai promis qu'il serait produit, et j'ai donné ordre à mon sous-ministre de l'apporter.

L'honorable M. TISDALE : Je ne blâme pas l'honorable ministre pour cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député semble s'efforcer de faire croire que j'ai mal ou j'ai faussement représenté les faits.

L'honorable M. TISDALE : Je n'accuse pas le ministre d'avoir voulu tromper la Chambre. Mais en premier lieu, nous avons compris qu'il avait acheté 25,000 tonnes de rails, pour une première année, et il y avait eu une entente pour d'autres achats semblables les années suivantes. Plus tard, on a découvert que c'était par contrat écrit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, dès le premier débat j'ai déclaré qu'il avait un contrat.

L'honorable M. TISDALE : Cette déclaration a-t-elle été faite à mon honorable ami le député de Lanark ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. TISDALE : Eh bien ! passons, cela n'affecte pas du tout ma prétention. J'ai dit qu'on nous a parlé d'abord d'un achat de 25,000 tonnes de rails, lorsqu'il y avait une entente pour d'autres achats semblables. Puis, on nous a dit que cette entente était écrite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit cela dès le commencement.

L'honorable M. TISDALE : Puis, l'honorable député de Lanark a demandé à ce que le contrat fût produit et le ministre a promis de le produire. Dans un débat subséquent sur la question, il s'est agi de savoir si le contrat était pour quatre ans ou pour un an, et des membres du cabinet ont émis des opinions différentes. Le ministre des Finances a dit qu'il n'y avait qu'une obligation morale ; le premier ministre a dit que l'arrêté ministériel réglait la question et cet arrêté faisait force de loi. Le ministre des Chemins de fer a dit que l'entente était pour 25,000 tonnes, cette année et 25,000 tonnes, les quatre années suivantes, à des prix qui seraient fixés d'après les cotes du marché anglais. Le ministre des Chemins de fer nous dit aujourd'hui qu'il se propose d'exécuter de bonne foi l'arrangement pour cinq ans. Je ne l'en blâme pas, mais je relate simplement l'ordre de la discussion. Le deuxième jour, on a découvert que le contrat avait été envoyé, mais qu'il n'avait pas été signé. On l'avait fait venir après la première discussion, et on l'avait reçu non signé.

Telle était alors la situation. Quelle est-elle aujourd'hui ? Ainsi que l'honorable député de Toronto-centre l'a dit, nous avons aujourd'hui un nouveau contrat, un contrat différent, un contrat qui ne remplit pas toutes les conditions de l'arrêté ministériel, un contrat simplement pour un an, auquel on annexe l'arrêté ministériel qui nous montre que l'on a eu, à tout événement, intention de faire un contrat pour cinq ans. Cela fait toute la différence au monde. Maintenant, qu'est-ce que le gouvernement entend faire ? Je suis surpris de voir qu'il ne produise pas maintenant le contrat ou l'arrêté ministériel confirmé par le parlement, si celui-ci doit être la base du contrat. Mais il semble y avoir une différence d'opinions, même parmi les membres du gouvernement, quant aux effets d'un arrêté ministériel, bien que nous n'ayons pas encore vu un seul membre du gouvernement se lever et nous dire qu'il croyait le pays lié par cet arrêté ministériel. Littéralement, le gouvernement peut dire qu'un arrêté ministériel n'est pas une obligation légale. Le ministre des chemins de fer n'a jamais prétendu cela. Il dit seulement qu'il va respecter le contrat. Mais le ministre des Finances, nonobstant son attaque véhémente contre mon honorable ami de Lanark, nous a donné à entendre en disant : " Non ! non ! " lorsque le ministre des Chemins de fer exprimait cette intention, qu'il ne croyait pas le gouvernement lié à exécuter en son entier le contrat avec le syndicat Clergue.

Il n'a pas été stipulé clairement au contrat—bien que je ne crois pas que cette omission ait été intentionnelle,—que les rails devaient être manufacturés au Canada, mais la déduction était qu'ils devaient l'être. Je supposais que le gouvernement mettrait devant la Chambre le contrat pour cinq ans et demanderait au parlement de le ratifier. Le ministre des Finances nous a presque ridiculisés d'avoir dit que le contrat était obligatoire, malgré sa prétention que le gouvernement avait fait un contrat qui encourageait l'industrie des rails d'acier au Canada. Mais que va-t-il en résulter ? Que va dire le pays ? Pour ma part, je dois dire que je ne comprends pas les intentions du gouvernement. Quelles que puissent être les objections à l'arrêté ministériel, je crois que le gouvernement est lié par cet arrêté et bien que je condamne la manière dont il a été passé, je crois qu'il devrait devenir loi et être exécuté de bonne foi. S'il s'élève quelques doutes au sujet de cet arrêté, et ces doutes viennent des collègues de l'honorable ministre des Chemins de fer, je m'attendrais à ce que l'on demande au parlement de ratifier le contrat afin que nous puissions savoir, avant de voter ce crédit, si le gouvernement se considère lié par le contrat ou non.

Est-ce un contrat ? C'est sûrement un contrat pour un an. La simple lecture le montre et cependant les collègues de l'honorable ministre des Chemins de fer disent qu'ils ne sont pas liés. Les ministres entendent-ils laisser les choses dans cet état ? Je dis que cela n'est juste ni pour eux, ni pour le pays, car supposons que le gouvernement descende du pouvoir——

Une VOIX : Oh !

M. TISDALE : Les députés de la droite peuvent croire qu'il n'y a aucun danger. Je ne crois pas moi-même qu'ils perdent le pouvoir cette année ; mais supposons que cela arrive, est-ce que leurs successeurs ne seront pas obligés d'exécuter ce contrat ? Nous, de ce côté-ci de la Chambre, croyons avoir le droit de dire qu'il est très mal pour un gouvernement de passer un arrêté ministériel engageant le nom du pays, sans avoir, au préalable, obtenu l'autorité du parlement. Je crois, de plus, qu'un gouvernement ne devrait pas faire un contrat de cette sorte sans demander des soumissions. Mais admettons que la prétention du gouvernement, que ce contrat n'est pas obligatoire, soit juste, est-ce agir de bonne foi envers les parties au contrat ou envers le pays que de refuser de dire si ce contrat sera obligatoire ou facul-

tatif ? Le gouvernement semble être divisé à ce sujet, et je crois que des deux côtés de la Chambre on continuera à avoir des doutes au point de vue légal, si le gouvernement ne ratifie pas le contrat.

Lorsque le ministre des Chemins de fer, à la fin de la discussion, a, avec beaucoup de raison et de courtoisie, produit le contrat, je confesse que j'ai été surpris lorsque j'ai vu que c'était un contrat pour un an seulement. En présence de ce fait, j'ai eu beaucoup de doute au sujet de sa validité. La seule reconnaissance que l'on fasse de l'arrêté ministériel est le récit de l'arrangement. Je fais cette remarque afin que l'on étudie la question ; je n'en veux pas faire une question de parti. Je suis disposé tout autant que n'importe quel ministre, d'aider à l'établissement d'une industrie de ce genre dans une province ou dans une autre de la Confédération, et je dis que le gouvernement ayant jusqu'à ce point engagé le crédit du pays, il devrait, à mon avis, prendre la responsabilité de demander à la Chambre de confirmer ou rejeter cette partie de la proposition au sujet de laquelle il est encore dans le doute, s'il reste quelques doutes. Je demande au gouvernement de nous dire la portée de l'arrêté ministériel. Lorsqu'un gouvernement prend la responsabilité d'une certaine politique, il doit la faire approuver par le parlement, ou l'abandonner. Je crois que ce que je propose est dans l'intérêt de la bonne administration du pays, et je fais cette proposition sans aucun désir de soulever de nouvelles critiques, la question du prix ayant été suffisamment débattue par les deux côtés de la Chambre. La seule critique qu'on pourra faire relativement au prix, est qu'on aurait pu stipuler qu'au lieu de s'en tenir simplement aux cotes de l'Angleterre, on aurait dû aussi tenir compte de celles des Etats-Unis, ce qui aurait donné plus de latitude, mais tout de même, j'accepte les cotes du marché anglais, et je suis prêt à appuyer, dans le but d'encourager une nouvelle industrie au Canada, cette proposition, qui lui sera d'un grand avantage, parce qu'en outre du prix qui lui sera payé pour les rails, elle recevra une protection équivalant à $7 la tonne. Je ne veux pas critiquer à ce sujet, mais je demande que l'on ne laisse pas la question du contrat dans la situation indécise dans laquelle elle est présentement. Il est dans l'intérêt même de ceux qui vont avoir à traiter avec le gouvernement, que nous suivions la méthode que je propose. Ce ne serait pas à l'honneur du pays si on laissait la question dans la situation dans laquelle elle est aujourd'hui, et, dans ces circonstances, la plus forte et la seule prétention que je veux émettre, parce que les autres questions ont été longuement discutées, c'est que le gouvernement ferait bien d'adopter une autre manière de procéder.

M. CLANCY : L'honorable député de Cap-Breton (M. Kendall) semble trouver une consolation dans le fait que l'industrie des rails d'acier établie au Cap-Breton, à Sydney, n'a pas besoin d'un contrat de ce genre, parce qu'elle a le commerce d'exportation et qu'elle trouvera un avantage suffisamment grand dans les primes pour être satisfaite.

M. KENDALL : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. CLANCY : Je ne veux pas faire dire à l'honorable député autre chose que ce qu'il a dit, parce qu'alors il aurait à s'expliquer avec l'honorable ministre, mais peut-être je puis lui confier un petit secret, savoir, que le gouvernement ne se propose de donner les primes qu'au fer et à l'acier qui seront consommés dans le pays, et le ministre des Finances, lorsque l'on a discuté cette question, a déclaré, en termes non équivoques et au nom du gouvernement, que les pays étrangers considéraient toujours les primes comme une hostilité commerciale, et, conséquemment que le gouvernement n'avait point l'intention d'accorder de primes sur le fer pour l'exportation.

Mais les critiques de l'opposition ont forcé le ministre des Finances à abandonner sa première position, et si les fabricants d'acier et de fer au Canada espèrent aujourd'hui retirer des avantages de leur industrie, l'honorable député (M. Kendall) peut remercier ses collègues de la Chambre pour cela. J'ai été étonné d'entendre le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dire que personne ne pouvait acheter, aujourd'hui, pour livraison dans le cours de la présente année, des rails à un prix moindre que celui fixé au contrat. C'est de l'enfantillage. Le ministre sait qu'il a donné à M. Clergue plus d'un an pour livrer ses rails. Osera-t-il dire que dans un an il ne pourrait pas faire un contrat à un prix moindre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que nous puissions les acheter à moins que cela.

M. CLANCY : Le ministre ne fait qu'exprimer une opinion. Il est possible qu'il ne puisse pas les acheter à meilleur marché cette année.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'en suis sûr.

M. CLANCY : Mais, le ministre sait qu'il ne peut pas être aussi sûr quant aux prix des rails livrables l'année prochaine. Je n'hésite pas à dire, et je crois que le pays sera du même avis que moi, que le ministre des Chemins de fer et Canaux a fait un contrat imprévoyant—non parce qu'il encourage une industrie canadienne—mais imprévoyant parce qu'il est injuste. Le gouvernement accorde de fortes primes dans le but de favoriser l'industrie du fer au Canada, et le ministre des Chemins de fer et Canaux sait parfaitement que le parlement n'a jamais voulu qu'à ces primes on ajoutât des contrats à prix élevés de façon à permettre à une compagnie de s'emparer seule de tous

les avantages. Le but des primes était d'encourager l'industrie du fer dans tout le Canada et le ministre sait parfaitement que ce contrat de $4,000,000 va avoir un effet opposé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Supposons que le prix des rails tombe de $36 à $20 la tonne, l'honorable député dira-t-il encore que c'est un contrat de $4,000,000 ?

M. CLANCY : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, pourquoi le dire ?

M. CLANCY : Parce qu'il est possible que le prix des rails augmente encore et alors ce serait un contrat de plus de $4,000,000. Le Canada a rempli son devoir en accordant ces primes, et c'était l'intention du parlement qu'il n'y eût pas de préférences entre les compagnies, que toutes eussent l'occasion d'en avoir leur part. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas dit dans son contrat que le prix de ces rails serait réglé par celui qui prévaudrait au Canada, parce que nous aurons, peut-être, alors, d'autres aciéries ? Pourquoi aussi n'a-t-il pas inclu les prix des Etats-Unis ? Il est inutile pour nous de nous inquiéter de savoir si ce contrat est légal. Le ministre a lié le pays légalement pour un an, et il l'a lié, en honneur, pour quatre autres années. Je suis d'avis, et ici, je ne parle que pour moi-même, qu'il est de notre devoir et surtout dans l'intérêt du peuple que nous achetions nos rails là où nous pouvons les avoir à meilleur marché. Ces primes que nous donnons pour encourager l'industrie du fer sont les plus généreuses qui aient jamais été accordées dans aucun pays, et il était du devoir du gouvernement dans cet achat de rails de donner à d'autres compagnies l'occasion de soumissioner pour que les rails coûtassent le meilleur marché possible. Les électeurs de l'honorable député (M. Kendall) ne le remercieront pas d'avoir dit qu'il n'y a pas dans la Nouvelle-Ecosse de minérai propre à faire des rails d'acier. S'il se hasarde à dire la même chose dans la ville de Sydney, je crois qu'il n'aura pas une réception bien enthousiaste.

M. KENDALL : J'ai pour habitude de faire partout les mêmes déclarations et j'ai dit à Sydney et même d'une façon plus explicite ce que j'ai dit ici. J'expliquerai cela à mon honorable ami, plus tard.

M. CLANCY : Alors, je dirai que l'honorable député a plus de courage que de jugement. Vu les grands avantages que Sydney possède il y aura probablement une usine de rails d'acier établie là d'ici à un an. Il lui faudra compter sur l'exportation pour se soutenir, tout comme la compagnie de force motrice du lac Supérieur devra compter sur le commerce d'exportation après qu'elle aura rempli ce contrat. Mais, quoi qu'il en soit, toutes les compagnies canadiennes devraient être mises sur le même pied par rapport à la clientèle du gouvernement. Le pays considèrera ce contrat extrêmement imprévoyant, et ce qu'a dit mon honorable ami de Toronto (M. Brock) est entièrement dans la note de l'opinion publique. Je défie le ministre des Chemins de fer et Canaux de nous dire qu'il ne pourrait pas aujourd'hui faire un contrat pour des rails livrables dans quatorze mois à un prix infiniment plus bas que celui mentionné au contrat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Naturellement, je ne pourrais pas, sans me renseigner auparavant, faire une déclaration, mais je crois qu'il ne serait pas possible de faire, aujourd'hui, un contrat pour rails livrables, la semaine prochaine, à un prix moindre que le contrat que nous avons fait en août dernier. Je crois cela, bien que je ne puisse pas faire à ce sujet une déclaration aussi catégorique que celle que j'ai faite antérieurement et qui est le résultat de renseignements que j'ai obtenus de personnes bien informées. Mais je crois que l'honorable député (M. Clancy) prend une attitude que ses amis de l'autre côté de la Chambre n'approuveront pas. Il dit qu'une proposition comme celle que nous avons faite avec la compagnie de M. Clergue en vue d'encourager l'établissement d'une nouvelle industrie aurait dû être ouverte à la concurrence des manufacturiers de rails d'acier des Etats-Unis. Je demanderai à mon honorable ami de proposer une motion incorporant ces vues là, et il verra combien de partisans de son idée il trouvera dans son propre parti.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudra-t-il me permettre. Je ne parle que pour moi-même, mais je ne crois pas être en désaccord avec les opinions des députés d'un côté ou de l'autre de la Chambre, ni parler contre le bon sens, lorsque je dis que le consommateur canadien a droit d'acheter en Angleterre, au Canada ou aux Etats-Unis, au plus bas prix possible et que nous devons économiser ainsi les deniers publics.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'a posé aucune restriction à sa prétention et je répète ce que j'ai dit, il y a quelques instants. L'honorable député cherche maintenant une porte de sortie, et il n'osera pas proposer une motion à cet effet devant la Chambre. Je l'en défie, et je prédis que s'il le faisait, il n'aurait pas un député pour l'appuyer. Et pourquoi ? Parce que chacun sait que les manufacturiers des Etats-Unis ont des prix différentiels. Ils vendent moins cher lorsque c'est pour l'exportation au Canada.

J'en ai eu l'expérience lorsque j'ai acheté des rails d'eux pour le gouvernement. J'ai acheté d'une usine aux Etats-Unis des rails à $32.60 la tonne lorsque personne aux Etats-Unis ne pouvait les acheter à moins de $35. Cette usine consentait à réduire ses prix de $2.40 parce que les rails étaient destinés au Canada. Et mon honorable ami

croit-il encore que quelqu'un qui voudrait réellement établir au Canada une industrie de rails d'acier exposerait nos fabricants à soutenir la concurrence de prix réduits de cette façon. Si on faisait cette proposition à une compagnie, quelle serait la réponse ? On nous répondrait : Messieurs, nous refusons. Lorsque nous sommes entrés en négociations avec la Compagnie de force motrice du lac Supérieur, cette compagnie nous a dit : Nous ne pouvons pas nous risquer dans cette entreprise si vous nous soumettez à la concurrence des Etats-Unis. Basez vos prix sur le marché d'Angleterre et nous consentirons. Pouvait-il y avoir rien de plus juste ? Je demande de nouveau à mon honorable ami, s'il veut incorporer dans une motion les opinions qu'il a exprimées à ce sujet et les soumettre à la Chambre.

M. COCHRANE : Oh ! soyez donc sérieux !

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je suis sérieux et si l'honorable député professe ses opinions qu'il les incorpore dans une motion, et qu'il les soumette au parlement. Mon honorable ami a un autre sujet de plaintes. Il dit que le gouvernement a tort de donner un contrat dans cette forme et pour cette fin à une compagnie qui reçoit déjà la grosse prime du gouvernement sur son fer et son acier. L'honorable député me paraît trouver la prime excessive.

M. CLANCY : Assurément, l'honorable ministre n'osera pas dire cela. J'ai dit que la prime était une bonne chose, que je l'approuvais, mais j'ai ajouté qu'elle donnait à l'industrie du fer au Canada des avantages immenses, tous les avantages que nous étions tenus de lui donner dans la vente des rails au gouvernement, et que tout autre avantage ne serait donné qu'au dépens du trésor public.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si j'ai mal interprété les paroles de l'honorable député, je lui en fais mes excuses. J'ai cru qu'il avait dit que nous faisions à cette compagnie des conditions extrêmement libérales. Que voulait-il dire lorsqu'il a insisté sur le fait que la compagnie avait reçu tout ce qu'elle avait droit d'attendre. Qu'il l'ait voulu ou non, les paroles de l'honorable député pouvaient laisser dans l'esprit de tous ceux qui l'ont entendu l'impression qu'il n'approuvait pas entièrement notre politique relativement aux primes sur le fer. Mais mon honorable ami prétend que ce n'est pas ce qu'il a voulu dire. Il veut traiter les compagnies de fer de la façon la plus généreuse. Mais que propose-t-il de faire ? Après avoir encouragé la fabrication du fer et de l'acier en gueuse au moyen de primes, s'arrêtera-t-il en chemin et dira-t-il : " Je ne donnerai aucun autre avantage à ces manufactures sur les manufactures étrangères ; je ne leur offrirai aucune aide pour les engager à augmenter leur industrie et en faire surgir d'autres très importantes, parce que nous leur avons déjà donné une prime sur leur fer et leur acier." Mais si ces compagnies s'adressent au gouvernement et leur disent : " Nous fabriquons l'acier en gueuse et nous voudrions le convertir en rails et en pièces de construction ; nous voudrions employer à ces travaux des ouvriers canadiens ; nous voudrions établir des industries qui donneront de l'ouvrage à beaucoup de monde et feront circuler beaucoup d'argent, mais malheureusement nous ne pouvons pas le faire parce que nous avons à soutenir la concurrence des produits des Etats-Unis qui ne paient pas de droits de douanes à moins que vous, comme gouvernement, dans vos achats de matériaux, ne consentiez à nous donner certains avantages sur les fabricants de l'étranger, nous ne pouvons pas établir notre industrie." Que devrions-nous répondre d'après l'honorable député ? Devrions-nous dire : " Non, nous ne vous aiderons pas à établir cette industrie, nous n'achèterons pas vos rails d'acier ; nous ne vous aiderons pas à employer d'autres ouvriers au Canada, parce que vous avez déjà reçu une prime sur votre fer et votre acier en gueuse ; ne vous attendez pas à ce que nous vous donnions rien de plus que ce que nous donnons aux manufacturiers étrangers." Je demande à mon honorable ami d'incorporer ces vues dans une motion, que je le défie de soumettre à l'approbation de la Chambre. S'il le fait, nous verrons jusqu'à quel point mon honorable ami sera appuyé par ses amis.

Mon honorable ami a dit que nous avions mis entre les mains de M. Clergue toute l'industrie des rails d'acier du Canada ; il voudrait faire croire que la fourniture de 25,000 tonnes de rails par année, pendant cinq ans, est une quantité si considérable qu'elle va écraser tout le monde et qu'elle aura une grande influence sur l'approvisionnement du monde entier. Puis, il se laisse emporter par son imagination et exagère notre proposition. Quelle espèce d'usine pourrait-on établir si elle ne devait produire que 25,000 tonnes de rails par année? Cela ne pèserait pas une plume dans les affaires d'une usine manufacturière ordinaire, et l'idée d'établir une compagnie pour fabriquer cette seule quantité de rails, par année, ne mériterait pas un instant de discussion. Lorsque les usines de M. Clergue seront en pleine opération, on y fabriquera plutôt 200,000 tonnes de rails d'acier, par année, que 20,000. Pour cette immense production il lui faudra trouver un marché. Le gouvernement n'est pas le seul acheteur de rails au Canada. La Compagnie du chemin de fer Grand Tronc en a besoin de 50,000 tonnes immédiatement, et la Compagnie du Pacifique en achète continuellement. Beaucoup d'autres chemins de fer se construisent actuellement partout dans le Canada, et tous ces chemins de fer

auront besoin de rails d'acier. Il y a tout lieu d'espérer qu'en dehors du Canada il y aura aussi un marché considérable capable d'absorber une grande quantité de rails, et je n'ai aucun doute que toutes ces espérances se réaliseront. Mais la certitude d'une commande de 25,000 tonnes par année, pendant cinq ans, était suffisante pour donner l'impulsion nécessaire à la fondation de l'industrie, et cela n'a rien coûté au peuple du Canada, car nous achetons nos rails à des conditions aussi économiques que nous pouvons les avoir sur le marché de Londres, où tous les concurrents du monde se rencontrent.

Mon honorable ami de Norfolk-sud (M. Tisdale) ne paraît pas partager les opinions de plusieurs de ses amis de l'opposition. Il est entièrement en faveur de cette proposition ; il ne la critique pas pour les mêmes raisons que quelques-uns nous ont données. Il veut que nous fassions le contrat plus sévère. Il ne nous blâme pas d'avoir encouragé cette industrie. Au contraire, il nous approuve entièrement ; il se sépare de ses collègues sur ce sujet, mais il nous demande de faire ce contrat obligatoire pour cinq ans. Il veut que nous fassions le contrat pour cinq ans, à raison de 25,000 tonnes par année, et je comprends parfaitement pourquoi l'honorable député demande cela ; mais il y a des raisons très fortes qui s'y opposent. J'aurais voulu, moi-même, faire le contrat de la façon que le propose mon honorable ami, mais nous avions à considérer la question à tous ses points de vue, et nous ne nous sommes pas crus justifiables de faire à la Compagnie de force motrice du Lac Supérieur une proposition couvrant une aussi longue période. Nous avons cru devoir limiter le contrat à une année seulement, tout en donnant l'assurance que, si le gouvernement pouvait le continuer pendant cinq ans, il le ferait. Et M. Clergue a accepté cette proposition. Il n'a rien demandé de plus, et il reçoit tout ce qui a été convenu. Puisque M. Clergue est satisfait de ces conditions et qu'il ne trouve rien à redire, soit aux termes de l'arrêté ministériel, ou aux clauses du contrat, car il n'est pas encore rédigé ; puisqu'il a déclaré son intention de le remplir, je demanderai à mon honorable ami si, dans les circonstances, il ne devrait pas cesser toute opposition qu'il pourrait avoir à ce contrat, parce qu'il n'irait pas aussi loin que M. Clergue l'a demandé. Sûrement, mon honorable ami ne demandera pas plus que M. Clergue, et il ne cherchera pas à protéger les intérêts de M. Clergue plus que M. Clergue lui-même. Dans un contrat de cinq ans, il y a toujours cette difficulté de fixer le prix pour les années à venir.

M. Clergue pourrait bien se plaindre que le prix fixé comme prix courant en Angleterre, n'est pas véritablement le cours anglais, si celui-ci n'est pas spécifié par écrit d'année en année. Ainsi, je considère que, dans n'importe quelle circonstance, il n'y a pas lieu de critiquer les termes du contrat, et comme le principal intéressé se déclare satisfait, je ne comprends pas pourquoi mes honorables amis de la gauche s'inquiéteraient davantage.

M. CLANCY : Les membres de cette Chambre qui ont une heureuse mémoire se souviendront de la déclaration de l'honorable ministre. N'a-t-il pas déclaré en effet que le sort de cette industrie dépendait de ce contrat ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai parlé de la fondation de cette industrie.

M. CLANCY : Deux choses étaient nécessaires nous a-t-il dit : Un contrat de cinq ans et l'absence de toute concurrence de l'étranger. Pourtant, il admet que ce que la compagnie fournira au Canada ne sera qu'une simple bagatelle.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce qu'elle fournira au gouvernement.

M. CLANCY : Comment concilier cette déclaration avec l'autre, dans laquelle le ministre nous a dit que le sort de cette industrie, sa création, du moins, dépendait d'un contrat de cinq années de durée ? Puis, il nous a déclaré cette après-midi que la compagnie devrait être à l'abri de la concurrence américaine. Le ministre a pour souffler le chaud et le froid, un talent remarquable que je ne reconnais à personne autre. Je rappellerai avec votre permission au ministre qu'il a oublié que le ministre des Finances a déclaré dans cette enceinte que les fortes primes—auquelles je ne trouve pas a redire—ont été données pour contrebalancer l'effet de l'abaissement des droits protecteurs sur le fer. L'honorable ministre entend-il encore ici souffler le chaud et le froid ? Contredit-il l'assertion du ministre des Finances qui a déclaré que l'augmentation de la prime devait compenser la réduction des droits de douane ? Il faut, a-t-il dit, leur donner l'équivalent de la protection dont ils sont privés par l'abaissement des droits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pas sur les rails. L'honorable député sait qu'il n'y a pas d'impôt sur les rails et que, par conséquent, nous n'avons pas pu les priver d'aucune protection.

M. CLANCY : Le ministre des Chemins de fer et Canaux disait il y a un instant que faute de prélever des droits sur les rails d'acier, les articles étrangers pouvaient concurrencer les produits canadiens et détruire notre industrie nationale de fond en comble. Qu'il interroge son voisin—homme d'une haute réputation et d'une grande habileté—qui déclara pendant des années qu'il ne fallait pas prélever des droits pour protéger n'importe quelle industrie mais qu'on devait laisser l'ouvrier à son sort. Qu'il tra-

vaille davantage et mange moins, disait-il. Aujourd'hui son collègue élève la voix pour nous apprendre combien il est important de procurer de l'ouvrage à nos ouvriers.

Pendant dix-huit années la droite d'aujourd'hui a combattu pour la défense des principes qu'elle prônait alors, mais elle a été vaincue et subjuguée. Maintenant nos adversaires ressemblent, si je ne me trompe, à ces oiseaux de la famille du faucon qui ne construisent pas de nids, mais s'emparent des nids des autres oiseaux. On ne saurait nous accuser de renier le principe de la protection, de ne pas nous soucier du travail des ouvriers. Nous avons combattu pour cette doctrine, et nous l'avons fait triompher. Quant à moi—j'assume la responsabilité de ce que j'avance—je crois que nous avons suffisamment accompli notre devoir en accordant des primes pour la fabrication du fer et de l'acier et que nous avons par là favorisé de notre mieux la création d'industries qui procurent du travail à l'ouvrier. Que devons-nous faire ensuite ? Protéger les contribuables de ce pays. Je ne suis qu'un humble membre de la Chambre et je n'ose pas croire que mon opinion est généralement partagée, cependant, je la crois aussi bonne que si la majorité de la députation pensait comme moi. Je prétends que nous avons accompli notre devoir en ce qui a trait à l'encouragement de cette industrie, et que celui à qui est confiée aujourd'hui la garde du trésor public devrait veiller à la protection des droits des contribuables.

Si des arrangements semblables à celui que nous discutons avaient été conclus il y a dix ans, avant que nos adversaires n'aient escaladé le pouvoir, qu'auraient-ils dit? Ils auraient fait observer que nos fabricants obtenaient un avantage de six ou sept dollars par tonne et nous auraient demandé pourquoi ils ne soutenaient pas la concurrence des fabricants américains. Je me figure entendre leurs appels éloquents au sentiment populaire. Je suis certain que la déclaration du ministre n'a en rien amélioré sa position et que le public ne partagera pas son opinion.

L'honorable M. TISDALE : Je n'ai qu'un mot d'explication à donner. Ou je me suis mal exprimé, ou le ministre ne m'a pas compris. J'ai dit que si le gouvernement avait entendu se lier par l'arrêté ministériel, il devrait demander à la Chambre de ratifier ou de rejeter l'arrangement. Cependant, j'ai commencé par dire qu'on avait récriminé contre les reproches adressés au ministre. J'ai déclaré que j'approuvais quelques-unes des critiques du représentant de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart) et j'ai dit que l'arrêté du conseil eut mieux valu s'il avait stipulé qu'à l'avenir le prix des rails vendus à l'Etat dépendrait du cours des marchés où la concurrence se fait sentir plutôt que des prix de vente à Londres. Mais, je dis et je répète que je suis favorable à un arrangement du genre de celui-ci. Mais sachons si le gouvernement engage sa parole, si le présent contrat doit prendre fin à l'expiration d'une année ou durer plus longtemps.

Le MINISTRE DES DOUANES : Inutile, je le suppose, de faire observer aux députés de la gauche qu'ils ne sont pas d'accord dans leurs critiques. Si j'ai bien compris, le représentant de Norfolk-sud (l'honorable M. Tisdale) approuve le contrat, mais il croit qu'on aurait dû en étendre l'application. Le député de Bothwell dit qu'ayant accordé une prime pour la fabrication du fer et de l'acier, nous avons accompli notre devoir et que nous avons tort de conclure un marché avec la compagnie canadienne sans les soumettre à la concurrence des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Je crois que le député de Bothwell est à peu près seul de cette opinion, comme l'a dit le ministre des Chemins de fer. Aux représentants de Norfolk-sud et de Lanark-sud, je ferai observer qu'on s'est longtemps demandé si le Canada devrait frapper d'un droit les rails d'acier. Les députés de la gauche soutiennent qu'ils ont créé plusieurs industries canadiennes, grâce à un tarif protecteur. Mais lorsqu'il fut question jadis de prélever un droit sur les rails d'acier, on s'en souvient, la gauche, comme la droite, prétendit que ces articles n'étant pas frabriqués au Canada où le besoin de voies ferrées se faisait sentir, il était important que des chemins de fer fussent construits à un coût qui leur permettrait de transporter marchandises et voyageurs moyennant des prix modérés. On prétendit que l'imposition d'un droit sur les rails augmenterait le coût de la construction et qu'il ne serait pas sage de favoriser la fabrication au pays de rails d'acier, en prélevant un droit élevé. Si la gauche avait suivi relativement à cette industrie la même ligne de conduite que pour les autres, elle aurait prélevé un droit de 30 pour cent par exemple, sur les rails d'acier, et aurait augmenté par là le prix d'importation de ces articles de $8 à $10 par tonne. Cela eut constitué un fardeau constant pour nos compagnies de chemins de fer, une hypothèque sur les milliers de milles de voie ferrée du Canada qu'il aurait fallu renouveler.

M. CLANCY : Est-ce le gouvernement du jour qui a permis l'importation en franchise des rails d'acier?

Le MINISTRE DES DOUANES : Les rails d'acier entraient en franchise. Mais la présente administration a pris des mesures qui, croyait-elle et croit-elle encore, seront approuvées par la Chambre, pour encourager la création de cette industrie sans que le consommateur ait à payer davantage pour ces articles. Cette conduite recevra l'approbation des hommes politiques, sans distinction de parti. Je le répète, le pays n'y perd rien, aucune dette ne grève les milliers de milles de voie ferrée du Pacifique-Canadien, du Grand Tronc ou des autres compagnies, ni

le trésor fédéral ; la seule condition imposée a été de s'engager à ne pas acheter aux Etats-Unis des rails d'acier à des prix dérisoires. Mais prétendra-t-on qu'il eut été juste de conclure le marché que nous avons conclu, ayant cette fin en vue, en stipulant que les fabricants devraient soutenir la concurrence d'articles vendus à vil prix ? Seul, au meilleur de ma connaissance, le représentant de Bothwell a soutenu cete thèse. Eh bien! S'il faut un juste prix, non un prix dérisoire, si ce prix doit être de $32 pendant l'année courante, si l'an dernier le cours du marché anglais est de $25 et s'il descend à $20 pendant la durée du contrat, l'honorable député nous reprochera-t-il d'avoir donné naissance à cette importante industrie comme nous l'avons fait ?

Il croit voir une contradiction dans le discours du ministre des Chemins de fer. Celui-ci dit que cet arrangement conclu entre l'Etat et M. Clergue a eu pour résultat de créer cette entreprise, et l'honorable député croit que cette déclaration est contredite par le ministre lui-même qui déclare ensuite que la quantité de rails achetés par le gouvernement n'est qu'une quantité infime lorsqu'on la compare à la consommation totale de rails d'acier dans le Canada tout entier. Ces deux déclarations ne sont pas contradictoires. L'honorable député sait que 25,000 tonnes de rails d'acier sont peu de choses comparativement à la quantité de ces articles employés sur le parcours des voies ferrées canadiennes. Elles pourraient, je le suppose, suffire à couvrir 200 milles de chemin de fer, mais le ministre des Finances dit qu'il y a au Canada seulement 17,000 milles de voies ferrées. Le parlement a cru sage d'accorder des subventions à ces centaines de milles de chemin de fer dont la plupart se construisent et de stipuler—ce qui a été une innovation apportée l'an dernier aux principes reconnus des députés de la gauche—que les compagnies subventionnées devront acheter des rails de fabrication canadienne, si elles peuvent les obtenir à aussi bon compte ici qu'ailleurs. Le gouvernement a donné naissance à la Compagnie Clergue en consentant à acheter d'elle, pendant l'année courante, 25,000 tonnes de rails d'acier, à un juste prix, de l'aveu même de la gauche, au cours du marché anglais qui, au dire du ministre des Chemins de fer, est aujourd'hui le même que le cours du marché américain, si nous tenons compte des frais de transport. Nous achèterons 25,000 tonnes l'an prochain et 25,000 l'année suivante au prix courant de Londres. Ce marché a donné naissance à cette entreprise qui avait besoin d'encouragement, d'un faible stimulant. Quoi qu'en pense l'honorable député, je crois que le peuple canadien considérera que cet arrangement est excellent. Quant au gouvernement, il est heureux que ce débat ait été soulevé devant la Chambre et sera content de renouveler cette polémique devant le public. Il sera heureux de voir le député de Bothwell dire sur les tribunes politiques que, selon lui, le gouvernement n'aurait pas dû encourager la fondation de cette industrie sans obliger M. Clergue à soutenir la concurrence des prix dérisoires qui prévalent aux Etats-Unis. Il me semble entendre l'un de ses partisans lui dire : Est-ce que votre parti et vous-même n'avez pas constamment reproché au gouvernement de permettre l'importation au pays, des articles américains vendus à sacrifice ? N'avez-vous pas demandé au parti tory d'élever les droits de 15 ou 20 pour 100 pour enrayer cette importation ? Et vous prétendez aujourd'hui que M. Clergue devrait soutenir cette concurrence ! Il me semble que le peuple nous dira : Ayant fixé le prix courant, ayant soumis M. Clergue à la concurrence de tout l'univers, vous avez pleinement sauvegardé l'intérêt public. Il faut bien se rendre compte, M. l'Orateur, que le gouvernement en adoptant le cours du marché de Londres a mis M. Clergue en concurrence avec l'univers entier, quel que soit le prix qui sera fixé d'année en année, de même que le ministre des Chemins de fer et les compagnies de voies ferrées passent des contrats en Angleterre chaque année, stipulant que le prix des rails sera le juste prix du marché. Prétendra-t-il que cet arrangement n'aurait pas dû être conclu, qu'ayant accordé une prime pour la fabrication du fer et de l'acier, nous n'aurions pas dû faire davantage ? Mais le gouvernement a fait plus. Les chemins de fer qui se construisent seront des clients pour cette industrie. On a parlé de la compagnie de Sydney. On a changé de tactique, et l'ancien ministre des Chemins de fer dit que nous avons l'oreille aux propositions des autres compagnies. Nulle autre compagnie ne nous a fait d'offre ; personne n'a été lésé. La compagnie de Sydney se plaint-elle aujourd'hui ? Quelqu'un a-t-il fait entendre des doléances ? Personne de ceux dont les capitaux sont placés dans la fabrication des rails d'acier n'a fait entendre de plaintes.

M. WALLACE : Oui.

Le MINISTRE DES DOUANES : Qui ?

M. WALLACE : Le gouvernement le sait mieux que nous.

L'honorable M. HAGGART : La compagnie de Sydney, par exemple.

Le MINISTRE DES FINANCES : Où est la preuve de ce que vous dites ?

W. WALLACE : Dans le gousset du ministre des Finances.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore si l'honorable député connait aussi bien ce qu'il y a dans mon gousset qu'il le prétend, mais s'il a des preuves que la compagnie de Sydney a formulé des plaintes, il devrait me les fournir.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre niera-t-il qu'après avoir passé le contrat, la Compagnie de Sydney ait voulu avoir sa part de l'entreprise de la fourniture des rails?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas le nier, n'en ayant jamais entendu parler jusqu'ici.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis le nier ; je puis démontrer que la Compagnie de Sydney nous a écrit à ce sujet nous disant que nous devrons nous assurer que les rails seront fabriqués au Canada. Mais elle ne blâme pas le contrat ; elle n'en voulait pas. Tout ce qu'elle désire, c'est que nous protégions les fabricants canadiens, que nous obtenions l'assurance que les rails ne seront pas importés des Etats-Unis.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre nie-t-il qu'on ait demandé à la Compagnie de M. Clergue de partager son contrat avec la Compagnie de Sydney?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, car je n'en sais rien ; je n'en ai jamais entendu parler jusqu'ici, soit directement, soit indirectement. Je me fais fort de dire, cependant, que la Compagnie de Sydney n'a jamais fait semblable proposition et qu'elle n'est pas en mesure de la faire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Nous ne sommes pas en mesure—du moins, je ne le suis pas—de savoir quels renseignements possèdent les députés de la gauche. S'ils connaissent des choses que le gouvernement ignorait lors de la passation de ce contrat, il n'y a pas lieu de blâmer l'administration. Mais vous avez entendu les affirmations du ministre des Chemins de fer et Canaux. Admettons que la Compagnie de Sydney est à la veille de fabriquer des rails d'acier. On nous dit qu'elle n'a pas encore pris de mesures à cette fin. Nous espérons, néanmoins, qu'elle fabriquera des rails d'acier, et nous serions heureux si d'autres compagnies se formaient dans le même but. Prétendra-t-on que nous aurions dû faire la sourde oreille lorsque, il y a près d'un an, on nous a proposé un arrangement de nature à favoriser l'établissement de cette industrie au Canada? L'honorable député dira-t-il que nous n'aurions pas dû prendre de mesure, attendre jusqu'à l'année courante, lorsque aucun effort n'a encore été tenté pour fonder une usine nulle part ailleurs? Veut-il dire que nous aurions dû attendre que trois ou quatre usines se fussent établies? Mais nous n'aurions pas, en agissant ainsi, atteint l'objet que nous poursuivions. Nous avons saisi l'occasion qui nous était offerte d'encourager ou mieux de créer la fabrication des rails d'acier, sans imposer le moindre fardeau aux contribuables du Canada et sans porter atteinte à aucune industrie nationale.

Mais, en supposant que les usines de Sydney ou d'autres établissements canadiens aient commencé à fabriquer les rails d'acier, comme l'a dit l'honorable ministre des Chemins de fer, est-ce que le simple fait d'avoir commandé ailleurs 25,000 tonnes de rails d'acier va étouffer ces industries naissantes, qui sont destinées à répandre leurs produits non seulement dans le pays, mais dans le monde entier? Il me semble puéril de tenir un pareil langage. Nous savons que les honorables membres de la gauche se vantaient d'être sur le point de révolutionner l'industrie du fer ; mais jamais ils n'ont mis leurs promesses à exécution. Ils ont parlé longtemps de ce qu'ils devaient faire, mais c'est le gouvernement actuel qui a crée et conservé cette industrie au moyen des primes qu'il donne aux fabricants, à des conditions nouvelles.

M. BROCK : L'honorable ministre des Douanes dit que cette industrie n'a rien coûté au pays. Qu'il me permette de lui demander qui paie les $150,000 que vous donnez en primes aux fabricants de rails d'acier?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne donnons pas un sou.

M. BROCK : Il y a une prime de $5 par tonne pour le fer en gueuse.

L'honorable M. HAGGART : $6 par tonne.

M. BROCK : $6 par tonne sur 25,000 tonnes, cela ferait $150,000 par année.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le gouvernement accorde une prime au fer en gueuse et aux loupes d'acier, mais un homme qui possède l'intelligence des affaires et l'expérience commerciale du député de Toronto-centre, va-t-il soutenir que ce serait une iniquité de faire un pareil marché avec une autre compagnie?

M. BROCK : Je reproche simplement à l'honorable ministre d'avoir affirmé que le gouvernement avait établi cette industrie sans imposer le moindre fardeau aux contribuables du pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, c'est ce que je soutiens.

M. BROCK : Et c'est ce que je nie.

Le MINISTRE DES DOUANES : La prime est accordée au fer en gueuse et aux loupes d'acier.

M. BROCK : Qui paie la prime ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le fabricant peut expédier les loupes sans fabriquer de rails d'acier.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui, c'est ce qu'il peut parfaitement faire.

M. BROCK : Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a raconté une toute autre histoire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il n'y a aucun doute qu'une prime est accordée à la fabrication des loupes d'acier.

M. BROCK : Qui la paie ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Le peuple canadien.

M. BROCK : Je n'ai jamais soutenu autre chose.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député prétend que le fait d'avoir acheté 25,000 tonnes de rails d'acier augmente les charges du peuple.

M. BROCK : Vous affirmiez avoir créé une nouvelle industrie sans avoir imposé la moindre charge au pays.

Le MINISTRE DES DOUANES : Oui.

M. BROCK : Il vous faut du fer en gueuse, je suppose, pour fabriquer des rails d'acier. Et vous donnez une prime de $6 par tonne pour encourager cette industrie.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je n'ai pas besoin de faire remarquer à l'honorable député que nous pouvons accorder une prime au fer en gueuse et aux loupes d'acier sans en payer une à la fabrication des rails d'acier.

M. BROCK : Mais vous ne pouvez payer ces primes sans puiser dans le gousset du contribuable.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est là un point qu'il ne vaut pas la peine de discuter. Nous payons des primes pour le fer en gueuse et les loupes d'acier ; nous savons cela.

M. BROCK : Vous ne pouvez le nier.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si l'argument de l'honorable député veut dire quelque chose, c'est que le Canada ne devrait pas fabriquer un seul rail d'acier.

M. BROCK : Non, monsieur.

Le MINISTRE DES DOUANES : Voilà son argument. Nous ne pouvons partager son opinion ; nous affirmons que nous avons bien fait d'avoir créé cette industrie. Mais je dirai immédiatement que le fait d'avoir acheté 25,000 tonnes de rails d'acier de M. Clergue, ne peut porter atteinte à l'établissement de Sydney ou à toute autre usine semblable. Le marché canadien est ouvert à ces aciéries qui chercheront à y écouler leurs produits, si elles y voient leur avantage. Le gouvernement croit que la fabrication des rails d'acier au Sault-Ste-Marie n'aurait pas pris le développement qu'elle a atteint s'il n'avait pas donné cette commande à M. Clergue. Des années se seraient écoulées et rien peut-être ne serait venu assurer l'établissement de cette grande industrie.

Nous n'avons pas agi de façon à nuire aux chemins de fer du pays. Nous laissons les rails d'acier sur la liste des articles admis en franchise. Nous achetons ces rails au prix ordinaire du marché de Londres, et nous créons une industrie nouvelle sur les bords du lac Supérieur. Le gouvernement n'a pas à se mettre sur la défensive, au contraire il est en droit de prendre l'offensive et de se féliciter de ce qu'il a fait. Nous savons que le pays approuvera notre conduite.

Nous accordons une prime à la fabrication du fer. Nous avons assuré l'établissement de cette industrie et nous avons fourni les fonds nécessaires à son développement. Nous avons fait davantage. Le droit était autrefois de $4 par tonne sur le fer en gueuse, nous l'avons réduit à $.50 ; il était de $13 par tonne puis de $10 sur les articles d'acier et nous l'avons réduit à $7 dans l'intérêt des consommateurs et des ouvriers. De sorte que, tout en accordant une prime à la fabrication du fer et de l'acier, nous avons soulagé les consommateurs et les ouvriers en abaissant le tarif. Et au fur et à mesure que l'industrie du fer se développera nous serons en état de diminuer les impôts d'une façon encore plus sensible qu'aujourd'hui. Voilà notre œuvre ; elle parle assez haut en notre faveur que nous n'avons pas besoin d'en démontrer toute l'importance.

Les honorables membres de la gauche ont admis que nous n'aurions pu obtenir de meilleures conditions en achetant les rails sur le marché anglais, si l'on tient compte des frais de transport qu'il nous aurait fallu payer en sus.

L'honorable M. HAGGART : Qui a admis cela ?

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable ministre des Chemins de fer l'a affirmé, et je crois que personne ne l'a nié.

L'honorable M. HAGGART : Oh!

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député serait peut-être disposé à nier la chose. Je prends la déclaration du ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) qui doit savoir à quoi s'en tenir.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a dit que les membres de la gauche avaient admis la chose ; et j'aimerais savoir quel est celui d'entre nous qui a fait un semblable aveu.

Le MINISTRE DES DOUANES : Si au lieu d'admettre la chose, on la nie, je serai obligé d'entrer dans quelques détails. Le sujet qui nous occupe a provoqué une vive discussion et je présume que si l'on n'eut pas admis comme vraie la propositon que j'ai avancée, on l'aurait niée d'une manière formelle et catégorique. Qui ne dit mot consent. J'avoue que c'est le ministre des Chemins de fer qui a fait cette assertion ; mais l'honorable député de Lanark (l'honorable M. Haggart) ne l'a pas niée et ne la nie pas encore en ce moment. Il se contente de dire qu'il n'a jamais fait cet aveu.

Le prix des rails sur le marché anglais est raisonnable cette année, mais, aux termes de

notre contrat, le prix que nous paierons l'an prochain sera encore plus bas. Le gouvernement croit qu'en fondant une nouvelle industrie, en donnant une impulsion plus puissante à la fabrication du fer, en encourageant la création de nouveaux établissements industriels,—et les honorables membres de la gauche ont admis que tel serait l'effet de la politique que nous avons adoptée —en faisant surgir sur les bords du lac Supérieur des usines immenses destinées à la fabrication des locomotives et qui procureront du travail à un grand nombre de nos compatriotes, et tout cela : en achetant à un prix raisonnable, les rails dont les chemins de fer de l'Etat avaient besoin ; le gouvernement croit, dis-je, qu'il recevra les félicitations du pays.

Je suis heureux de la discussion qui a eu lieu et des critiques que l'opposition a dirigées contre nous au sujet de l'achat de ces rails d'acier, car le pays voit que nos adversaires sont loin d'être d'accord dans leur appréciation de notre acte administratif, et le peuple pourra lire la réponse victorieuse que le ministre des Chemins de fer a faite à toutes les attaques et, en même temps, constater les grands avantages que notre politique assurera au Canada sans augmenter, pour ainsi dire, les fardeaux du contribuable.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend la séance à huit heures du soir.

COMPAGNIE DE POUVOIR HYDRAULIQUE ET D'ESTACADES DES GRANDES CHUTES.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 89) "Acte concernant la Compagnie de pouvoir hydraulique et d'estacades des Grandes-Chutes."—(M. Costigan.)

M. l'ORATEUR : Suspendu.

M. LaRIVIERE : Je ne vois pas pourquoi l'étude de ce bill serait encore ajournée. Il y a longtemps que ce projet de loi est inscrit à l'ordre du jour. Le comité des bills privés l'a discuté, renvoyé de nouveau au comité dont nous avons aujourd'hui le rapport. Je ne vois pas pourquoi on suspendrait encore la considération de ce bill.

M. l'ORATEUR : L'honorable député veut-il en proposer la troisième lecture.

M. LaRIVIERE : Je n'ai aucune objection à cela.

Le bill est délibéré en comité, rapporté, lu une troisième fois et adopté.

RANG DES BILLS D'INTERET PARTICULIER.

M. BRITTON : Il y a une couple de bills qui soulèveront une discussion, et, comme nous sommes à une phase avancée de la session, je propose que la Chambre mette d'abord à l'étude les projets de loi sur lesquels tout le monde est d'accord.

Quelques VOIX : Non.

M. l'ORATEUR : Il faut que la Chambre soit unanime.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

La Chambre se forme de nouveau en comité sur le bill (n° 106) concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud.

M. BALL : Je désire appeler l'attention de cette Chambre sur deux articles de ce bill, et en particulier sur les paragraphes "c" et "d". Pour pouvoir discuter cette question, il me faut remonter à la formation de la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, en 1893. Cette année-là, le gouvernement de Québec, dont le chef était M. Taillon, accorda une subvention de $100,000 au syndicat Tourville, composé de l'honorable M. Tourville, de M. Beauchemin et de quelques autres personnes.

En 1894, ce syndicat demanda à la législature de Québec, une charte lui accordant le pouvoir de construire de Saint-Lambert à Lévis, une voie ferrée qui devait prendre le nom de "Chemin de fer de la Rive Sud". Mais comme il y avait une autre charte autorisant la construction d'une ligne dans la même direction, à savoir le chemin de fer Grand Oriental, et que des travaux avaient été exécutés à Yamaska et à Nicolet, je combattis le bill. Il y eut alors une conférence entre MM. Tourville et Beauchemin, représentant le syndicat, M. Beemer et moi, représentant les créanciers de la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental, le député de Nicolet, l'honorable M. Beaubien qui était alors commissaire de l'Agriculture et l'honorable M. Nantel, commissaire des Chemins de fer et des Travaux publics. Il fut entendu à cette conférence que le syndicat obtiendrait la charte qu'il demandait, mais à la condition qu'il achèterait le chemin de fer Grand Oriental, au prix de $70,000. Le syndicat ne voulut point payer plus de $60,000, et le gouvernement provincial prit, sur les $100,000 qui avaient été votés, $70,000 pour payer les dettes. Une des conditions imposées au syndicat, était que M. Beemer et moi devions devenir directeurs de cette compagnie de chemin de fer. Dans le préambule de l'acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, nous voyons les noms de l'honorable Louis Tourville, Joël Leduc, J. M. Fortier et de J. R. Wilson, de Montréal, et aussi ceux de H. J. Beemer, entrepreneur de Montréal, H. Beauchemin, de Sorel, et George Ball, de Nicolet. A cette date, le chemin de fer de Montréal et Sorel, aujourd'hui le chemin de fer de la Rive Sud, appartenait à MM. Tourville et Leduc, mais leur titre de pro-

priété n'était pas parfait. Aussi, lorsque la convention dont je viens de parler fut conclue, il fut entendu que les deux lignes, à savoir le chemin de fer de Montréal et Sorel et le Grand Oriental, seraient vendues à l'enchère. M. Armstrong devait acheter le Grand Oriental en payant les frais de justice et M. Tourville devait acheter le Montréal et Sorel à la même condition. Le jour fixé pour la vente, M. Tourville acheta cette ligne, moyennant $1,500, somme qui représentait exactement l'état des frais de justice. Quelques jours après eut lieu la vente du chemin de fer Grand Oriental, mais M. Beauchemin, sans respecter les conditions arrêtées et qui avaient été observées au sujet du Montréal et Sorel, aposta un enchérisseur, et la ligne fut adjugée au prix de $20,000, à M. Armstrong. Mais ce dernier ne put payer le prix d'adjudication, de sorte que les choses sont restées dans le même état qu'auparavant, et depuis cette époque, ni l'une ni l'autre de ces lignes n'ont pu obtenir de subvention du gouvernement.

Je me rappelle qu'un jour une nombreuse députation se rendit à Ottawa et eut une entrevue avec le premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Un train spécial, tout comme pour le voyage que nous venons de faire à Québec, avait été mis à la disposition des membres de la députation. Le ministère nous donna audience, mais nos porte-parole, au lieu de faire ressortir les avantages qu'il y aurait pour notre région d'avoir une voie ferrée le long du Saint-Laurent et un pont à Longueuil, se contentèrent d'attaquer M. Armstrong et de chercher à prouver qu'il était impossible de construire le chemin de fer Grand Oriental, et, en un mot, parlèrent de tout excepté de la question. Je me rappelle encore très bien la réponse que nous reçûmes. Voici, en substance, ce que nous dit le premier ministre : Messieurs, il y a trois chartes qui autorisent la construction de voies ferrées entre Montréal et Québec ; le chemin de fer du Comté de Drummond, celui de la Rive Sud et le Grand Oriental. L'ancienne administration en accordant ainsi des chartes qui conférent le pouvoir de construire deux lignes parrallèles, nous a mis dans un grand embarras, et nous ne savons maintenant que faire. Le mieux est de vous en rapporter à la sagesse du gouvernement.

En sortant de la salle, je rencontrai M. Beauchemin et je lui dis : " Eh bien ! que pensez-vous de notre entrevue avec les ministres?" " Oh !" me repondit-il, " tout s'est très bien passé. M. Armstrong et vous allez obtenir chacun une écaille et la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond va avoir l'huitre."

En 1899, M. Raymond Préfontaine était un des directeurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur. Comme il pouvait exercer une certaine influence sur le gouvernement, nous lui demandâmes, de la part des créanciers du " Grand Oriental," de chercher à obtenir des subventions pour le chemin de fer de la Rive-Sud, ainsi que pour le chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur, et de céder à M. Beauchemin cette partie de la ligne que nous n'avions pu réussir à vendre en 1894. Il était autorisé à consentir un acte de vente moyennant $70,000, le prix qui avait été stipulé auparavant. Nous devions diviser cette somme comme suit : M. Préfontaine, vu la grande influence dont il jouissait, devait recevoir $42,000 et payer les obligations qu'il avait contractées envers les banques en endossant les billets de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur. M. Beemer devait toucher $7,000. M. George Ball, $3,500 en à compte sur une créance de $20,000 qu'il avait contre cette ligne. M. Archibald Campbell devait recevoir $1,500, et le reste divisé entre les ouvriers et les ingénieurs.

J'ai dit, il y a un instant, que cette voie ferrée devait être vendue à l'enchère afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud à obtenir un titre indiscutable. M. Préfontaine avait obtenu jugement contre la Compagnie du chemin de fer " Grand Oriental," et c'est lui qui le fit vendre en 1894. M. Armstrong n'ayant pas payé le prix d'adjudication, M. Préfontaine fit vendre le chemin à la folle enchère de l'adjudicataire en défaut, et l'acheta au prix de $510, car personne ne lui fit concurrence.

Examinons maintenant ce que les créanciers ont reçu de M. Préfontaine. Je n'ai rien reçu, et MM. Beemer et Campbell me disent qu'ils n'ont rien reçu. Mais voici quelque chose de plus grave. M. Préfontaine n'a pas même payé les billets endossés par lui et qu'il avait promis payer, ainsi que je viens de l'indiquer. Voici un de ces billets.

M. DAVIS : Lisez-le.

M. BALL : Voici comment il se lit :

Montréal, 3 février 1899.

$4,000.

A un mois de cette date, nous promettons payer à l'ordre de C. N. Armstrong, quatre mille dollars à notre bureau ici.

Hon. ROSAIRE THIBAUDEAU,
Président.

EDGAR ARMSTRONG,
Secrétaire.

Sur le verso du billet il y a une foule de noms ; mais presque tous les endosseurs sont des hommes de paille. Je vois les signature suivantes : C. N. Armstrong, A. C. Wurtele, procureur ; J. R. Thibaudeau, R. Préfontaine, George Ball, James Baxter.

J'ai payé ce billet, et j'ai demandé à M. Préfontaine de me rembourser la part qu'il me devait en sa qualité d'endosseur, mais il a refusé. J'ai remis cet effet entre les mains de mes avocats le printemps dernier, mais, espérant que M. Préfontaine effectuerait un règlement, l'affaire est restée en suspens.

Il y a en circulation d'autres billets semblables à celui que je viens de lire. Les endosseurs ne sont pas tous les mêmes, mais le nom de M. Préfontaine est au dos de tous ces effets, qui représentent une somme totale de $42,000. M. Préfontaine désirait, par la vente du chemin, retirer tous ces billets de la circulation, mais il a empoché l'argent et il a laissé à d'autres le soin de payer ces billets.

L'honorable député (M. Préfontaine) était alors un des directeurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur, mais aussitôt que cette transaction eût été baclée, il a renoncé à la charge qu'il exerçait. Il ne pouvait plus vivre là où était M. Armstrong, et c'est depuis cette date que ce dernier est une si grande canaille aux yeux de M. Préfontaine.

Les membres de cette Chambre ont remarqué que M. Préfontaine avait assisté aux séances du comité lorsqu'on y a discuté les amendements à faire à la charte du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur. Vous savez avec quelle énergie M. Préfontaine a combattu le bill qui a été présenté à cette fin dans les intérêts des administrateurs de cette ligne. Et pourquoi ? Parce qu'il désirait que le chemin de fer de la Baie des Chaleurs fut vendu, car il voyait là une bonne aubaine pour lui et l'occasion d'une belle affaire. Mais, en dépit de son opposition, le bill, après avoir subi des amendements, il est vrai, a été adopté.

Aussitôt après avoir renoncé à sa charge de directeur, il fit demander par d'autres une charte à l'effet d'autoriser la construction d'un chemin de Paspébiac au Bassin de Gaspé, et il obtint pour la compagnie du chemin de fer de la Rive-sud une subvention de $3,200 par mille depuis Sorel jusqu'à Lotbinière. Il obtint en outre une subvention de $35,000 pour la construction d'un pont à Sorel ; $50,000 pour un pont à Yamaska, et $15,000 pour un pont à Nicolet. Les piles de ce dernier pont avaient été construites au prix de $35,000, et c'est pour cette raison que la subvention accordée fut moindre que pour les deux autres.

M. Préfontaine fit aussi accorder une subvention au chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur ; il devait la demander pour la section de Paspébiac au Bassin de Gaspé, mais après avoir renoncé à sa charge de directeur, il changea d'idée, et la demanda et l'obtint pour la section de Caplan à Paspébiac. Il obtint en outre une subvention pour un chemin dont le nom n'a pas été donné, de Paspébiac au Bassin de Gaspé. Voici le bill (n° 70) présenté à la dernière session aux fins de constituer en corporation la compagnie de chemin de fer de la Ligne courte de Gaspé. Il désirait se faire concéder cette charte, mais il n'a pas réussi. Il y a là un article l'autorisant à acquérir le chemin de fer de la Baie des Chaleurs et le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur.

J'ai dit, M. le président, ce que j'avais à dire. Je ne veux pas entraver l'adoption de ce bill. La Chambre, si elle le juge à propos, peut se rendre aux désirs de M. Beauchemin. Celui-ci a fait son devoir en payant ce qu'il s'était engagé à payer, et je crois qu'il ne serait pas juste de le priver de ses droits. Je m'en rapporte à la décision de la Chambre, après avoir fourni ces quelques explications. Je regrette de ne pas mieux posséder l'anglais, car j'aurais pu exposer la question d'une façon plus claire. J'ai fait de mon mieux et je laisse à la Chambre le soin de prendre une décision en la matière.

M. GEOFFRION : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de prendre le temps de la Chambre pour discuter ce projet de loi. Nous n'avons qu'une heure à consacrer aux bills privés, et mon honorable ami, le député de Nicolet (M. Ball) a prononcé un long discours. Le comité des chemins de fer a discuté à fond ce projet de loi, et ce comité est si nombreux que tout le monde connaît la question.

Si j'ai bien saisi le discours que nous venons d'entendre, l'honorable député de Nicolet s'oppose à la ratification d'un des actes. D'après les termes du bill, nous demandons la ratification de trois actes en vertu desquels la compagnie a acheté certaines voies ferrées. Si j'ai bien compris, le seul acte à la ratification duquel mon honorable ami s'oppose est celui qui concerne l'achat du chemin de fer Grand Oriental. Comme l'honorable député l'a dit, M. Armstrong s'est porté adjudicataire, à une vente faite par le shérif, de cette partie du chemin, mais il n'a pu payer le prix d'adjudication. Alors la ligne a été de nouveau mise aux enchères et M. Préfontaine l'a achetée. La vente s'est faite publiquement. M. Armstrong et tous les intéressés étaient présents, et ils pouvaient se porter enchérisseurs. Le shérif a vendu à M. Préfontaine, et tout le monde sait que le titre le plus parfait est celui que confère ce fonctionnaire public.

Nous avons ces différents titres par devers nous ; ils ont été produits devant le comité, examinés et discutés, et tout le monde sait ce qu'ils contiennent. Mon honorable ami (M. Ball) dit que M. Préfontaine avait pris un autre engagement en achetant le chemin, mais M. Préfontaine nie la chose. Mais en supposant que cela soit vrai, une semblable convention n'affecte en rien le contrat consenti par le shérif. On nous dit que l'engagement est verbal. Si l'on a des droits à exercer qu'on s'adresse aux tribunaux ; c'est sur ce terrain qu'il faut discutes les faits et non sur le parquet des communes. Il n'y a rien qui s'oppose à la ratification, par cette Chambre, des titres que le shérif a conférés ; et c'est là tout ce que nous demandons. Nous voulons aussi avoir quelques années de plus pour parachever le chemin. Nous avons démontré au comité que notre demande était légitime et on nous a donné raison.

M. SPROULE : Au comité des chemins de fer, ce bill, a attiré notre attention par le nombre et la variété d'actes d'achat et de vente, de conventions et de marchés qu'il paraît comporter et contenir. C'est un de ces bills qui ont une histoire qu'il serait intéressant de connaître, pour celui qui aurait le temps de se livrer à une semblable étude et le fil nécessaire pour se guider dans ce labyrinthe. , ,

En comité, nous n'avons pu obtenir les renseignements qui nous auraient permis de discuter ce projet de loi avec intelligence. Cependant, on nous demande de ratifier ces ventes, de les déclarer légales sans nous occuper des droits qu'elles peuvent sacrifier et des transactions malhonnêtes qu'elles peuvent couvrir. Voilà un de ces bills que, d'après moi, le parlement ne devrait jamais adopter. On a fait des efforts pour empêcher le comité de le voter, mais sans succès ; aujourd'hui la mesure est soumise à la Chambre et on nous demande de l'approuver. Je suis certain que si un tiers des députés était bien au courant des transactions que l'on veut faire ratifier au moyen de ce projet de loi, nous en voterions le rejet d'emblée et aussi vite que le Greffier de la Chambre pourrait enregistrer nos votes.

M. HENDERSON : Je veux aussi protester contre l'adoption d'un bill de cette nature. Je suis certain qu'un juge de la cour Supérieure et une demi-douzaine d'avocats n'auraient pas trop de trois semaines ou d'un mois pour découvrir toutes les difficultés dont est hérissé le titre de propriété. Malgré tout cela, et sans tenir compte de la discussion que ce projet de loi a provoquée, simplement après quelques courtes explications données au comité des chemins de fer, on nous demande de ratifier une convention et des actes dont nous ne connaissons pas la légitimité. Je crois que c'est là une législation dangereuse. Nous sommes exposés à sacrifier, à notre insu, des droits précieux appartenant à des tiers ; nous ne connaissons certainement pas le fond et le tréfonds de cette affaire.

Je crois qu'une des fortes raisons qui ont fait hésiter ce soir la Chambre à adopter ce bill est que des ministres présents au comité des chemins de fer ont protesté et voté contre cette mesure. Si la Chambre adopte ce projet de loi, je crois que ce serait censurer le gouvernement, car celui-ci désire que ce bill soit rejeté. Je demande aux partisans du gouvernement s'ils vont le blâmer de ne pas observer la plus stricte neutralité au sujet des bills privés dont la Chambre est saisie. Pour ma part, je suis d'avis qu'un gouvernement doit se prononcer sur toute mesure législative soumise au parlement.

Il n'y a pas de doute que le département des Chemins de fer et Canaux avait donné au ministre qui le préside son opinion sur la matière, car celui-ci s'est énergiquement prononcé contre ce bill. L'honorable député de Québec-ouest (l'honorable M. Dobell) a pris la même attitude et a combattu ce projet de loi. Je suis convaincu que ces messieurs savaient mieux que nous à quoi s'en tenir et qu'ils avaient de bonnes raisons d'adopter une semblable ligne de conduite ; et, comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas douté que leur attitude reflète la pensée de tout le ministère. Les membres de la droite doivent y regarder à deux fois avant de condamner le gouvernement et d'appuyer un bill dont ils ne connaissent pas le fond.

M. CLARKE : J'ai reçu, il y a quelques jours—et je présume que plusieurs députés sont dans le même cas que moi—une circulaire imprimée dont l'objet est de protester contre l'adoption du projet de loi que nous discutons en ce moment. Elle porte la signature d'un nommé J. H. Wood qui demeure au No 101 de la rue Bleury, Montréal. Je ne connais pas cet homme, mais voici ce qu'il déclare :

> Che monsieur,—Au nom d'un certain nombre d'ouvriers dont les droits seraient mis à néant par l'adoption du bill concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud dont la Chambre est saisie, je vous prie humblement de nous fournir l'occasion d'exposer notre cause devant le comité des chemins de fer.
>
> La compagnie demande au parlement de ratifier certains titres de propriété qui sont en litige devant les tribunaux, mais une semblable ratification priverait de leurs droits ceux pour qui je parle et un grand nombre de créanciers.
>
> La Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud est une de celles que mentionne le dernier rapport de l'auditeur général au sujet du pont de Sorel. La façon dont elle a conduit cette affaire nous justifie certainement de vous prier d'étudier à fond la demande qu'elle fait aujourd'hui au parlement.
>
> Bien à vous.
>
> J. H.WOOD.

Je n'ai pas pu être présent quand le bill est venu devant le comité ; autrement, j'y aurais lu cette lettre. Je ne sais pas ce qu'elle vaut ; je l'ai simplement lue pour que les députés aient connaissance de ce qu'elle contient.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est sans doute pas tout à fait sans raison que l'on objecte à ce que les documents ou actes de vente qu'il est question de faire ratifier au moyen de ce bill ne soient pas incorporés dans le projet de loi, suivant la règle généralement suivie dans le comité des chemins de fer. Cette objection, si je suis bien informé, a été soulevée devant le comité des chemins de fer, mais rejetée. Je crois qu'il est bon, en cette occasion encore, de maintenir la décision du comité. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député d'Halton (M. Henderson) quand il dit que si la Chambre vote ce bill, ce vote sera une censure contre le gouvernement, parce qu'il arrive que deux membres du cabinet préféreraient suivre la pratique adoptée par le comité des chemins de fer. Je ferai remarquer à l'honorable député, cependant, que l'objection qu'il soulève n'a pas la

même valeur qu'elle aurait s'il s'agissait d'actes ayant pris naissance dans une autre province. D'après les lois de la province de Québec, les actes de la nature de celui qu'on veut faire ratifier sont ce qu'on appelle des actes authentiques. Il n'y a rien de correspondant, que je sache, dans aucune des provinces anglaises où règne le droit commun. Cet acte de vente, ou ce que nous appelons cet acte authentique, reste en dépôt entre les mains de l'officier, qui en a la garde. Jamais l'acte de vente ne va à l'acheteur ou au vendeur, il reste invariablement entre les mains de l'officier qu'il appartient, que ce soit le shérif, un notaire public ou un autre officier de loi. L'acte demeure dans son greffe, et l'officier ne peut qu'en délivrer des copies. Si dans les provinces qui jouissent du droit commun, on passe un acte de vente, l'acte peut être remis à un tiers et vous pouvez y avoir accès si vous savez où il est. Mais si l'on passe un acte de vente dans la province de Québec, un acte par le shérif, ou simplement un acte de garantie, ou un acte de vente ordinaire devant un notaire public, l'acte reste dans le greffe de l'officier devant lequel il a été passé. Celui qui a un intérêt à voir l'acte ne peut toucher à l'original, il ne peut qu'en acheter une copie. Ainsi donc, quand vous dites dans ce bill ou dans un bill similaire, que l'acte est de telle date et a été passé sous tel numéro, et déposé au greffe de tel officier, vous avez la désignation complète de cet acte et savez exactement à quoi vous en tenir, surtout si l'acte a été produit en temps et lieu comme il l'a été devant le comité des chemins de fer. On m'apprend que lorsque la question a été mise à l'étude, au comité des chemins de fer, tous les actes ont été produits et soumis à l'examen.

M. SPROULE : Je n'ai vu aucun des actes.

Le PREMIER MINISTRE : On m'a dit qu'ils ont été produits de façon à pouvoir être examinés par ceux des membres qui voulaient les voir, et assurément il eût été extraordinaire qu'ils ne le fussent pas. Mais les actes étaient là, bien qu'ils ne soient pas incorporés dans le bill. Mais avant de les incorporer dans le bill vous auriez eu à les examiner. Quiconque le veut, peut le faire simplement en s'adressant au dépositaire des actes, qui est en le cas présent le shérif de la ville de Montréal. C'est pourquoi mon honorable ami verra que son objection n'a pas le même poids que si l'arrangement à ratifier avait été effectué dans une province où règne le droit commun. Ainsi, bien que les actes ne soient pas incorporés en ce bill, il est clair, cependant, que nous les connaissons exactement. L'objet du bill est de ratifier un certain nombre de ventes par le shériff qui avaient fait passer ce chemin de fer des mains de ce qui était autrefois la Compagnie du chemin de fer Atlantique et lac Supérieur à celle de la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud. Ce chemin de fer a eu une triste histoire. Il a été entre les mains de gens qui ne l'ont jamais exploité, mais il a fini par passer entre les mains d'une compagnie fort respectable, qui l'exploite en ce moment d'une façon satisfaisante pour tout le monde. Ce serait grand malheur que ce bill ne fut pas adopté. Pour ce qui est des réclamations ou des créances de certains ouvriers, cette circulaire a été distribuée, je le sais ; mais la présente compagnie, la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud, n'a rien du tout à faire avec les réclamations de ces gens ; elle n'est aucunement responsable des créances de ces gens. S'il en existe, ce que je ne sais pas, les dettes ont été encourues par la Compagnie du chemin de fer Atlantique et lac Supérieur. Elles doivent avoir été encourues il y a au moins une douzaine d'années. On n'a pris depuis lors aucune mesure, que je sache, pour recouvrer ces créances. Le chemin de fer a été vendu de l'autorité du shérif, et il s'ensuit que ces gens n'ont pas en droit l'ombre d'une créance contre les propriétaires actuels. Je le répète, ce serait un malheur que ce bill ne fût pas adopté, et que les propriétaires actuels du chemin ne fussent pas à même de l'exploiter avec succès.

M. PREFONTAINE : On a observé que le titre n'avait pas été copié et inséré dans le bill. Je répondrai à cela en rappelant que la question a été laissée entièrement à la discrétion du comité. Voici une lettre qui m'a été adressée parce que je m'intéresse au projet de loi :

Dans l'affaire du bill concernant le chemin de fer de la Rive Sud.

M. Raymond Préfontaine,
Conseil du roi, membre du parlement.

Cher M. Préfontaine,—Je vous envoie un exemplaire de votre bill tel que je l'imprime. Je me suis entendu avec le rédacteur des lois du Sénat et nous avons adopté la présente forme pour éviter la nécessité d'imprimer les conventions, ce qui serait à la fois encombrant et inutilement dispendieux ; mais les détails nécessaires sur les actes en question sont énoncés, je crois, à l'exception de la date de l'enregistrement de l'acte de transport de Beauchemin à la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud (art. 2, par. " b "). Cette date ne se trouve pas sur le document. Si vous l'avez, veuillez me l'envoyer par le prochain courrier ; si vous ne l'avez pas, cela fera probablement peu de différence. Je me suis donné beaucoup de peine pour préparer le bill dans la forme qu'il a aujourd'hui et je crois que vous le trouverez satisfaisant.

Bien à vous,

A. H. O'BRIEN.

Les actes étaient entre les mains du secrétaire du comité des chemins de fer. Ils sont encore entre ses mains ; il en est le gardien. Si les actes ne sont pas reproduits en entier, ils sont, je crois, suffisamment définis dans le bill pour satisfaire quiconque serait inté-

ressé à en connaître le contenu. Quoi qu'il en soit, la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud n'est aucunement responsable. Du reste, les actes sont entre les mains du comité des chemins de fer. Il n'y a rien à cacher. Ce sont des documents publics inscrits au bureau d'enregistrement dans les différents comtés dans lesquels les biens sont situées.

M. SPROULE : Lors de l'étude de ce bill en comité des chemins de fer, quand différentes questions ont été posées au sujet du bill, pourquoi n'a-t-on pas produit les actes, s'ils étaient là?

M. PREFONTAINE : J'ai dit que ces actes étaient entre les mains du secrétaire du comité. Ils étaient sur le bureau du comité. Je les y ai vus, moi-même.

M. GEOFFRION : Certainement, et nous les avons examinés.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai demandé à l'honorable député l'ordre de la vente par le shérif, et il m'a dit qu'il était là. Il y avait deux actes de vente par le shérif, et j'ai compris que l'autorisation de la vente serait fournie. Je voudrais demander à l'honorable député s'il a l'autorisation de la seconde vente.

M. PREFONTAINE : Il ne m'a pas été donné d'autorisation pour la deuxième vente. L'autorisation a été donnée par le tribunal au shérif ; ce dernier a agi d'après l'ordre du tribunal, comme on voit par les documents eux-mêmes. Un certain monsieur, un monsieur qui nierait n'importe quoi, fût-ce que le soleil brille, a nié qu'il existait un ordre de la cour. Non seulement il y a eu un ordre du tribunal, mais il y en a eu deux, l'un du mois de septembre 1895, et l'autre du mois de juillet 1899 ; de sorte que la chose ne peut être niée. Mais cela n'a rien à faire avec les actes. Tout cela se voit dans les actes du shérif.

M. BORDEN : J'aimerais à demander à l'honorable député pourquoi, si les actes étaient en la possession du secrétaire du comité, ils n'ont pas été publiés en annexes du bill?

M. PREFONTAINE : Je l'ai justement expliqué. Je n'ai été nullement mêlé à cela, autrement que par la lettre que j'ai reçue du rédacteur des lois du comité des chemins de fer, et dans laquelle il me disait, en date du 30 mars, qu'il s'était entendu avec le rédacteur des lois du Sénat et qu'ils avaient pris cette décision au sujet des actes. Voilà l'explication, et les actes se trouvant entre les mains du secrétaire du comité, personne n'a demandé qu'ils fussent insérés dans le bill.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne suis pas d'avis qu'il ne soit pas nécessaire d'incorporer ces actes dans le bill.

M. PREFONTAINE : Quoi qu'il en soit, on ne saurait nous tenir responsable d'une

erreur ou d'une faute que pourrait avoir commise un fonctionnaire de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne blâme pas l'honorable député ; je veux simplement exprimer l'opinion que, lorsque la Chambre confirme un acte, cet acte devrait être reproduit au long en annexe au bill.

M. PREFONTAINE : Il ne s'agit, purement et simplement, que d'actes du shérif et d'opérations qui ont suivi l'exécution de ces actes.

L'honorable M. TISDALE : Il n'en est qu'un qui doit être désigné comme acte du shérif.

M. PREFONTAINE : Non ; il y en a deux.

L'honorable M. TISDALE : D'après le bill. Les autres actes mentionnés se rapportent à des ventes particulières à des compagnies de chemin de fer, ou de compagnies de chemin de fer à des particuliers. Le troisième seulement est mentionné comme acte de vente par le shérif.

M. PREFONTAINE : La vente du Montréal et Sorel ayant eu lieu, le chemin de fer devint la propriété de MM. Beauchemin, Tourville, Fortier et Leduc, et fut ensuite cédé à la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud. Cette dernière compagnie demande que la chose soit ratifiée. C'est tout ce qu'elle veut. La seule vente qui semble soulever beaucoup de discussion est la dernière vente du chemin de fer Grand-Oriental, qui a été effectuée par le shérif du district de Richelieu. Cette vente a été régulière. Je l'affirme. Dans les six mois pendant lesquels la loi de la province de Québec en permettait la contestation, elle n'a été contestée que par un nommé McNally, qui a retiré son action, de sorte que l'acte est bon.

Je vais répondre à la question de l'honorable député de Toronto-ouest (M. Clarke), relativement aux gages des ouvriers. Cette circulaire qu'on a distribuée est censée porter la signature d'un nommé Wood. Je sais d'où elle vient. Elle vient de l'individu même qui a vendu le chemin de fer en 1894 et a mis dans son gousset $92,000, de l'individu même dont le nom est mêlé à toutes ces opérations. Son nom est partout bien connu.

Chaque entreprise à laquelle il a pris part a été désastreuse et a causé des pertes à tout le monde. Pour empêcher la compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, qui est une compagnie solide et solvable, de jouir de sa propriété comme elle a droit d'en jouir, il cherche à lui susciter des embarras. A l'heure qu'il est, elle a 60 milles de chemins de fer, ainsi que deux ponts considérables, et elle est en train d'en construire un troisième. Elle n'a pas encore hypothéqué son chemin pour un seul sou, mais elle est sur le point de l'hypothéquer afin d'avoir les fonds nécessaires pour continuer la construction, et c'est pour mettre son titre en état de lui permettre un

emprunt sur son chemin de fer qu'elle a dû se présenter au parlement pour faire prolonger le délai qui a été fixé pour la construction. Elle a demandé aussi la confirmation de son titre pour que ceux à qui on demandera l'argent nécessaire n'aient aucun doute sur la valeur des obligations. Au reste, pour ce qui est des créanciers de la compagnie du chemin de fer du Grand Oriental, ou de l'Atlantique et Montréal, ce projet de loi ne porte nulle atteinte à leurs droits. Ils ont l'Atlantique et Lac Supérieur qui a maintenant une longueur d'une centaine de milles le long de la baie des Chaleurs. Ces gens ont présenté des réclamations à la compagnie originaire, mais ils n'en peuvent avoir aucune contre la compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, parce que cette dernière, qui est une compagnie solvable, a acquis ses titres régulièrement à des ventes par le shérif, et dans ces ventes nulle fraude n'a été commise au détriment des créanciers. Ces ventes étaient des ventes publiques, tenues au grand jour, et j'ai été très surpris d'entendre l'honorable député de Nicolet (M. Ball) dire que ces ventes avaient quelque chose de louche. La dernière a eu lieu en août 1899. Il était présent et il a même offert des enchères sur la propriété. Il ne croyait pas qu'elle valût plus de $500, car il n'a pas offert davantage. A la vente précédente, en 1894, à laquelle le prix d'achat n'a pas été payé, l'honorable député de Nicolet était présent, et lorsqu'on eut offert $20,000, personne n'a renchéri. L'honorable député de Nicolet n'a pas avancé un sou pour aider à la vente de 1894. J'ai moi-même avancé $1,200 dont je n'ai jamais été remboursé. Le prix d'achat de $20,000 n'a jamais été payé par M. Armstrong, de sorte que la propriété a dû être revendue sur la folle enchère de M. Armstrong et n'a rapporté que $500 parce qu'elle ne valait pas davantage. Personne ne voulait l'acheter. Personne ne voulait d'un chemin dont les rails avaient été, quelques années auparavant, enlevés pour être employés sur un autre chemin de fer. Mais ce n'est pas la compagnie de la Rive-Sud qui a fait cela. La compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud vient simplement demander la ratification de certains actes qui ont été passés ouvertement, d'une façon complètement regulière et qui sont en ce moment devant la Chambre.

M. GEOFFRION : Nous demandons simplement la ratification des actes. Cela s'est fait plusieurs fois ; cela s'est fait à cette session pour le Grand Tronc.

M. BORDEN (Halifax) : La ratification d'un acte de vente judicaire ?

M. GEOFFRION : Je ne sache pas que cela soit nécessaire, mais il ne saurait y avoir de mal à ce que le parlement ratifiât un titre considéré comme parfait. Nous savons que c'est une vente parfaite, et qu'un acte de vente judiciaire est le meilleur qui puisse exister. Je ne vois pas de mal à ce que le parlement le ratifie.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne dis pas qu'il y ait du mal. Je ne connais rien des mérites du bill; mais si nous avons à confirmer des transports de propriété de cette nature nous devrions au moins sauvegarder les droits des personnes qui peuvent avoir des réclamations ou créances.

M. GEOFFRION : S'il existe des droits ils doivent être mentionnés dans l'acte.

M. BORDEN (Halifax) : L'acte n'est pas devant nous.

M. GEOFFRION : L'acte a été produit devant le comité de façon que quiconque le voulait pût l'étudier. Le rédacteur des lois m'a informé qu'il n'est plus de coutume d'insérer ces longs actes dans un bill, mais simplement leur date et le nom de l'officier devant lequel ils ont été passés.

M. HENDERSON : Je ne nie pas que ces actes puissent avoir été produits ; mais nous ne les avons certainement pas examinés de près : certain nombre d'entre nous ne les comprenaient pas attendu qu'ils sont en français.

M. PREFONTAINE : Quelques-uns sont en anglais.

M. HENDERSON : On me dit qu'ils sont en français. S'ils avaient été insérés dans le bill, ils auraient été traduits et nous aurions pu les comprendre. C'est établir une très mauvaise pratique que de permettre à un bill comme celui-ci de passer en Chambre de cette façon.

L'honorable M. TISDALE : A-t-on fait quelque difficulté en comité ?

Quelques VOIX : Non.

M. SPROULE : Oui.

Le PREMIER MINISTRE : Si ces actes sont en français, il eût été certainement plus régulier qu'ils fussent traduits. Je ne sais pas pourquoi ils ne l'ont pas été, mais je suppose que les membres du comité ont été satisfaits des explications données. Le bill sollicite la ratification d'une vente judiciaire et de deux ventes volontaires. Il eût été plus régulier, si les actes avaient été insérés dans le bill, mais les explications qui ont été données diminuent de beaucoup la force de cette objection. Le premier est un acte de vente de la compagnie de chemin de fer Montréal et Atlantique à M. Beauchemin, passé devant Mtre Stewart, notaire public, de Richelieu. Si cet acte avait été passé dans la province d'Ontario il aurait été signé par les parties, en présence d'un notaire public et de témoins, et aurait été remis aux intéressés. Les originaux auraient pu être détruits et si plus tard nous avions voulu incorporer l'acte dans ce bill nous n'aurions pu nous les procurer ; mais dans la province

de Québec, Mtre Stewart est tenu par la loi de garder l'original dans son greffe.

M. HENDERSON : Nous avons le bureau d'enregistrement dans Ontario.

Le PREMIER MINISTRE : Et en outre, l'acte est aussi enregistré à Sorel. Cet acte est parfaitement authentique ; dans un procès en justice il n'y a pas lieu d'avoir des témoins pour le corroborer : la signature du notaire suffit. Vous voyez la différence entre la procédure britannique et la nôtre. Il eût été, sans doute, plus régulier que les actes fussent insérés dans le bill, l'objection ne semble pas absolue. Si le comité des chemins de fer était convaincu que l'acte est tel qu'il doit être, nous devrions accepter l'opinion du comité.

M. SPROULE : Le comité n'était pas convaincu de cela.

L'honorable M. HAGGART : Je ne puis voir comment on a pu transférer à cette compagnie le privilège de l'autre, et j'aimerais à savoir s'il est possible qu'un vente par le shérif transfère un pareil privilège.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que la chose est possible, parce qu'une vente par le shérif transfère tout ce qui appartient à la personne que l'on dessaisit de sa propriété. Je ne voudrais pas cependant me prononcer en ce moment sur la question de savoir si un pareil acte transfère le privilège dont on parle.

M. SPROULE : On nous dit aujourd'hui que les actes étaient devant le comité des chemins de fer, mais, je n'en savais rien. J'ai fait observer que l'acte n'était pas incorporé dans le bill. Plusieurs membres ont raconté l'histoire de ces opérations, dont quelques-unes étaient collusoires et d'autres frauduleuses. La charte du chemin a passé d'une partie à une autre, et les premiers en titre ont été dépouillés de leurs justes droits. M. Hogg a dit au comité que si le parlement adoptait ce bill, il priverait ses clients de leurs droits et ils n'auraient aucun recours. Il n'y a pas le moindre doute à entretenir sur le caractère frauduleux de certaines opérations. Le chemin a été vendu une fois pour $500 et on a ensuite admis que cette vente était collusoire. donné aucun considération en échange duff.-

M. PREFONTAINE : Je nie cela. La vente n'a jamais été contestée devant les tribunaux.

M. SPROULE : On a admis qu'on n'avait donné aucune considération en échange du chemin.

Il était entendu que cette vente permettrait au chemin de passer entre les mains d'hommes qui l'exploiteraient, mais personne ne dira que le chemin ne valait pas plus de $500. On a proposé au comité, que le bill fut soumis à un sous-comité chargé d'examiner les actes et toute l'affaire. Cette motion a été proposée par l'honorable ministre des Chemins de fer et appuyée par un autre ministre, mais elle a été rejetée et le bill a été adopté contrairement à tous les précédents. On nous dit que le secrétaire du comité a décidé, de concert avec le greffier du Sénat, que ces actes ne seraient pas insérés dans le bill. Qu'est-ce que le secrétaire du comité a à faire là-dedans ?

Une VOIX : Le rédacteur des lois.

M. SPROULE : Et le rédacteur des lois de même. Nous devrions suivre le principe qui nous a toujours guidés, de façon à pouvoir nous occuper des choses en connaissance de cause. C'est parce que nous ne pouvions pas nous en occuper avec connaissance de cause que nous avons demandé le renvoi à un sous-comité. Mais la chose a été refusée et le bill a été voté en dépit de la déclaration de M. Hogg à l'effet qu'en adoptant le bill on passerait l'éponge sur les droits de ses clients.

Le PREMIER MINISTRE : Quel était son client ?

M. GEOFFRION : M. Charles Armstrong. M. Hogg ne fait pas la loi, Une simple affirmation de sa part n'est pas suffisante.

M. SPROULE : J'oublie le nom de la personne que représentait M. Hogg. Ce n'était pas M. Armstrong. Il n'a pas mentionné le nom de M. Armstrong ; mais il a dit : " Mes clients ont des réclamations que l'on anéantit si l'on adopte ce bill."

M. BALL : Je veux répondre en peu de mots à ce qu'a dit le premier ministre. Les ouvriers dont j'ai parlé ne sont pas ceux qui ont travaillé il y a plusieurs années, mais des hommes qui ont travaillé pour le chemin de fer Atlantique et lac Supérieur, sur les sections de Nicolet et d'Yamaska. Il y a deux ans ils ont réparé le chemin, de Saint-Grégoire à Nicolet, de façon à permettre aux trains de circuler, et ils ont fait des fondations à Saint-François, à Yamaska et à Nicolet.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'était pendant l'élection partielle, en 1897.

M. BALL : Je sais que vous étiez là ; mais vous n'avez pas vu travailler les hommes. Pour ce qui est de l'honorable député de Maisonneuve et de Terrebonne (M. Préfontaine), je dirai que j'étais présent quand il a acheté le chemin pour $510. Comme je l'ai dit déjà, il était compris qu'il pourrait l'acheter pour le montant des frais de justice et le revendre pour $70,000.

M. PREFONTAINE : Non.

M. BALL : Il devait avoir $60,000 de M. Beauchemin, et $10,000 du gouvernement de Québec, et il a touché les $60,000 ainsi que les $10,000. Je tiens maintenant à déclarer que, loin de m'opposer à ce bill, je désire qu'il soit adopté.

M. HENDERSON : Si ces actes sont réguliers et si le titre de cette compagnie est parfait, pourquoi vient-on demander au parlement de le déclarer au moyen d'une législation particulière ? Est-ce qu'on a besoin de nous demander de déclarer parfait ce que ces messieurs trouvent bien fait, lorsque nous n'en savons rien ; c'est exiger un peu trop de la Chambre, et je suis persuadé que si l'on prenait l'avis du ministre des Chemins de fer, celui-ci nous dirait que c'est là créer un précédent dangereux.

M. WALLACE : Je rappellerai à la Chambre que l'heure consacrée aux bills d'intérêt privé est expirée.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Rails d'acier, $160,000.

M. BROCK : M. le Président, grâce à la courtoisie de l'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), qui avait la parole lorsqu'on a suspendu la séance, je vais pouvoir faire quelques observations, en réponse à l'honorable ministre des Douanes, au sujet de l'affaire des rails d'acier. Mais je désire, tout d'abord, dire un mot de réponse à l'honorable ministre des Finances, qui m'a sévèrement pris à partie parce que, selon lui, j'aurais osé faire la leçon à un ministre de la Couronne. Je prétends qu'un représentant du peuple a parfaitement le droit, du moment qu'il respecte les règlements de cette Chambre, de dire ce qu'il pense d'un ministre de la Couronne et de sa manière de gérer les affaires publiques. Je crois être en mesure de saisir la différence qu'il y a entre parler d'un ministre de la Couronne en sa qualité d'homme public et faire des allusions à ses actes ou à sa conduite comme simple particulier. Je parle avec la plus grande déférence, étant un nouveau venu parmi la députation.

L'honorable ministre des Douanes, que je respecte profondément comme représentant de la Couronne, a fait, sur cette question, des déclarations erronées dont il devait savoir le mal fondé ; il a osé prétendre que l'on a favorisé l'établissement de l'industrie des rails d'acier sans qu'il en coûtât un cent au pays. Or, j'affirme qu'il est facile d'établir à combien cette faveur revient au pays ; elle coûte $3 par tonne de fer en gueuse, et $3 par tonne de rails d'acier, soit un prime de $6 par tonne, ce qui, pour 25,000 tonnes par année, forme un montant annuel de $150,000 qu'il faut payer à même les revenus du pays, c'est-à-dire à même les deniers publics. Par conséquent, lorsque le ministre des Douanes vient prétendre qu'on a pu établir cette industrie sans qu'il en coûtât rien au pays, il soutient une assertion qu'il ne peut prouver et dont il doit connaître le peu de légitimité. L'honorable ministre des Chemins de fer nous a dit que si le gouvernement favorisait cette pauvre compagnie, qui fait tant d'efforts pour nous fournir des rails d'acier, que s'il lui accorde $6 par tonne en plus du prix qu'il est convenu de lui payer, c'est-à-dire le prix du marché à l'époque où le contrat fut signé, c'est qu'il voulait la protéger contre la concurrence acharnée des Etats-Unis. Je prétends que, si la prime accordée n'était pas suffisante, le gouvernement était tenu de l'augmenter de façon à permettre à la compagnie de concurrencer tous les fabricants de rails d'acier de l'univers ; dans ce cas, elle aurait pu supporter la concurrence des industriels américains.

Nos amis de la droite prétendent que cette industrie ne devrait pas avoir à lutter contre la vente au rabais. Un peu de logique ne leur siérait pas mal. Non seulement je voudrais que les ministres fussent conséquents avec eux-mêmes, mais je voudrais qu'il en fût ainsi de leurs partisans qui, tout en se prétendant libres-échangistes, ne se font pas scrupule de voter pour la protection chaque fois que le gouvernement le leur commande. Voici une industrie qui fut établie et qui s'est développée sous le régime de la protection, et que nos adversaires ont privée d'une partie de ses avantages ; s'ils avaient le moindre souci de la logique, ils devraient remettre cette industrie dans sa situation première. Se sont-ils jamais demandé si l'importante industrie des lainages n'a pas eu à lutter contre la vente au rabais? J'affirme que plus que jamais l'Angleterre nous a fait cette année une concurrence désastreuse; cependant, nos amis de la droite ont accordé aux produits anglais un tarif de préférence sans obtenir pour nous-mêmes la moindre compensation. Plus que jamais, les fabricants de lainage de Yorkshire ont refaçonné les marchandises de rebut, marchandises provenant, dans une large mesure, d'Allemagne et d'autres pays, et les ont envoyées ici pour y être vendues au rabais ; ces honorables messieurs, ceux-là même qui entendent protéger l'industrie des rails d'acier contre la vente au rabais, devraient avoir quelque souci pour les milliers de fabriques de lainages de ce pays et pour les millions de dollars qui sont engagés dans cette industrie. A l'heure qu'il est, il n'y a pas au Canada une seule fabrique de lainages qui fasse ses frais. J'ai des intérêts dans un certain nombre de ces fabriques, et j'ai remis, aujourd'hui, au ministre des Finances, un relevé dont je suis prêt à établir l'exactitude ; ce relevé fait voir que le ministre était dans l'erreur lorsqu'il a dit que l'industrie des lainages est dans un état florissant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui a dit cela?

M. BROCK : Lorsque les fabricants de lainage se sont rendus auprès de l'honorable ministre, on leur a dit de ne pas faire autant de bruit autour de ce tarif différentiel, parce qu'ils faisaient tous de l'argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député fait-il allusion à ce que j'aurais dit ?

M. BROCK : Je crois pouvoir affirmer que c'est bien là ce qu'a dit l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai rien dit de pareil ; je ne puis savoir s'ils font de l'argent ou s'ils en perdent.

M. BROCK : L'honorable ministre peut facilement se renseigner ; il était ici lorsqu'un honorable député a déclaré que les fabriques de lainages de Peterborough réalisent des bénéfices, mais je ne me rapelle pas qu'il ait pris note de cette déclaration.

J'affirme qu'il n'y a pas dans le pays une seule fabrique de lainages qui soit dans l'état prospère que l'on dit. Cette assertion a été contredite l'autre jour par l'honorable représentant d'Ontario-sud (M. Ross), que je respecte beaucoup et qui, je n'en doute pas, était de bonne foi. Il parlait d'après les renseignements qu'il possédait, sans doute, mais ces renseignements n'étaient pas exacts, et s'il daignait en demander de nouveaux, il les trouverait bien différents. Lorsqu'on a accordé à l'Angleterre la préférence de 12½ pour cent, ceux d'entre nous qui étaient fortement intéressés dans l'industrie des lainages, de bons et fidèles sujets de la Couronne britannique, favorables à l'unité de l'empire, n'objectèrent pas à cette mesure parce qu'ils n'en saisissaient pas alors toute la portée. Mais nous nous sommes mis tout de suite à l'œuvre pour obtenir toutes les entreprises que nous pourrions avant que les fabricants du Yorkshire eussent eu l'occasion de faire un pas dans cette direction ; nous avons assuré à nos manufactures de nombreuses commandes dont l'exécution les a tenues occupées près de deux années durant, mais les effets de la préférence se faisant sentir de plus en plus, il est arrivé que cette année, les manufactures de lainages du Canada se sont trouvées absolument ruinées, et en disant cela, je parle en connaissance de cause. Aujourd'hui même j'ai passé au ministre des Finances un état des affaires de six manufactures dont j'ai eu l'honneur d'être président ; or, cet état fait voir que quatre d'entre elles ont subi des pertes considérables, et que les deux autres ne paient plus qu'un et un quart pour cent de dividende sur le capital qu'on y a placé. Le résultat du tarif différentiel, le voilà ! En voyant ces messieurs si ardents en apparence à protéger notre industrie des rails d'acier contre une concurrence ruineuse— et c'est à peu près le seul exemple qu'ils nous aient fourni de l'application du système protectionniste—nous sommes naturellement portés à mettre cette politique en regard de celle qu'ils ont appliquée au sujet de l'industrie des lainages ; cette dernière, ils la font miroiter à nos yeux avec autant de satisfaction que si c'était un nouveau hochet, ou que s'ils venaient de faire une découverte merveilleuse ; mais, en faisant perdre les millions de dollars qu'on a placés dans l'industrie des lainages, ils causent plus de tort qu'il ne leur sera jamais permis d'en réparer par l'établissement et la protection de cette nouvelle industrie. J'ai cru devoir défendre les intérêts de l'industrie des lainages où tant de députés ont placé des capitaux et où tant de milliers d'artisans trouvent leur subsistance—il est vrai, cependant, que plusieurs parmi ces derniers se voient forcés de quitter le pays à l'heure qu'il est—et protester contre la concurrence ruineuse à laquelle on l'expose, que l'étranger cherche à accentuer de plus en plus, et qui doit aboutir à la destruction de nos manufactures. Nombreux sont les artisans qui se sont construit des habitations dont ils ont cherché à acquitter le prix en effectuant pendant plusieurs années des paiements partiels, et qu'ils seront obligés de revendre à sacrifice afin de se faire assez d'argent pour pourvoir quitter le pays et aller chercher de l'emploi ailleurs. Il y a aussi bien des gens qui sont engagés dans cette industrie des lainages et qu'on a vus soutenir le parti libéral durant les dix-huit années qu'il passa dans l'opposition ; ils se fiaient aux promesses des chefs de ce parti qui leur assuraient que si la fortune leur était favorable, une fois arrivés au pouvoir, ils leur ouvriraient un marché de 70,000,000 d'habitants ; ce marché, c'était le marché américain. Or, en se voyant aujourd'hui incapables de remplir cette promesse, ils devraient au moins protéger cette industrie qui doit son existence à la politique nationale dont ces messieurs se disent aujourd'hui les champions, et lui accorder la même considération qu'à l'industrie de l'acier. Il y a quelque temps, j'ai fait certaine déclaration concernant ce qu'avait dit le ministre des Finances, mais je n'étais pas présent à la conférence que M. Russell et ses compagnons ont eue avec lui ; cependant, ces messieurs m'ont assuré que les ministres leur avaient représenté exactement la situation actuelle des manufactures ; aussi, j'espère qu'avec le zèle tout nouveau dont ils brûlent pour cette politique de protection, ils accorderont quelque attention au sort de nos manufactures de lainages, et s'ils reconnaissent que je n'ai rien exagéré, ils admettront, je l'espère, qu'il est absolument urgent pour eux de prévenir la ruine de cette industrie et de remettre à l'étude les points hésitants de leur politique.

M. HUGHES (Victoria) : Si j'ai bien compris, l'honorable député a parlé d'un membre de cette Chambre qui poserait comme ministre de la Couronne. Une déclaration de ce genre ne devrait pas se faire sans provoquer de commentaires ; il n'y a personne qui soit ici en d'autre qualité que celle de simple membre du parlement.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'espère que l'honorable député de Toronto-

centre (M. Brock) prendra note de ce qu'on vient de dire et saura en profiter pour sa gouverne à l'avenir. En entrant dans la Chambre, il y a un moment, j'ai entendu mon honorable ami faire allusion non pas à ce qu'un autre avait dit, mais à ce que j'avais dit moi-même ; il a prétendu que d'après moi, les manufactures de lainages réalisaient des bénéfices ; or, je n'ai jamais fait une déclaration pareille. La question que la Chambre a à examiner ne m'inspire aucun désir de participer à une discussion générale au sujet du tarif qui concerne les lainages. Cependant, pour empêcher mon honorable ami de tromper qui que ce soit avec ses pleurs, je crois devoir mentionner que l'industrie des lainages jouit encore d'une protection de 23⅓ pour cent, et de l'importation gratuite de la laine. Avant de pleurer il convient de savoir sur quoi il faut pleurer. Il siérait mal de verser des larmes sur la ruine d'une industrie parce que cette dernière n'est pas assez protégée, lorsque, de fait, elle jouit d'une très ample protection, lorsqu'elle bénéficie de la gratuité des importations et d'une protection de 23⅓ pour cent par rapport à l'Angleterre, et de 35 pour cent par rapport au reste du monde.

M. BROCK : J'ai dit qu'une grande partie des marchandises sont importées d'Allemagne et d'Angleterre où la dernière façon qu'on leur donne représente 25 pour cent de leur valeur, et que, sous l'empire du tarif de préférence on les exporte ensuite au Canada, bien qu'elles soient de fabrication allemande dans une proportion de 75 pour cent.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député croit trouver là un argument en faveur de sa cause ; or, j'ai sous la main un fragment d'un article du correspondant londonnien de la Montréal Gazette. L'auteur de cet article fait généralement autorité, et voici ce qu'il dit au sujet de certaines opinions qui ont été émises dans cette Chambre :

En général, les commerçants de Londres ne croient pas que les marchandises de provenance étrangère sont exportées au Canada en passant par l'Angleterre pour qu'elles soient ainsi soustraites aux droits auxquels elles sont assujetties. Dans le cas même où des maisons de commerce se prêteraient à une manœuvre frauduleuse aussi préjudiciable aux intérêts du commerce de l'Angleterre, ce ne saurait être que par une rare exception, car, règle générale, l'importateur canadien n'achète ni du marchand ni du commissionnaire que l'on soupçonne, mais directement du fabricant anglais. Nos maisons de commission, qui font le commerce avec la colonie du Cap, l'Australie, et les Indes, sont presque toutes puissamment riches, elles jouissent d'une excellente réputation, et leurs intérêts sont si intimement liés à ceux des fabricants anglais, qu'elles sont au-dessus de tout soupçon de fraude, et si elles font aujourd'hui un peu d'affaires au Canada, il y a tout lieu de croire qu'elles n'éprouvent aucun besoin ni désir de tromper un gouvernement, le seul d'entre toutes nos colonies, qui nous a accordé un tarif de préférence. Nos hommes d'affaires croient fermement qu'on ne saurait prouver que des fraudes considérables ont été commises.

M. BROCK : Attendez qu'on ait proféré une accusation de fraude. Ces marchandises sont importées à la faveur du tarif ; leur façonnage en Angleterre représente 25 pour cent, mais 75 pour cent de ces marchandises sont de provenance allemande, et cependant elles entrent ici légalement.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami ne veut pas être strictement exact ; en effet il peut se faire que 70 pour cent de ces marchandises-là ne soient pas de provenance allemande, car on peut en avoir importé la laine d'Australie, et l'Australie est une colonie britannique.

M. BROCK : Cette laine entre-t-elle librement en Allemagne ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis l'assurer dans le moment, mais j'ose croire qu'elle ne l'est pas, pour la raison que l'Allemagne est un pays protectionniste, mais cela ne fait aucune différence.

M. BROCK : Au contraire, cela fait une très grande différence. Vous insistez beaucoup sur le fait que la laine importée ici n'est sujette à aucun droit ; mais si l'Allemagne est en état de payer un droit sur la laine qu'elle importe et d'expédier en Angleterre les marchandises qu'elle fabrique avec cette laine-là, et d'y trouver son compte, son succès n'en est que plus grand.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'entends pas me faire passer pour expert au sujet de l'industrie des lainages ; mais il me semble qu'en bénéficiant de l'importation gratuite de la laine et d'une protection de 23⅓ pour cent par rapport à l'Angleterre et de 35 pour cent par rapport au reste du monde, cette industrie n'est pas aussi maltraitée que veut bien le dire l'honorable député.

M. BROCK : Cependant les faits sont là, et ils sont plus propres que la théorie de l'honorable ministre à nous convaincre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas encore lu les documents qu'a bien voulu me passer mon honorable ami, mais je les lirai ; en attendant, je le remercie de me les avoir communiqués. Toutefois, je regrette de l'avoir entendu dire que les manufacturs de lainages de ce pays ont été ruinées. Elles n'ont pas toutes la bonne fortune de pouvoir compter sur l'appui de citoyens aussi dévoués et aussi capables que l'honorable député de Toronto-centre de les protéger, et la déclaration qu'il vient de faire peut contribuer à la ruine de celles d'entre elles qui sont moins importantes.

M. BROCK : Je n'ai pas peur de la vérité et vous n'avez pas besoin de la craindre non plus.

Le MINISTRE DES FINANCES : La remarque de mon honorable ami, me porte à croire qu'il n'en fait pas plus de cas que ses voisins ; il est sujet, comme tous les autres membres de cette Chambre, à certaines faiblesses et il peut lui arriver, à lui aussi, de commettre des erreurs qui ne paraîtraient pas tout à fait excusables aux yeux de gens chez qui la générosité n'est pas la vertu dominante. Je l'ai entendu dire aussi que le ministre des Douanes avait fait certaines déclarations qu'il savait fausses.

M. BROCK : Oui, je l'ai dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce n'était pas bien généreux de votre part.

M. BROCK : J'ai parlé de l'honorable M. Paterson comme ministre des Douanes ; et, en effet, ce n'était pas bien généreux, de sa part à lui, de dire ce qu'il a dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ignore en vertu de quelle règle il serait permis de faire une affirmation comme député et une affirmation contraire comme ministre des Douanes sans que la vérité eût à en souffrir. Que mon honorable ami fasse une distinction à ce sujet, s'il le veut ; pour nous, hommes simples, qui composons le parti ministériel, nous ne songeons nullement à faire ces distinctions-là ; à nos yeux, un mensonge est un mensonge, indépendamment de sa provenance. Mon honorable ami a fait allusion à une déclaration du ministre des Douanes tendant à établir que nous achetions ces rails d'acier et que l'industrie de ces rails-là s'introduisait au Canada sans causer d'autres dépenses que celle que peut représenter le juste prix des rails. Mon honorable ami a cru devoir protester et dire qu'on acordait une prime, mais je pense bien qu'il a été quelque peu surpris de découvrir qu'il n'en était rien. Maintenant, il ajoute—

M. BROCK : Je suis surpris, en effet, de voir que l'honorable ministre cherche à nous convaincre qu'il n'est pas accordé de prime à cet égard ; il est impossible de fabriquer des rails d'acier sans fer et sans convertir ce fer en blocs d'acier ; or, il est accordé une prime et sur ce fer et sur ces blocs-là. Le ministre des Finances ferait mieux de ne pas insister sur un point comme celui-là.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si j'allais dire que la laine et l'étoffe qui en provient ne sont qu'une seule et même chose, mon honorable ami prétendrait néanmoins le contraire. Or, il ose pourtant dire que le rail d'acier et le fer se ressemblent identiquement.

Il n'y a pas de prime sur le rail d'acier ; il ne s'ensuit pas, toutefois, que la fabrication des rails d'acier détermine le paiement d'une prime sur le fer ou sur l'acier ; on peut acheter le fer en gueuse et le convertir en acier, ou bien on peut acheter de l'acier et le convertir en rails d'acier sans pour cela bénéficier d'un sou de prime.

M. INGRAM : Cependant, ce n'est pas ce qui ressort du discours de M. Clergue ; ce dernier a admis qu'il touchait une prime de $7 par tonne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si M. Clergue fabrique du fer en gueuse il a droit à une prime ; il en sera de même s'il fabrique des lingots d'acier, mais il ne lui sera payé aucune prime pour la fabrication de rails d'acier.

Mon honorable ami de Toronto-centre, ne veut pas s'opposer à l'encouragement de cette industrie au Canada ni au paiement d'une prime, mais il prétend que si les primes ne sont pas assez élevées, nous devrions les élever davantage ; il trouvera bon que M. Clergue touche une prime pour la fabrication du fer en gueuse ou celle de l'acier, mais s'il s'agit de la fabrication de rails d'acier et de leur exportation et de l'emploi de la main-d'œuvre canadienne à cette fin, alors il ne veut plus entendre parler de prime. Il favorisera la fabrication du fer et de l'acier sans s'occuper de ce qu'il en coûte ; si on ose aller jusqu'à proposer la fabrication des rails d'acier, tout de suite il y objecte sous prétexte qu'il va en coûter trop cher au pays. Or, je l'ai déjà dit, la fabrication des rails d'acier ne comporte aucune prime ; cette question, il importe de la considérer en elle-même et de ne la confondre avec aucune autre ; l'industrie des rails d'acier est tout à fait susceptible de ramifications : un industriel peut s'occuper de la fabrication du fer et de l'acier, et un autre, de celle des rails d'acier.

M. CLANCY : L'honorable ministre voudrait-il me permettre une question ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Assurément.

M. CLANCY : Si, par suite d'une exportation considérable de rails, la consommation de l'acier augmentait de moitié, d'après l'honorable ministre, les rails d'acier représenteraient-ils une taxe subie par le Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne comprends pas bien ce que vous voulez dire.

M. CLANCY : Peut-être ne me suis-je pas exprimé assez clairement. L'honorable ministre, faisant une distinction entre l'acier et les rails, prétend que la prime sur l'acier ne se rapporte aucunement aux rails. Est-ce bien cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce point est tout à fait étranger à la discussion actuelle.

M. CLANCY : Mais je parle tout simplement d'un fait : si notre commerce d'exportation augmentait jusqu'au point d'accaparer tout le fer et tout l'acier canadiens qu'exige la fabrication des rails d'acier,

pourrait-on dire que les rails d'acier n'ont aucunement contribué à l'augmentation des taxes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne vois pas pourquoi l'honorable député limite sa question aux rails d'acier ; il n'en serait pas du tout autrement, si, au lieu de fabriquer des rails, on se servait de fer et d'acier pour fabriquer des ressorts de montre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que mon honorable ami (M. Clancy) veuille bien me permettre de lui poser une question : La prime qui se rapporte à la fabrication du fer et de l'acier n'a-t-elle pas pour objet de favoriser, dans toute la mesure du possible, les industries canadiennes qui contribuent à la production de ces articles ? Pourquoi alors mon honorable ami qui est si favorable à l'établissement d'une prime par rapport au fer et à l'acier, vient-il ici protester avec tant d'enthousiasme de son désir de traiter ces industries-là de la façon la plus libérale ?

M. CLANCY : Oui, c'est bien là ce que je désire aussi.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député entend-il qu'on assigne une limite au développement de cette industrie, comme si elle menaçait de constituer un danger pour le Canada en se développement davantage ?

M. CLANCY : Non pas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici le résultat de l'argument de l'honorable monsieur, et je vais lui en donner la raison, s'il veut comprendre. S'il admet que la fabrication des rails d'acier va augmenter la production de l'acier et du fer au Canada, et, partant, grossir le montant de la prime que le peuple sera appelé à payer, alors, cela va causer du tort à ce dernier. Voilà l'argument qu'il apporte. En d'autres termes, s'il voulait être conséquent en demandant qu'une prime soit donnée afin d'augmenter dans la plus grande mesure possible la production de l'acier et du fer au Canada, il devrait accueillir avec satisfaction l'établissement de toute industrie connexe qui augmenterait la production du fer et de l'acier dans le pays. Au lieu de cela, il dit : " Non." Il est contre la fabrication des rails d'acier, parce que, dit-il, nous allons augmenter la prime. Et pourquoi allons-nous augmenter la prime? Parce que nous allons augmenter la quantité de fer et d'acier qui va être produite et qui est nécessaire aux fins manufacturières au Canada.

L'honorable député de Toronto (M. Brock) et d'autres messieurs aussi, je crois, ont dit en cette Chambre que nous payons ces rails d'acier $7 de plus que nous ne paierions s'il n'y avait pas de prime, car nous avons le droit d'ajouter au prix des rails le montant de la prime. Je demanderais à mon honorable ami de concilier cet énoncé avec l'argument apporté par les honorables membres de la gauche depuis le commencement de la discussion. Ils ont prétendu que vous deviez, dans vos contrats avec la Compagnie du Sault Sainte-Marie, insister auprès de cette dernière pour que ces rails d'acier soient complètement fabriqués et produits au Canada. Quel résultat amènera la fabrication de tous ces rails au Canada? Il arrivera que vous devrez payer une prime sur leur production; vous devrez payer une prime sur votre fer et votre acier avec lesquels seront fabriqués les rails. Mon honorable ami se plaint d'abord que votre contrat n'est pas assez sévère ; il dit que tout ce dont vous avez besoin, c'est la garantie que ces articles seront fabriqués au Canada du commencement à la fin ; puis, l'instant d'après, il dit que vous ne devez pas faire cela, car vous allez ajouter aux rails le montant de la prime. Tel est l'argument qu'il apporte. Il ne saurait sortir de ce dilemne. L'attitude la plus comique qu'un homme d'affaires ait jamais prise à ma connaissance est, d'après moi, celle que prend l'honorable député de Toronto ; c'est-à-dire, que vous avez le droit d'ajouter le montant de la prime au prix des rails d'acier.

Comment se trouve justifié l'argument portant qu'il y a une apparence de protection dans le système de ce gouvernement ? Où se trouve la justification de cet argument? Examinez cette opération aussi attentivement que vous le pourrez, et vous n'y trouverez pas même un simulacre de protection. Imposons-nous, par cet arrangement, des droits sur les rails importés ? Non. Comment, alors, pouvez-vous dire que l'opération contient un simulacre de protection, à moins que vous n'imposiez un tarif sur l'importation des rails d'acier au Canada ? Ou, si vous voulez étendre l'idée—et elle ne s'y prête guère—à moins que vous ne payiez la prime sur les rails d'acier. Mais ce n'est ni l'un ni l'autre.

Aucun tarif n'est imposé sur l'importation des rails au Canada, et nous ne payons aucune prime sur la production des rails d'acier ; nous ne payons pas un seul cent. Où donc voyez-vous la protection? Vous chercherez en vain pour trouver une ombre de protection dans cette opération. Examinez-la avec impartialité, examinez-la en hommes raisonnables, et vous n'y trouverez pas un seul simulacre de protection. Nous ne disons pas à M. Clergue, nous ne disons pas à la compagnie de force motrice du lac Supérieur que nous allons lui donner un avantage quelconque, que nous allons lui donner d'autre privilège que celui-ci, savoir : que nous nous engageons à acheter de cette compagnie 25,000 tonnes de rails par année au prix du marché libre de la Grande-Bretagne. Si, dans leur système, les honorables membres de la gauche n'avaient pas eu plus de protection depuis l'établissement de la grande politique nationale jusqu'à présent, ils n'auraient pas beaucoup de raison de se

vanter et nous n'aurions pas grand'chose à critiquer. C'est une opération juste, claire, donnant simplement à nos concitoyens le privilège auquel ils ont raisonnablement droit, à mon avis, et nous leur disons : " Fabriquez-nous des rails au prix du marché libre de Londres; nous n'irons pas en Europe, nous n'irons pas aux Etats-Unis, nous n'irons pas en dehors de notre pays ; nous nous adresserons à vous et nous donnerons le même argent que nous donnerions à tout autre." Cependant, les honorables membres de la gauche prétendent découvrir dans cette opération des éléments très importants de protection.

M. CLANCY : Je ne sais pas si l'honorable ministre donne ici une leçon au ministre des Finances en déclarant que ce n'est pas là de la protection. Dénature-t-il les paroles du ministre des Finances, qui a déclaré que c'était là une mesure de protection pour dédommager les fabricants de fer ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Parlez vous de ce contrat?

M. CLANCY : Non, mais de ce qui est d'importance beaucoup plus grande ; je parle du large principe en vertu duquel on a payé des primes. Or, je désire dire à l'honorable ministre que lorsque l'on a augmenté ces primes, on l'a fait du consentement des deux côtés de la Chambre. C'est une mesure de protection. J'exposerai les deux aspects de la question : Nous donnons une grande mesure de protection en accordant des avantages, car, après tout, la protection est l'avantage que possède le fabricant canadien sur le fabricant d'un pays étranger. Je vais prendre le cas des primes payées sur les produits du fabricant canadien à titre de protection, puis le cas des droits d'importation élevés imposés à titre de protection. Que signifient-ils? Dans un cas, cela signifierait que le fabricant étranger aurait des droits à payer pour exporter ses produits ici ; tandis que dans l'autre cas, cela voudrait dire que la population du Canada, en vertu d'un système de primes, a payé la compensation au fabricant canadien qui a eu l'avantage. S'il donnait une grande mesure de protection en imposant des droits de douane, empêcherait-il la concurrence? Dirait-il que nous étions d'abord tenus de protéger le fabricant? Avec un droit de douane, nous sommes obligés d'empêcher la concurrence. Je n'hésite pas à déclarer qu'en principe général, les primes sont mauvaises et injustifiables. Les primes ne sont pas payées par les concurrents étrangers, comme elles peuvent l'être avec les droits de douane.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député est en faveur de ce système ?

M. CLANCY : Oui. Je dis que la proposition générale est injustifiable ; mais je dis que dans ce cas-ci, elle serait justifiable ; cependant, l'honorable ministre répète que nous sommes opposés aux primes. Non ; nous sommes en faveur des primes, mais nous ne voulons pas accorder des primes, et en même temps, enlever aux personnes qui les reçoivent la mesure de concurrence à laquelle elles ont droit en ce pays. Que ce soient des droits de douanes qui donnent l'avantage au fabricant, ou que ce soit une prime payée par la population du pays, cela ne fait aucune différence. Nous nous plaignons de ce que vous avez empêché la concurrence.

L'honorable ministre cherche à faire une distinction entre les rails de fer et les rails d'acier. Il n'y a absolument aucune distinction. Si vous pouvez mettre en rails d'acier tout le fer fabriqué au Canada, d'abord le mettre en fer en gueuse, puis en massets d'acier, et de cette façon, tout le fabriquer en rails d'acier, l'honorable ministre voudra-t-il dire que ce ne serait pas une taxe imposée à une certaine classe.? Je prétends que c'est la taxe la plus évidente imposée au peuple. En même temps, je dis que c'est une taxe que l'on doit justifier. Je ne veux pas que l'honorable ministre arrange les choses comme il cherche à le faire. La faiblesse de ses arguments m'a porté à conclure qu'il était obligé de dire que nous étions opposés à ce système, ou que nos raisonnements étaient susceptibles d'une telle interprétation. Il est évident, toutefois, que nous la favorisons. A notre avis, il est du devoir du gouvernement d'exécuter le contrat passé par suite d'une loi adoptée en cette Chambre, et cela constitue un acte de bonne foi. Le gouvernement ne serait pas excusable de refuser de le faire. Il doit l'exécuter, mais notre plainte porte que cette prime est une taxe imposée au peuple, ainsi que l'a dit l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock). Il n'y a aucun doute à ce sujet. Elle n'est jamais payée par l'étranger, même par accident. Elle est payée par le public. Je dis qu'elle peut seulement être justifiée pour des raisons spéciales. Je crois qu'il s'agit ici d'une raison spéciale, et je l'approuve. C'est, à mon sens, une mesure justifiable de protection, ou un avantage—ou donnez-lui le nom que vous voudrez—accordé aux fabricants. L'honorable ministre des Finances dit que c'est pour dédommager le fabricant de la perte de la protection que nous lui enlevons.

La prime est sur le fer dont sont fabriqués les rails d'acier, et cela ne fait aucune différence. Si l'on devait fabriquer les rails d'acier avant la fabrication du fer en gueuse, je pourrais comprendre l'argument de l'honorable monsieur ; mais malheureusement, les éléments dont l'on doit fabriquer les rails d'acier doivent recevoir directement la prime. Je ne crois pas qu'il vaille la peine de suivre l'argument un seul instant. C'est une taxe directe imposée au peuple. Je dis que c'est une taxe justifiable dans les circonstances.

A mon avis, cette attitude des honorables messieurs n'est pas de nature à donner de la force à leurs arguments, mais l'inconvénient est que tandis que nous désirons traiter avec justice les fabricants du pays, comme nous devons le faire, ces hononrables messieurs traitent aujourd'hui injustement le contribuable du pays, qui doit payer la taxe, et je le répète, c'est une taxe justifiable, mais elle ne l'est pas si vous lui demandez de payer sans avoir l'avantage de la concurrence. Les honorables messieurs donnent à cette compagnie un avantage au Canada, mais ils empêchent une saine concurrence dans notre pays, cette lutte amicale, féconde en bons résultats, qui encourage toujours les affaires. La ligne de conduite que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a suivie a tué la concurrence. Que l'honorable ministre ne s'imagine pas que par son habile système de jeter de la poudre aux yeux, il peut tromper la population du pays.

L'honorable M. HAGGART : On a émis, ce soir, des principes d'économie politique dont je n'ai encore jamais entendu parler. J'ai entendu l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux déclarer solennellement, de sa voix stridente, que le nouveau système de payer des primes n'est pas un système de protection. D'après les autorités en économie politique, j'ai toujours compris que c'était le système de protection le plus préjudiciable, le plus condamnable.

L'honorable ministre des Douanes a dit—je n'ai jamais rien entendu de plus extraordinaire—que le gouvernement avait établi cette industrie sans qu'il en coûtât un cent au pays. Si j'ai bien compris l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, il a dit qu'il y avait sur la rive nord de magnifiques dépôts de minerai, contenant une petite proportion de nickel, et qu'il allait obtenir de ce minerai des rails de qualité supérieure, qu'il allait non seulement entreprendre l'exploitation de ces dépôts de la rive nord du lac Supérieur, mais établir au Sault Sainte-Marie une industrie dans le but de convertir le minerai en loupes d'acier, puis en rails d'acier. Je croyais qu'il avait peut-être prévu tout cela dans son contrat, mais lorsque j'ai lu ce document, j'ai constaté, chose étrange ! que l'on peut fabriquer ces rails avec du minerai provenant de n'importe quelle partie du monde. L'honorable ministre a porté le comité à croire que nous allions non seulement établir l'industrie minière sur la rive nord du lac Supérieur, mais aussi fonder l'industrie de la fabrication des loupes d'acier ; mais il arrive que les conditions du contrat permettent à M. Clergue d'employer d'autre minerai que celui du Canada. Tout ce qu'il doit faire, c'est de fabriquer les loupes d'acier dont sont manufacturés les rails au Canada. De sorte qu'après tout, nous n'établirons pas de hauts-fourneaux au Sault Saint-Marie, mais nous n'aurons dans ce pays que l'industrie de la fabrication des loupes d'acier et des rails. Que devient cette partie de l'argument que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a apporté, relativement à l'extraction des minerais et à l'établissement dans le pays de hauts-fourneaux pour la fabrication du fer en gueuse ? Pourquoi ne répond-il pas à cela, après avoir dit qu'en vertu du contrat passé avec M. Clergue, il allait établir cette industrie et, par là, donner de grands avantages au pays ? Le contrat ne contient pas un seul mot à ce sujet. Ce document renferme une stipulation en vertu de laquelle on fabriquera dans le pays les loupes d'acier dont l'on fait les rails d'acier. Puis, les minerais de fer peuvent venir de n'importe quelle partie du lac Supérieur ; on peut les importer de l'autre côté des frontières ; on peut faire venir le fer en gueuse de toute partie des Etats-Unis si l'on trouve cela plus économique, et dans le contrat passé entre l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux et l'industriel qui doit fournir des rails d'acier, il n'est question d'aucune industrie de ce genre.

Je demanderais à l'honorable ministre s'il voudrait nous dire ce que deviendront les magnifiques dépôts de minerai que la compagnie possède sur la rive nord du lac Supérieur, minerai avec lequel serait fabriquée une qualité supérieure de fer en gueuse, qui devait servir à faire les loupes d'acier et qui, après être manufacturé, contiendra 2 ou 3 pour cent de nickel, puisque nous devons avoir seulement des lamineries au Sault Sainte-Marie et faire des loupes d'acier avec du minerai que l'on peut se procurer dans n'importe quelle partie du monde.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Puisqu'il en est ainsi, l'honorable député (l'honorable M. Haggart) sera en mesure de rassurer ses associés alarmés relativement au prix des rails et à la prime qui sera payée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non seulement il n'y aura pas de prime, mais nous aurons $2.50 de droit par tonne sur le fer en gueuse.

L'honorable M. HAGGART : Ces honorables membres de la droite ont, depuis le commencement, laissé la Chambre sous l'impression que la prime serait payée aux fabricants de ces rails, mais nous voyons maintenant que ce n'est pas le cas. On a trompé la Chambre. Tout le monde croyait que ce contrat était passé dans le but d'établir au Canada une fabrique de rails d'acier, le minerai devant être pris ici, les loupes faites ici, et que tout cela devait être encouragé par ce contrat en vertu duquel on s'est engagé à prendre 125,000 tonnes de rails. Mais aujourd'hui, nous voyons que le contrat est tellement différent de la déclaration de l'honorable ministre (l'honorable M. Blair) que la moitié des travaux peut se faire dans un pays étranger, que nous n'aurons en exploi-

tation ni mines, ni hauts-fourneaux, que nous n'aurons, après tout, qu'une laminerie. Pourquoi le ministre des Chemins de fer n'a-t-il pas dit cela à la Chambre comme il aurait dû le faire? Le ministre des Finances savait-il que ce fer en gueuse serait fabriqué dans un pays étranger?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui. Je me demandais où nous allions payer la prime sur cela.

L'honorable M. HAGGART : Et vous parliez toujours d'une prime de $6 la tonne?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je me consolais en songeant que sur chaque tonne de ce fer en gueuse nous aurions un droit de $2.50, au lieu de payer une prime ; de sorte qu'à quelque point de vue où vous vous placiez pour examiner la question, nous avions le dessus.

L'honorable M. HAGGART : Alors, il n'est plus question de l'établissement de cette industrie par les soins de ce gouvernement. Que la Chambre sache que tout ce que nous allons avoir en vertu de ce contrat, c'est une laminerie au Sault. Il n'y a pas ici un seul homme qui ne crut jusqu'à ce moment que le minerai canadien subirait tous les traitements pour être finalement converti en rails d'acier canadien.

Le ministre voudrait-il expliquer maintenant pourquoi il a acheté une grande quantité de houille pour le chemin de fer Intercolonial, et dire combien il l'a payé? Notre chemin de fer passe tout près des mines du Cap-Breton, et le ministre a dû avoir des raisons pour acheter de grandes quantités de houille aux Etats-Unis. Je n'ai pas encore entendu donner des explications à ce sujet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami n'a pas encore eu d'explications à ce sujet, c'est qu'il n'a jamais parlé de la chose avant aujourd'hui. Il est très vrai qu'il y a quelque temps, nous avons jugé à propos d'acheter de la houille aux Etats-Unis. Personne ne s'imagine, je suppose, que nous irions de propos délibéré acheter de la houille dans un pays étranger au lieu de l'acheter le long de notre chemin de fer, mais voici les faits : Les mineurs de la Nouvelle-Ecosse s'organisaient pour se mettre en grève, et leurs arrangements étaient à peu près complétés. Le gérant général du chemin de fer Intercolonial me télégraphia que la situation était très critique et qu'en raison de l'extrême prospérité du commerce de houille, et des commandes énormes que l'on avait faites de ce combustible, il avait été impossible au chemin de fer Intercolonial d'obtenir des houillères canadiennes un approvisionnement aussi considérable qu'il le désirait. Alors que cette grève nous menaçait, il y avait sur le chemin des endroits importants où nous n'avions qu'un approvisionnement de houille pour un seul jour, et sur toute la ligne, il n'y avait pas un seul endroit où nous avions de la houille pour plus de deux ou trois jours. Tout le monde admettra que dans ces circonstances, le gouvernement ne pouvait faire autrement que de se procurer de la houille partout où il lui était possible d'en trouver, vu que nous courions le risque de nous voir retrancher notre approvisionnement par les houillères canadiennes. Agissant d'après le conseil, conseil très pressant, des fonctionnaires chargés de ce département, je les autorisai à se procurer assez de houille pour répondre aux besoins du moment, mais pas plus que ce qui serait absolument nécessaire pour attendre le résultat des préparatifs qui se faisaient pour la grève ; et environ 55,000 tonnes ont été achetées. Nous consommons 400,000 tonnes par année, de sorte que les honorables messieurs peuvent voir que 55,000 tonnes ne nous fournissaient pas un approvisionnement très considérable pour passer une période prolongée de grève ; et c'était le devoir impérieux de ceux qui étaient chargés de ce département de veiller à ce que le chemin de fer fût approvisionné d'une quantité de houille suffisante pour pouvoir être exploité pendant la grève qui se préparait.

M. INGRAM : Quel prix a-t-on payé?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Je ne saurais le dire exactement, mais cette houille nous coûte à peu près ce que nous coûte celle qui provient des houillères du Canada. Il est possible qu'il y ait 10 ou 15 cents de différence en plus ou en moins ; mais nous l'avons achetée de différentes maisons après soumissions autant que nous avons pu le faire, et aux meilleurs prix du marché. J'ignore de qui l'on a acheté cette houille. Si je ne me trompe, nous avons payé $3.30 la houille provenant des houillères du pays et livrée sur notre ligne.

M. WALLACE : Où a-t-on livré la houille américaine?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La houille que nous avons achetée aux Etats-Unis nous a coûté beaucoup moins que cela ; elle nous a coûté $2.50, $2.60 ou $2.75, et nous avons payé le transport, ce qui en porterait le prix peut-être à $3.50.

M. INGRAM : L'honorable ministre peut-il dire de quelle compagnie il a acheté cette houille, et à quelle époque ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais le dire. Nous l'avons achetée en petites quantités de diverses maisons, et nous l'avons fait transporter en différents endroits.

M. WALLACE : A quelle époque le ministre a-t-il découvert que cette grève était imminente ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais donner la date. Mais, je crois que l'affaire est venue à

la connaissance du public. Les journaux en ont parlé.

M. WALLACE : Pouvez-vous dire le mois?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avant Noël, je crois, mais je n'en suis pas sûr. Mon sous-ministre me dit que c'était avant Noël.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre veut-il dire au comité s'il a eu des pourparlers avec les gérants des différentes houillères relativement à la quantité de houille qu'ils pourraient fournir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me suis abouché qu'avec le surintendant général. J'ai agi d'après son conseil. Je l'ai autorisé à faire comme il l'entendrait si la situation était critique et qu'une grève parût imminente.

M. BORDEN (Halifax) : Les gérants des houillères auraient probablement été plus en mesure que tout autre de donner des renseignements relativement à la probabilité d'une grève. L'honorable ministre justifie cet achat de houille aux Etats-Unis en disant qu'une grève était imminente. Il a négligé son devoir, il me semble, en ne consultant pas les gérants des houillères de la Nouvelle-Ecosse pour constater ce qu'ils avaient à dire sur la question. J'ai des renseignements—je puis le dire à l'honorable ministre—portant que s'il avait consulté les gérants de quelques-unes de ces mines, il aurait vu qu'une grève n'était pas très probable, car l'on se serait arrangé avec les ouvriers ou on leur aurait accordé ce qu'ils demandaient plutôt que de permettre cette grève. Je lui dirai que cette affaire a beaucoup mécontenté ses propres amis de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas ma faute.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne dis pas que c'est la faute de l'honorable ministre, mais je lui donne ce renseignement pour sa gouverne afin qu'à l'avenir, il ne commette pas une erreur semblable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferais encore la même chose.

M. BORDEN (Halifax) : Voici un article du Mining Record, publié, si je ne me trompe, par un libéral très marquant de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable M. Robert Drummond, membre du conseil législatif de cette province. Voici ce qu'il dit à ce sujet :

Nous avons des nouvelles inquiétantes au sujet de l'état du commerce de houille. Si nos renseignements sont exacts, la durée des bonnes affaires sera plus courte que la plupart des gens s'y attendaient. On prétend que l'imprudence commise par le ministre des Chemins de fer en faisant des commandes de houille aux Etats-Unis, est en partie responsable de cet état de choses. Les compagnies qui exploitent des houillères ne peuvent pas avoir de wagons, et la conséquence est que l'on importe la houille des Etats-Unis à Montréal. La houille provenant des Etats-Unis et même d'Ecosse se vend à peu près $4 la tonne. La houillère Drummond ne sera exploitée que la moitié du temps cette semaine, car il est impossible d'avoir des wagons pour la tenir en activité. C'est là assurément un état de choses réellement sérieux et étonnant.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quelle est la date de cet article ?

M. BORDEN (Halifax) : Le 3 avril 1901. L'honorable ministre aurait agi avec une prudence ordinaire s'il avait consulté les gérants de ces mines, car il est parfaitement évident qu'ils en connaissaient beaucoup plus au sujet de la probabilité d'une grève que ne pouvaient en connaître l'honorable ministre ou aucun de ses fonctionnaires.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je désire donner un mot de réponse à ce que dit l'honorable chef de la gauche au sujet de la menace d'une grève dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Je ne connais absolument rien de l'état de choses qui existait dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse, proprement dite, dans les comtés de Cumberland et de Pictou ; mais je sais personnellement que les gérants de la " Dominion Coal Company " et de la " General Mining Association " s'attendaient à une grève. Les houilleurs avaient signifié aux gérants des avis portant qu'à une certaine date, ils se mettraient en grève, et c'est quelques heures après l'expiration du délai que l'on est arrivé à un règlement et que l'on a empêché une grève, les compagnies consentant à régler les difficultés que s'étaient élevées entre elles et les mineurs. Je suis parfaitement certain que si le ministre des Chemins de fer avait consulté le gérant de la " Dominion Coal Company " deux jours avant le règlement, ce dernier lui aurait répondu qu'il s'attendait à ce qu'une grève éclatât. J'ai consulté plusieurs des hommes qui dirigent les affaires dans le comté du Cap-Breton, et je sais, en réalité, qu'ils s'attendaient à ce qu'il y eût une grève.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Bien entendu, je m'attendais à ce que l'on critiquât la ligne de conduite que j'ai suivie ; mais je préférais de beaucoup supporter toutes les critiques que peut occasionner l'autorisation que j'ai donnée à mes fonctionnaires d'agir d'après leur jugement et de se procurer de la houille, que de m'exposer à l'accusation de n'avoir pas, en présence de l'imminence d'une grève, pris les moyens nécessaires pour empêcher que le chemin de fer Intercolonial ne fût arrêté.

M. BORDEN (Halifax) : Je maintiens ce que j'ai déjà dit, savoir : Qu'à mon avis, il était du devoir de l'honorable monsieur de consulter les gérants des mines avant d'a-

dopter cette ligne de conduite. Ceux-là sont en état de savoir s'ils peuvent faire des concessions qui empêcheraient une grève d'avoir lieu.

Il est possible que l'honorable député du Cap-Breton (M. Johnston) ait en quelque connaissance particulière à ce sujet. Toutefois, il n'était pas le ministre des Chemins de fer et Canaux. Si le ministre des Chemins de fer et Canaux avait pris connaissance des faits que l'honorable député du Cap-Breton signale à l'attention de la Chambre, je n'aurais pas fait ces critiques. Je prétends que le ministre des Chemins de fer aurait dû consulter ces gérants de mines et prendre les meilleurs moyens de se renseigner, avant de se décider d'aller acheter de la houille aux Etats-Unis.

M. FRASER : Je préférerais sans aucun doute que l'on achetât au Canada toute la houille nécessaire à l'Intercolonial et à toute notre population. Mais je suis d'avis que le chef de la gauche n'a pas établi la thèse qu'il voulait établir. Ne pense-t-il pas que M. Pottinger a demandé ces renseignements ?

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Chemins de fer dit qu'il ne l'a pas fait.

M. FRASER : Non, il dit qu'il ne l'a pas fait personnellement. Je sais que l'on a été continuellement en pourparlers. Deux jours avant la grève je sais qu'un grand propriétaire de mine a dit à M. Pottinger qu'il était impossible de l'empêcher, car les propriétaires ne se rendraient pas aux demandes des mineurs.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai demandé à l'honorable ministre s'il avait consulté ces gérants de mines, et il m'a répondu négativement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne l'ai pas fait personnellement.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne m'attendais pas à ce que le ministre écrivît lui-même chaque lettre et consultât personnellement les gérants de mines. Il ne peut pas tout faire ; mais j'ai supposé qu'il avait compris que je voulais parler de lui-même ou de son sous-ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député m'a demandé si j'avais consulté les gérants de mines, et je lui ai répondu négativement. J'étais convaincu que nous ne pouvions pas faire autrement que nous avons fait. Dans la première lettre que j'ai reçue du surintendant général, il m'assurait qu'une grève était imminente et me conseillait, dans les termes les plus énergiques, de faire des arrangements le plus tôt possible pour obtenir un approvisionnement de houille. Après cet avertissement, je ne pouvais pas refuser de faire des arrangements. Si je l'avais fait, l'honorable député, au lieu de se plaindre, comme aujourd'hui, de ce que j'ai acheté de la houille aux Etats-Unis, aurait dit: " Votre surintendant, qui était sur les lieux et qui savait ce qui allait arriver, ne vous a-t-il pas conseillé d'acheter votre houille ailleurs ? Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?" Dans les circonstances, je préfère de beaucoup être blâmé d'avoir fait ce que j'ai fait.

M. FRASER: L'honorable chef de la gauche croit-il que le gérant d'une houillière dirait directement au ministre, ou même au surintendant de l'Intercolonial, s'il doit y avoir une grève? La chose pourrait parvenir aux oreilles des mineurs, et si ces derniers savaient que le gérant a déclaré qu'il doit y avoir une grève, ils diraient qu'il s'y attend, et la feraient éclater. D'autre part, s'ils savaient qu'il a déclaré qu'il ne doit pas y avoir de grève, ils en concluraient qu'ils vont obtenir ce qu'ils demandent. J'ajouterai que la grève a eu quelque bon résultat. Si je ne me trompe, elle a donné aux propriétaires de mines et aux ouvriers une leçon qui les rendra plus circonspects à l'avenir quand il s'agira d'une menace de grève. Lorsqu'ils sauront que leur meilleure pratique, le chemin de fer Intercolonial, ne veut pas être prise au dépourvu et qu'elle se procurera de la houille ailleurs, ils seront un peu plus prudents qu'ils ne le sont quelquefois, bien que je sois tenu de dire que les mineurs ne sont pas plus déraisonables que ceux qui les emploient. Mais nos renseignements les plus complets, nous les avons obtenus de conversations que nous avons eues avec les mineurs et autres, et c'est le seul moyen que nous ayons d'avoir des renseignements. Vous ne pourriez jamais savoir directement des gérants s'il doit y avoir une grève ou non, et les renseignements obtenus directement des ouvriers eux-mêmes ne seraient pas non plus très dignes de foi. Un homme intelligent, dans les circonstances, n'aurait pas fait autrement que d'importer de la houille de l'étranger, car, si le chemin de fer Intercolonial était arrêté seulement une journée, ce serait une chose très sérieuse, beaucoup plus sérieuse que l'achat de notre houille ailleurs, opération qui ne nous a rien fait perdre.

M. BENNETT : L'honorable député de Guysborough ne perd jamais une occasion de voler au secours des ouvriers du Canada, et les classes ouvrières, surtout celles qui travaillent aux houillères, apprendront avec plaisir qu'un des hommes qui ont contribué à faire échouer leur demande d'une augmentation de gages est l'honorable député de Guysborough. Il savait personnellement qu'une grève était imminente dans les houillères, mais, au lieu de demander immédiatement au ministre des Chemins de fer de conclure un contrat avec les propriétaires de mines et de donner un avantage aux houilleurs, il a défendu les propriétaires de mines.

Il craignait que si le gouvernement passait un contrat avec les propriétaires, ces der-

niers ne fussent obligés de se rendre aux exigences des ouvriers et de leur donner l'augmentation de gages qu'ils demandaient. Les classes laborieuses de la Nouvelle-Ecosse apprendront avec plaisir que l'honorable député de Guysborough n'a pas défendu les ouvriers, mais qu'il a craint qu'ils ne réussissent à obtenir leur augmentation, et qu'en conséquence, il s'est croisé les bras afin qu'ils subissent un échec. Ou les demandes des ouvriers étaient justes, ou elles ne l'étaient pas ; je l'ignore, mais je sais qu'ils n'ont pas trouvé un ami dans la personne de l'honorable gentleman.

M. FRASER : Que les ouvriers aient eu raison ou tort, d'après l'honorable député nous aurions dû les défendre ; puis il dit qu'en ne passant pas ce contrat, nous les avons empêchés d'obtenir leur augmentation. Mais il n'existait alors aucun contrat entre le gouvernement et la compagnie des mines de houille. On passe ces contrats au commencement de la saison, et s'il y avait eu une grève et que la compagnie n'eût pas fait de règlement avec les ouvriers, le chemin de fer Intercolonial se serait trouvé sans houille. Le ministre avait donc la meilleure raison possible d'acheter ailleurs son approvisionnement de houille. Il n'y avait aucun contrat, et si la compagnie avait donné des gages plus élevés, cela n'aurait pas influé sur le prix payé par le gouvernement, car ce dernier avait un contrat pour la saison.

M. BENNETT : Alors, voici la situation : Si le chemin de fer Intercolonial ou le gouvernement avait conclu un contrat avec les propriétaires de mines, les propriétaires de mines auraient été obligés de l'exécuter à la lettre ; sinon, ils se seraient exposés à des dommages-intérêts.

M. FRASER : S'il y avait eu une grève, vous n'auriez pu forcer la compagnie à livrer la houille.

M. BENNETT : L'honorable député demande-t-il à la Chambre de croire que tout contrat renferme une disposition stipulant que si une grève éclate, le contrat est nul?

M. FRASER : L'honorable député devrait comprendre que s'il y a une grève, la compagnie ne peut pas livrer la houille, et le gouvernement ne pourrait pas exploiter le chemin de fer sans houille.

M. BENNETT : Si elle ne livrait pas la houille, elle s'exposait à des dommages-intérêts, et alors, elle aurait préféré échapper à une action en dommages-intérêts en se rendant aux désirs des ouvriers.

M. FRASER : Ce n'est pas sûr.

M. BENNETT : Pourquoi pas?

M. FRASER : Il arriverait peut-être que la compagnie aimerait mieux payer les dommages-intérêts que d'augmenter les gages, car le gouvernement ne pourrait rien avoir, sauf la différence entre ce qu'il lui faudrait payer ailleurs et le prix porté à son contrat avec les propriétaires de la mine.

M. BENNETT : Alors, le gouvernement pourrait recouvrer l'amende et se procurer sa houille ailleurs. L'honorable député de Guysborough s'est réellement trompé, vu qu'il prétend toujours être l'ami des ouvriers. Dorénavant, on le considérera comme l'opposé.

M. FRASER : Si l'honorable député croit que son opinion a du poids auprès de ce comité ou auprès du peuple, il se trompe beaucoup. S'il croit qu'en descendant à de petites critiques personnelles dans une discussion, il va y gagner ou nuire à quelqu'un, il se trompe. Cette Chambre est au-dessus de cela. Ce que ce gouvernement a fait, tout administrateur compétent l'aurait fait. Je n'ai pas dit que les ouvriers avaient eu raison de se mettre en grève. Il ne s'agissait pas de savoir s'ils avaient raison ou tort. Mais je dis que les gérants se trompent aussi souvent que les ouvriers. Ces derniers n'ont pas toujours tort. Je n'ai jamais dit et je ne dirai pas aujourd'hui que si les ouvriers ont tort, nous devons les défendre contre les gérants. Que l'honorable député retire tous les petits avantages qui peuvent lui rapporter les efforts qu'il fait pour être amusant.

M. LOGAN : Si je ne me trompe, tous les faits se rapportant à cette question n'ont pas été mis au jour. Effectivement, il y a eu une grève dans les mines de l' " Acadia Coal Company " et dans la mine Drummond, dans le comté de Pictou.

L'honorable M. HAGGART : Quand cela ?

M. LOGAN : A l'époque de la passation du contrat.

M. WALLACE : Mais quand ?

M. LOGAN : Je ne me rappelle pas exactement la date, mais je me souviens des circonstances. Je n'approuve pas tout ce que l'on a dit de ce côté-ci, mais j'approuve assez les observations du chef de la gauche (M. Borden, Halifax). Avant de passer ce contrat avec des maisons américaines, l'on aurait dû consulter les gérants. Je ne blâme pas le ministre, car il s'est fié à un rapport de ses fonctionnaires de Moncton, je crois. Mais les fonctionnaires étaient surexcités et lui ont donné des conseils erronés. A mon avis, la grève n'était pas aussi imminente qu'ils le croyaient. La déclaration publiée à Montréal leur a fourni leurs renseignements. Les gérants de mines se sont réunis à Montréal pour examiner les demandes des ouvriers, et l'on a envoyé aux journaux la déclaration—ils nient l'avoir donnée officiellement—et l'on a envoyé aux journaux, dis-je, la déclaration portant que les gérants avaient décidé unanimement de ne pas écouter les demandes des ouvriers. Se basant sur cette déclaration, les fonc-

tionnaires du chemin de fer Intercolonial ont dit au ministre qu'une grève était imminente, puis l'on a commandé cette grande quantité de houille. A mon sens, nous ne pourrions pas blâmer le ministre des Chemins de fer, si, dans ces circonstances, il avait acheté 15,000 ou 20,000 tonnes pour une semaine ou deux. Mais je dis—et je regrette de le dire, vu que je suis partisan du gouvernement—mais je dis que les fonctionnaires du chemin de fer Intercolonial ont commis une erreur en achetant, pour être importée au Canada, une aussi grande quantité de houille des houillères américaines. Le premier article de notre programme devrait être de donner du travail aux Canadiens. Le principe appliqué dans le contrat Clergue s'applique aussi dans le cas actuel. Avant de passer un contrat avec une compagnie étrangère qui fait concurrence aux houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, le gouvernement devrait prendre tous les renseignements possibles.

En ce qui concerne la houillère de Spring-Hill, il n'y a pas eu de grève, il y eu menace de grève. Le gérant était à Montréal avec les autres. Les journaux ont annoncé que l'on repousserait les demandes des ouvriers, et l'on a dit qu'une grève en serait le résultat. Mais lorsqu'il y a menace de grève, avant que le gouvernement fasse des commandes de houille aux houillères des Etats-Unis, il doit s'assurer qu'il y aura une grève et qu'il lui est impossible de se procurer de la houille aux houillères canadiennes.

M. INGRAM : Je demanderai au ministre des Finances quel est le commencement de la saison dont il parle, lorsqu'il dit qu'à cette époque ces contrats étaient faits.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je préférerais que le ministre des Chemins de fer fût ici pour répondre à cette question. Toutefois, je me rappelle que dans les premiers jours de l'été, on passe des contrats qui s'étendent à toute la période. Je crois que, pendant la session du parlement, l'on discute ordinairement la question avec les compagnies et que, lorsque la session est terminée, c'est à peu près le temps de conclure les contrats.

M. INGRAM : Si j'ai bien compris, le ministre s'attendait à ce que l'on blamât sévèrement cet achat de houille aux Etats-Unis. Cependant il trouve à redire parce que nous lui posons des questions relativement au nombre de tonnes qu'il a achetées, aux prix qu'il a payées, et autres questions parfaitement raisonnables dans ce sens. Puisqu'il s'attendait à une critique sévère, il aurait dû prendre connaissance de tous les faits se rattachant à cette question. Nous sommes excusables d'avoir fait la critique que nous avons faite, car le ministre a refusé de nous fournir des renseignements raisonnables. Personne ne voudrait dire qu'une importation en ce pays d'une quantité de houille représentant $180,000 n'est pas assez importante pour motiver des questions.

Nous constatons que les honorables membres de la droite diffèrent quelque peu au sujet de cette grève. Nous voyons qu'un honorable député dit que les fonctionnaires étaient dans un état de surexcitation——

M. LOGAN : Les fonctionnaires du chemin de fer.

M. INGRAM : Je comprends. Nous voyons le ministre des Chemins de fer admettre qu'il n'y avait que pour deux jours de houille. S'il en est ainsi, il me semble que les fonctionnaires étaient très blâmables de n'avoir que pour deux jours de houille en présence d'une grève imminente. A mon avis, le ministre devrait être prêt à donner des renseignements raisonnables, afin qu'il nous fût permis de comprendre exactement la situation.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les questions de l'honorable député, relativement au prix de la houille, aux compagnies dont on l'a achetée et à la quantité, sont, je crois, très pertinentes, et si l'honorable ministre des Chemins de fer avait été ici, il aurait été bien aise, j'en suis sûr, de déclarer que les renseignements seraient produits. Mais le ministre a dû partir, et nous nous proposions de prendre une autre partie du budget. Cependant, si l'on veut continuer cette discussion, nous ne désirons nullement l'arrêter.

M. WALLACE : Avant que l'on abandonne ce sujet, je désire dire un mot. Nous avons essayé, avant le départ du ministre des Chemins de fer, d'obtenir de lui les renseignements que nous avons le droit d'avoir, ainsi que l'admet le ministre des Finances. Comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram), l'honorable ministre a dit qu'il s'attendait à ce que l'on critiquât très sévèrement ses actes. S'il s'y attendait, il aurait dû se présenter en cette Chambre avec des renseignements précis, afin d'être en état de défendre la ligne de conduite de son ministère. Nous avons essayé de connaître la date de cet achat. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) a été incapable de la donner. L'honorable député du Cap-Breton (M. Kendall) pourrait peut-être nous la faire connaître.

M. KENDALL : Je ne pourrais pas donner exactement la date.

M. WALLACE : Eh bien ! à une semaine ou deux, près.

M. KENDALL : C'était, je crois, au mois de décembre, mais je n'en suis pas sûr.

M. LOGAN : Je ne saurais donner la date, mais, si je ne me trompe, c'était vers le lendemain du jour où les journaux de Montréal ont fait la déclaration portant que les gérants se proposaient de refuser les demandes des ouvriers.

M. WALLACE : Ce n'est pas très précis.

Une VOIX : Est-ce avant ou après l'élection?

Le PREMIER MINISTRE : Après.

M. FRASER : En réponse à l'honorable député, je pourrais faire observer que le ministre n'avait pas ces renseignements, parce que, a-t-il dit, on ne les lui avait pas demandé. Si la demande en avait été faite, il les aurait produits.

M. WALLACE : Un autre fait extraordinaire qui se rattache à ce sujet, c'est que l'affaire était si pressante, nous a dit l'honorable ministre, qu'il s'est mis en communication avec le gérant général et qu'il l'a immédiatement autorisé à acheter de la houille aux Etats-Unis sans s'assurer, comme il aurait dû le faire, ainsi que l'ont fait remarquer avec beaucoup de raison le chef de la gauche et l'honorable député de Cumberland, sans s'assurer, dis-je, s'il était probable que la grève éclaterait, et, dans le cas où elle aurait éclaté, sans constater quelle quantité de houille les houillères pourraient fournir. Assurément, elles peuvent en fournir une certaine quantité. Le ministre nous a dit, ce soir, que dans des endroits importants, il n'y avait pas de houille pour plus d'un jour, et que, dans un grand nombre d'autres endroits également importants, il y en avait seulement pour deux ou trois jours. Pouvez-vous, M. le Président, vous imaginer une maison de commerce, conduite d'après des principes d'affaires, par de grands hommes d'affaires, ainsi qu'ils prétendent l'être, venant en cette Chambre avec une déclaration comme celle-là? Ils ont seulement, en moyenne, pour deux jours de houille pour l'exploitation de l'Intercolonial. J'ose dire que s'ils vont visiter les réserves de houille du Grand Tronc et ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique, ils verront qu'il y a toujours là un approvisionnement pour des semaines et des mois ; j'ose dire que n'importe quand, pendant l'année, vous ne sauriez aller à la jonction de Toronto sans y trouver des dizaines de milliers de tonnes formant un gros monceau destiné à l'approvisionnement du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou d'une petite section de sa ligne, car il y a de ces monceaux dans toutes les parties du réseau. Mais voici un chemin de fer dont l'approvisionnement de houille n'est que pour deux jours ! Je n'ai encore jamais entendu parler d'une aussi belle manière d'administrer un chemin de fer. On dépense $192,000 de l'argent canadien pour acheter de la houille aux Etats-Unis, quand l'on aurait pu facilement se procurer cette houille au Canada.

Le ministre n'a pu nous dire, d'abord, s'il était probable qu'il y aurait une grève, et, en second lieu, s'il avait demandé aux compagnies combien de houille elles seraient prêtes à fournir. Il ne nous dit pas qu'il a pris ces renseignements. L'honorable député de Cumberland (M. Logan) dit que le gérant général était surexcité et saisi de frayeur. Or, je suppose que le ministre des Chemins de fer et Canaux était également saisi de frayeur, qu'il avait perdu la tête, car, en achetant aux Etats-Unis de la houille qu'il a payé des prix plus élevés, il a tenu une conduite parfaitement injustifiable, peu pratique et peu patriotique. Il a dit que le prix était un peu plus élevé, mais il n'a pas voulu nous donner exactement ce prix.

Combien cette houille nous a-t-elle coûté? La houille prise aux mines de la Nouvelle-Ecosse nous coûtait $3.30, dit-il, et, a-t-il ajouté, celle achetée aux Etats-Unis nous a coûté un peu plus, mais il ne veut pas nous donner les chiffres. Il était obligé de venir ici avec des renseignements détaillés puisque, ainsi qu'il nous le dit lui-même, il s'attendait à une critique des plus sévères.

Le MINISTRE DES FINANCES : En comparant le chemin de fer Intercolonial, en ce qui a trait à l'approvisionnement de houille, avec le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique, l'honorable député n'a pas tenu compte de la grande différence qu'il y a dans la situation géographique. Le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique n'ont pas, dans cette partie-ci de la Confédération, au moins, l'avantage d'avoir des approvisionnements de houille sur leurs lignes.

L'Intercolonial se trouve dans une position avantageuse, parce qu'il passe à travers les champs houillers de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton qui peuvent lui fournir une quantité suffisante de charbon, tous les jours, alors que c'est le contraire qui existe pour le Grand Tronc et le Pacifique. Ce n'est pas là une raison que je veux invoquer pour expliquer pourquoi nous devrons n'avoir de charbon que pour deux jours.

M. WALLACE : Ce serait plutôt une raison pour vous engager à en avoir toujours une certaine quantité à votre disposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous pouvons invoquer un autre motif pour ne pas avoir d'avance cette provision de charbon. Celui-ci se détériore et perd de sa valeur si on l'amoncelle et si on le laisse longtemps exposé à l'air. L'Intercolonial fournit du bon charbon qui sort des mines et cela nous est plus avantageux que si nous amassions, à un certain endroit, une quantité considérable de ce combustible. Je reconnais que le fait de n'avoir de charbon que pour un jour ou deux, peut nous créer des embarras ; en effet, l'expérience de l'année dernière nous démontre que, grâce à différentes causes que mon manque d'informations m'empêche de préciser, l'industrie du charbon à la Nouvelle-Ecosse était tellement active, que toutes les mines ne pouvaient remplir les commandes qu'elles recevaient soit du gouvernement, soit des particuliers. Jamais on n'avait vu commandes aussi nombreuses ; aussi, toutes les com-

pagnies ont éprouvé beaucoup de difficultés à se rendre aux exigences de leurs clients.

M. INGRAM : Quelle est la cause de la dernière grève?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le cas de la compagnie de charbon du Dominion, Cap-Breton, les ouvriers et les patrons ont consenti à soumettre leurs différends à l'arbitrage. Les arbitres viennent de terminer leurs travaux et, si je ne me trompe, ils ont décidé que, par suite des différentes circonstances que je n'ai pas besoin de faire connaître ici, les salaires étaient suffisants et raisonnables ; si les renseignements que j'ai obtenus sont exacts, les ouvriers ont accepté de bonne grâce cette décision et l'ouvrage se continue aujourd'hui, tranquillement.

M. LOGAN : Je puis dire qu'à Cumberland et Pictou, les patrons se sont rendus aux demandes des ouvriers.

M. INGRAM : J'ai raison de le croire, si l'exploitation des mines est poussée aussi activement que le déclare l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les ouvriers ont reçu des avantages énormes par suite du développement général du commerce. L'honorable député de Lanark me permettra de lui dire qu'à sa demande, nous avons laissé en suspens un crédit général se rapportant à l'Intercolonial. Il pourra soulever la discussion sur cet article plus tard, s'il le désire.

Secrétariat d'Etat—Dépenses imprévues, aide aux écritures, nouvelle somme nécessaire, $400.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le secrétaire d'Etat m'a envoyé une lettre pour me dire qu'il a besoin de ce crédit, parce qu'à la fin de la dernière session, on a constaté que $1,400 avaient été oubliés dans le crédit total pour les dépenses imprévues dans son ministère ; on a dû faire de nouvelles applications de ses deniers, mais le ministère se trouve en face d'un déficit de $400.

Conseil des examinateurs du service civil—Dépenses imprévues, nouvelle somme nécessaire, $250.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons besoin de cette somme, pour les frais de certains examens spéciaux qu'il a fallu faire au mois d'août au Nouveau-Brunswick ; un grand nombre d'aspirants se sont présentés à ces examens.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances peut-il nous dire comment il se fait que des articles de cette nature se rencontrent si fréquemment dans les estimations supplémentaires ? Pourquoi n'avoir pas prévu tous ces détails lorsqu'il s'est agi du budget général ? Comment se fait-il que les estimations supplémentaires contiennent tant de crédits de ce genre, chaque année ? Cela nous empêche d'avoir une idée exacte des dépenses de chaque ministère. On divise ces crédits en trois catégories ; on les trouve d'abord dans le budget principal de l'an dernier, dans les estimations supplémentaires votées à la fin de la dernière session et dans les estimations qu'on nous présente cette année. Quelquefois, on demande ainsi des crédits pour la même fin, à quatre ou cinq reprises différentes. Ne pourrait-on pas trouver un moyen pour insérer ces crédits, ou au moins la plupart de ces derniers, dans le budget général ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que cela serait difficile. Mon honorable ami pourra constater que dans nos estimations supplémentaires, ces crédits ne sont pas augmentés. En effet, quant à ce genre d'estimations que nous discutons maintenant, il ne s'agit pas de suppositions en prévision de l'avenir, mais de faits réels. Prenons, par exemple, cet article si peu considérable. D'après les renseignements qu'on nous a fournis, nous constatons qu'il nous faut payer la dépense d'un examen spécial qn'on n'avait pas prévu et qu'on a fait subir au mois d'août de l'an dernier. Sous ce rapport, ces demandes de crédits ne sont pas, après tout, si extraordinaires.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas, non plus, ce que je prétends.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le but que veut atteindre mon honorable ami est bon, et je partage son opinion sur ce point.

Acte du cens électoral—Pour couvrir l'excédent de dépenses pour l'impression des listes électorales pour la dernière session, et pour pourvoir à l'impression de celles dont on pourrait avoir besoin jusqu'au 30 juin 1901, $10,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce crédit est pour payer les frais d'impression des listes des électeurs. Ces dépenses, l'an dernier, ont dépassé de $5,000 le crédit voté à cette fin, au cours de la dernière session ; de plus, il faudra, prétend-on, $2,000 pour imprimer les listes des électeurs dans les comtés où il y aura des élections partielles, ce qui fait en tout $7,000.

M. WALLACE : L'honorable ministre peut-il nous fournir le renseignement que lui a demandé l'honorable chef de l'opposition au sujet du montant de la dépense totale? On nous demande de voter $10,000. Pourquoi l'honorable monsieur ne nous fournit-il pas tous les chiffres qui établissent la nécessité de ce crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'addition des différents montants ne s'élève qu'à $7,000 ; il faudra donc retrancher de ce montant le chiffre de ce crédit. L'impression des listes des électeurs nous a coûté, l'an dernier, $5,000 de plus que le montant du crédit voté, et celle des listes dont on se sert aux élections partielles, nous coûtera, d'après

estimation, $2,000. Il faut donc voter une somme supplémentaire de $2,000.

M. WALLACE : Quel était d'abord le montant du crédit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis fournir ce renseignement maintenant, aussi, je laisserai cet article en suspens.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce que nous demandons.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vais prendre note de la question que m'a posée l'honorable monsieur.

Pour payer les dépenses relatives à la commission sino-japonaise, $4,000.

Le PREMIER MINISTRE : Cette commission siège maintenant pour entendre la preuve qu'on lui soumet. Je n'espère pas qu'elle puisse faire rapport, durant cette session ; cependant, d'ici à quelques semaines, elle aura terminé ses travaux.

M. INGRAM : Elle siège à la Colombie Anglaise ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Quels sont les commissaires ?

Le PREMIER MINISTRE : MM. Clute, Munn et Foley. M. Smith faisait aussi partie de cette commission.

M. BORDEN (Halifax) : Sur quoi roule cette enquête ?

Le PREMIER MINISTRE : Sur l'immigration des Asiatiques et sur ses effets dans la Colombie Anglaise.

M. BORDEN (Halifax) : Et aussi sur l'immigration japonaise ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

Pour rembourser la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour secours aux Métis en détresse dans les Territoires du Nord-Ouest, $500.

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit ici de la gratification annuelle ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN (Halifax): Dans ce cas, pourquoi ne pas l'avoir mentionnée dans le budget général ?

Le PREMIER MINISTRE : La gendarmerie à cheval, depuis un grand nombre d'années, a toujours eu l'autorisation de secourir les sauvages et les métis qui se trouvaient dans le besoin. Ce crédit n'est pas très élevé, il varie chaque année de $400 à $500.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne trouve pas à redire à ce crédit. Je fais cette remarque de nouveau, suivant les observations que j'ai adressées à ce sujet au ministre des Finances ; je ne puis comprendre pourquoi ces articles, au lieu de se trouver dans le budget principal, sont portés dans les estimations supplémentaires.

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne pouvons inscrire ce crédit dans le budget général, parce que nous ne connaissons pas, d'avance, le montant qu'il nous faudra payer de ce chef. Nous ne recevons les comptes annuels qu'après avoir préparé le budget principal.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable chef de la Chambre n'a-t-il pas dit qu'il s'agissait d'un crédit annuel?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Alors, pourquoi ne l'indiquez-vous pas dans le budget principal ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce qu'il peut varier d'une année à l'autre ; il est quelquefois plus élevé, d'autres fois il est moindre.

Pour payer à J. Beatty le montant de la gratification qui lui est dû (à voter de nouveau), $187.33.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'une gratification à un fonctionnaire du ministère des Douanes ; la Chambre a voté ce crédit, l'an dernier, mais il est devenu caduc, l'intéressé n'ayant pas présenté sa réclamation. Nous devons donc le voter à nouveau, cette année.

Intérêt sur le montant payé au fonds de retraite par J. B. Ryan, depuis le 31 décembre 1896, au 9 novembre 1897, $8.17 ; par E. Kelly, $5.77, depuis le 31 décembre 1896 jusqu'au 9 novembre 1897, date à laquelle les contributions ont été payées de nouveau, $13.94.

Le MINISTRE DES FINANCES: Le montant de ce crédit devra servir à payer la balance d'intérêt qu'on suppose due à certains fonctionnaires qui ont contribué au fonds de retraite. On m'informe qu'une erreur a été commise et que ces réclamations ont déjà été annulées. J'ai averti, en conséquence, les deux intéressés, et comme je n'ai pas reçu de réponse, je suppose qu'ils sont satisfaits de mes explications ; je suis prêt à retrancher cet article. Ceci termine cette catégorie d'estimations supplémentaires.

M. BORDEN (Halifax): Avon-nous terminé l'examen de toutes les estimations supplémentaires de l'exercice 1900-1901?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons fini cette catégorie spéciale ; il reste dans les estimations supplémentaires une demande d'un crédit pour le ministère de l'Intérieur et qu'on a laissée en suspens pour qu'il fournisse l'occasion à certains députés de faire ce qu'on appelle déjà une discussion hors classe.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, à part cet article, nous en avons fini avec les estimations principales?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, en ce qui se rapporte au budget principal et à la première catégorie des estimations supplémentaires de l'exercice courant. Il reste encore les estimations supplémentaires pour le prochain exercice, et si l'honorable député veut qu'on passe immédiatement au budget de la milice pour l'exercice courant, nous allons nous y mettre immédiatement.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais qu'on laissât en suspens un item de ces estimations, vu l'absence forcée d'un de mes honorables amis.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui, très bien.

Milice—Défenses d'Esquimalt, nouvelle somme requise, $5,500.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Il existe une convention entre le gouvernement impérial, ou plutôt entre le ministère de la Guerre, et le gouvernement canadien en vertu de laquelle le gouvernement paie tant par année pour les défenses d'Esquimalt, de son côté, le gouvernement britannique nous accorde un certain montant. Par le dernier contrat intervenu, le gouvernement du Canada a consenti à fournir dix ou quinze ingénieurs, mais nous avons constaté ne pouvoir réussir à remplir cette condition. Le gouvernement anglais nous fournit ces hommes, ce qui nous occasionnera une dépense d'environ £1,100. Le crédit actuel nous permettra donc de remplir cette partie du contrat.

Association fédérale de carabiniers, subvention supplémentaire, $3,500.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Ce crédit est nécessaire pour payer les frais encourus par cette association qui a fait placer des téléphones sur les terrains qu'elle occupe et qui a fait exécuter d'autres travaux d'amélioration. J'ai pu me convaincre que cette dépense était nécessaire et que le montant demandé maintenant, à sa raison d'être.

M. BORDEN : Vous avez constaté ce fait depuis que vous avez présenté votre budget principal?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Propriétés militaires—Nouvelle somme requise, $29,700.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Pour demander ce crédit, je me base sur un rapport de l'ingénieur du ministère, M. Weatherdee. Je puis fournir, parce que j'ai tous les détails du crédit en question entre mes mains, tous les renseignements que cet ingénieur m'a fournis. Voici comment ce crédit se répartira : A London, nouveau parquet en béton, $250 ; à Port-Hope, réparations à la salle d'exercices, $2,500. A Toronto, renouvellement du calorifère dans les casernes de Stanley, $2,000 ; renouvellement des planchers, $250 ; tambours et chassis doubles aux quartiers de la cavalerie et de l'infanterie, pour économiser sur le chauffage, $300. A Montréal, aménagement des quartiers du 85ème régiment dans la salle d'exercices, $500 ; travaux de réparations dans le cimetière de l'avenue Papineau, $1,000 ; diverses réparations au fort de Chambly, $1,000. A Ottawa, renouvellement de la toiture de la salle d'exercices, $3,500 ; changements dans les divisions de la salle d'exercices pour donner des quartiers à quatre nouvelles compagnies de porteurs et de soldats du génie, autres travaux, $2,000. Tambour d'hiver et autres travaux à la salle d'exercices de Québec, $200 ; améliorations à la cartoucherie de Québec, $1,200. A Fredericton, réparations et changements dans le système des conduites d'eau, $1,000. A Annapolis, réparations aux bâtiments du vieux fort. A Winnipeg, installation du service de l'eau aux casernes de la cavalerie, $500. A New-Westminster, pose d'un système à eau chaude, $1,200.

Pour payer les terrains expropriés pour les casernes de Work-Point, Esquimalt, $7,200.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nous demandons ce crédit pour remplir l'engagement que nous avons contracté envers le gouvernement anglais; il s'agit de l'expropriation de certains terrains qui doivent servir comme champs d'exercice. Les cours de justice ont déterminé, déjà, la valeur de ces propriétés.

M. BORDEN (Halifax) : Nous payons d'abord, et remise nous est faite ensuite du montant déposé ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

Monument sur les champs de bataille—Monument à Eccles Hill (à voter de nouveau), $400.

M. BRITTON : Le gouvernement se propose-t-il de placer des plaques commémoratives au collège militaire de Kingston à la mémoire des élèves de cette institution, qui sont morts au service de l'empire ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Nos amis de l'opposition nous l'ont déjà suggéré ; et le gouvernement a résolu de faire quelque chose ; mais le crédit peut être inclu dans le budget sans mention spéciale.

Armes, munitions, etc., $100,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : En 1896 le gouvernement conservateur a obtenu un crédit d'un million de dollars pour acheter des fusils et autres articles militaires. Le parlement a voté trois millions de dollars et dans le cas qui nous occupe, je dois faire remarquer, qu'en réalité, il ne s'agit que de la balance du crédit voté alors. J'ai, par devers moi, une liste complète des achats du gouvernement au ministère de la Guerre à Londres, et je vais fournir à la Chambre

tous ces détails : Six batteries de canons de 12 livres, £76,000 ; deux obusiers howitzer ; quatre canons de 4·7 ; il nous faudra en tout $500,000 pour équiper convenablement ceux qui serviront comme artilleurs. De plus, nous devons voter à nouveau $50,000, montant destiné d'avance à payer les cartouches et les bombes que nous devions acheter en Angleterre. La commande adressée au ministère de la guerre en Angleterre a été révoquée et nous avons pu nous procurer des machines perfectionnées pour fabriquer nous-mêmes les cartouches dont nous avons besoin ; de ce chef, nous avons épargné au Canada une somme de $50,000. Nous pouvons maintenant, fabriquer au pays les cartouches, les bombes qui devront servir aux canons qui sont mis à la disposition de nos militaires. A mon sens, la Chambre devrait être unanime à voter ce crédit.

M. BORDEN (Halifax) : J'allais précisément proposer l'adoption du crédit en question.

Halifax—Garnison provisoire, $338,000.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Le comité n'ignore pas la nature de ce crédit. Il y a déjà plus d'un an que le gouvernement, suivant en cela l'opinion exprimée par le parlement, a offert aux membres qui composaient le bataillon d'infanterie cantonnée à Halifax de quitter le service pour se rendre au Sud-africain. Le ministère de la guerre en Angleterre, ne nous a pas encore donné des renseignements qui nous permettent de dire quand ces volontaires canadiens reviendront au pays.

M. CLARKE : J'ai constaté déjà, en parcourant les colonnes des journaux, que le gouvernement impérial avait l'intention d'établir d'une manière permanente à Halifax, un bataillon de réguliers.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : J'ignore ce détail, mais je puis dire que le gouvernement canadien n'a reçu aucun avis de cette innovation.

M. CLARKE : Le crédit que vous demandez se rapporte à l'exercice se terminant le 30 juin 1901.

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Est-ce un crédit supplémentaire à celui déjà contenu dans le budget général ?

Le MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DEFENSE : Non, et le ministère se trouve parfaitement disculpé, parce qu'il ne pouvait savoir d'avance la réponse du ministère de la Guerre à Londres ; du moment que nous avons reçu avis de cette réponse, nous avons mis dans les estimations supplémentaires le crédit que nous demandons maintenant à la Chambre de voter.

Commission géologique—Somme supplémentaire pour faire copier les plans d'expropriation, les cartes et les notes des différents explorateurs, etc., $4,000.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi, encore une fois, n'avez-vous pas mentionné ce crédit dans le budget principal?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'avoue que la faute en est due au surintendant intérimaire de cette commission, qui ne m'a pas signalé le fait.

M. BORDEN (Halifax) : Je trouve cela étrange de la part d'un fonctionnaire. A maintes reprises, j'ai répété au ministre des Finances qu'il valait mieux, pour les fins de l'administration publique, insérer tous ces différents item dans la liste du budget principal, parce que—j'en suis convaincu—dès le moment même qu'ils sont connus, ces crédits font l'objet de la considération de tous les membres du gouvernement, et cela nous permet de connaître à fond ce qu'il faut, en particulier, à tel ou tel ministère.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je partagerais volontiers l'opinion de mon honorable ami ; mais, malheureusement, les fonctionnaires des différents ministères ont la très mauvaise habitude de calculer, d'une manière générale, les estimations principales, année par année, suivant les exigences de leur département respectif. Le résultat de cette pratique se fait sentir à la fin des différents exercices, alors qu'il nous faut demander des crédits supplémentaires, pour des fins que nous aurions dû considérer et prévoir d'avance. Sous ce rapport, le département des Affaires des Sauvages n'est pas le dernier venu. Certains députés m'ont signalé cette question, que j'espère pouvoir régler avant longtemps.

M. CLARKE : J'ai reçu, à différentes reprises, des lettres de certains de mes amis, me demandant des renseignements sur la commission géologique. J'aimerais à savoir si tous les membres de la Chambre ont reçu le même nombre d'exemplaires des rapports de la commission géologique, ainsi que les rapports des autres ministères. On peut facilement se procurer, à bon marché, des exemplaires de ces rapports. Dans le cas actuel, la règle établie ne doit-elle pas s'appliquer? Pourquoi les membres de la Chambre ne recevraient-ils pas les rapports de cette commission, comme ils ont l'avantage d'avoir les rapports des autres divisions du service civil?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Depuis plusieurs années, le ministère met en vigueur un arrêté du conseil établissant l'échelle de prix que devront payer ceux qui achèteront des rapports de la commission géologique. Que cela soit bon ou mauvais, je n'ai rien à y voir, et c'est une question que je n'ai pas encore eu le temps d'étudier à fond. Toutefois, j'ai constaté qu'un grand nombre de membres de cette Chambre et du

Sénat demandent ces rapports non pas seulement pour eux, mais pour des personnes qui ne s'en servent pas au point de vue scientifique ; c'est pour cela que le ministère a décidé, vu cette pratique qui occasionnait tant de dépenses, de n'imprimer qu'un nombre limité d'exemplaires de ce rapport.

M. CLARKE : Pourquoi mentionnez-vous ce montant minime dans les estimations supplémentaires?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pour la bonne raison que je viens d'indiquer ; nous n'imprimons que le nombre d'exemplaires requis pour tous les députés et pour tous les sénateurs.

M. CLARKE : L'honorable ministre peut-il me dire ce que lui rapporte la vente des exemplaires de ce rapport?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je l'ignore. A tout événement, le produit de cette vente n'est pas considérable.

M. CLARKE : Dans ce cas, il me semble que le ministère devrait fournir un certain nombre d'exemplaires de ce rapport aux membres de la Chambre. Cependant, il est évident que la distribution des exemplaires en question, dans tout le pays, vu les renseignements que ce document contient, nous permettrait, en toute justice, de ne pas payer le coût de chaque exemplaire. Il s'agit ici d'une question ridicule, en soi, mais qui devient vexatoire par l'abus qu'on en fait. Je demanderais au ministre de prendre note de cette observation.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est ce que je fais.

M. WILSON : J'ai déjà demandé un rapport de la commission géologique sur certaines explorations faites dans le district de Nipissing et on m'a forcé de payer 50 cents pour un exemplaire. Ce rapport n'était pas volumineux, mais vu sa rareté, j'ai été obligé de payer la somme que je viens de mentionner.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le prix des exemplaires des rapports de la commission géologique se trouve déterminé d'avance par un arrêté du conseil.

M. WILSON : Je pourrais dire que ces rapports étaient imprimés avant que l'arrêté du conseil fût adoptée ; en réalité, je parle d'un rapport de la commission géologique daté de l'année 1869.

M. INGRAM : Le ministère de l'Intérieur envoie-t-il ce rapport à certaines imprimeries?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. INGRAM : Il y a déjà quelques années, je demandais au ministère de m'envoyer un de ces rapports ; la réponse du ministre m'indiquait que je devais m'adresser à un établissement de publication de Toronto et j'ai été obligé de payer $2 pour obtenir un exemplaire de ce document.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'honorable député voudrait-il dire à la Chambre quand il a fait cette demande?

M. INGRAM : Il y a cinq ou six ans, peut-être plus.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le ministre chargé alors spécialement de l'administration de cette division du service civil pourrait vous fournir le renseignement que vous demandez. Quant à moi, je dois dire que je ne saurais expliquer cette anomalie, parce que tous ces rapports sont imprimés à l'Imprimerie Nationale et que le ministère les distribue suivant ce qu'en décide le fonctionnaire en chef.

M. WILSON : L'honorable ministre veut-il prétendre qu'on ne peut avoir ces rapports chez les différents libraires? Si je ne me trompe, les fonctionnaires m'ont déjà renvoyé à ces libraires pour me procurer un exemplaire des rapports en question.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce n'est pas ce que je dis ; en effet, je ne puis prétendre qu'un homme qui tient un bureau de journaux ou une librairie quelconque ne puisse acheter, pour le revendre ensuite, à ses clients, tel ou tel document, ou tel ou tel livre. Peu m'importe qu'ils réalisent un bénéfice quelconque ou qu'ils se trouvent en perte, je n'ai rien à y voir. Mais dans le cas qui nous occupe, le gardien des archives n'avait peut-être pas à sa disposition un exemplaire du rapport en question à fournir à l'honorable député, et c'est pour cela qu'il lui a conseillé de s'adresser à certain libraire qui, d'après lui, devait avoir ce document. Je déclare qu'aucun de ces rapports n'est distribué dans les différentes librairies qu'après que les propriétaires de celles-ci en ont payé le coût.

M. INGRAM : Vous ne les vendez pas aux vendeurs de journaux?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non.

M. WILSON : Il y a erreur quelque part.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Quant à moi, je fais part à la Chambre des renseignements que je possède.

M. WILSON : Je crois que le député distribue ces rapports aux vendeurs de journaux à un certain prix, et que ces derniers les revendent ensuite, en faisant un certain bénéfice, à tous ceux qui en font la demande.

M. HENDERSON : Aujourd'hui, on demande plus fréquemment ces rapports, parce que notre population se livre à l'étude des questions minières. Les enfants et les jeunes gens fréquentent des écoles où l'on étudie les questions qui contiennent ces documents, et je suis certain que l'honorable ministre reconnaîtra qu'en vendant ces rapports à un prix modéré, c'est-à-dire à un

prix suffisant pour payer le coût du papier et de la reliure, il en vendra un plus grand nombre encore. Il serait sage d'en faire imprimer une plus grande quantité. Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement ne distribuerait pas les documents aux jeunes gens qui consacrent leur temps à l'étude de ces sujets, et je demanderais au ministre de les donner gratuitement. A tout événement, je considère qu'il sera opportun d'accorder à chaque député huit ou dix exemplaires de ces rapports. Quant à moi, je suis certain que je pourrai facilement distribuer ces exemplaires parmi les personnes qui s'occupent de ces différentes questions. Lorsque mes correspondants m'écrivent, me demandant ces documents, j'ai l'habitude de répondre qu'on ne peut les obtenir gratuitement et qu'il faut s'adresser au ministère. Si nous voulons populariser la science et aider les jeunes gens dans l'étude de ces questions, la distribution gratuite des documents publics leur sera d'un grand avantage. Je demanderais au ministre de faire imprimer un plus grand nombre d'exemplaires, à l'avenir, car la demande en sera bien plus forte que maintenant.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les remarques de l'honorable député sont, en tout, semblables à celles que je faisais, il y a quelque temps, à l'ancien directeur des arpentages. A mon sens, il est fort à désirer que des renseignements précis au sujet de nos ressources minières soient répandus dans le public. Sans doute, la commission géologique a rendu de grands services ; cependant, l'heure est venue d'opérer certains changements dans cette division du service civil. J'ai déjà étudié cette question, et j'espère pouvoir suggérer certaines modifications qui nous permettront de réaliser les réformes dont je viens de parler. Le moment est venu d'adopter une méthode pratique pour atteindre le but que se proposait le créateur de cette division du service, c'est-à-dire, se servir de cette dernière comme d'un moyen pratique pour développer les ressources du pays. A mon avis, nous n'atteindrons pas cette fin en répandant simplement dans le public les rapports de cette commission. Il faudrait adopter un autre genre de publication destinée surtout à fournir tous les renseignements économiques se rapportant aux ressources du pays ; sous une forme moins considérable que celle qu'on donne aujourd'hui aux rapports de la commission géologique, ces documents rendraient des services signalés. Actuellement, les rapports donnent des détails complets sur tous les travaux exécutés par les fonctionnaires de cette division du service civil ; mais, un volume très considérable, consacré surtout au résumé des résultats économiques du travail de l'année, sera d'un plus grand avantage, si on le distribue à propos. On pourrait même publier de temps à autre, et même fréquemment, les différents résumés. Mon honorable ami sait parfaitement qu'un grand nombre de mineurs et de prospecteurs pratiques et qui n'ont besoin que d'un simple renseignement pour découvrir les endroits où ils doivent travailler, ne comprennent pas les rapports de la commission géologique parce que les termes scientifiques et techniques qui expliquent les différentes formations du sol ne leur sont pas familiers. Mettons ces renseignements dans un langage que le commun des mortels pourra comprendre, et alors, ces rapports seront d'un immense avantage aux intéressés.

M. WILSON : Pourrons-nous acheter ces rapports chez les différents libraires?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je le crois.

Montant supplémentaire pour certaines réparations à la maison du missionnaire de Caughnawaga, $1,700.

M. CLANCY : Le ministre a-t-il reçu des plaintes des sauvages des Six Nations, établis sur la réserve de la Grande Rivière, dans le comté de Brant, au sujet de cette prétendue épidémie de la petite vérole? On prétend maintenant qu'il ne s'agissait que d'une fausse nouvelle. Peut-être, l'honorable ministre des Douanes a-t-il eu connaissance de la chose? On m'a dit qu'il n'y avait pas de petite vérole parmi ces sauvages, mais le médecin de la réserve, le docteur Secord, a déclaré le contraire, il y a déjà quelque temps, sans fournir de preuves, cependant. S'il n'existe pas de cas de picote chez les sauvages des Six Nations, on trouve étrange que le ministère fasse des dépenses considérables pour maintenir une quarantaine et prendre toute autre mesure, au détriment des sauvages. Quelqu'un a-t-il appelé, sur ces détails, l'attention de l'honorable ministre, et ce dernier a-t-il pris quelques mesures pour s'assurer de ce qui existe réellement?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Personne ne m'a signalé ce fait, et c'est la première fois que j'en entends parler. Je connais le docteur Secord, qu'on prétend être un médecin compétent, et il possède toute ma confiance. Cependant, je vais m'informer de ce cas, et je verrai s'il n'y a pas, au ministère, une correspondance quelconque à ce propos. Ce fait s'est-il produit dernièrement ?

M. CLANCY : On ne me l'a pas dit. Il est arrivé ici une requête signée par les sauvages, protestant contre cette dépense inutile et demandant à M. Macrae d'examiner cette question et de faire rapport au ministre. Les sauvages prétendent qu'il n'y a pas de cas de petite vérole parmi eux ; cependant, je ne voudrais pas prendre sur moi de dire que cette requête contient exactement la vérité.

M. HENDERSON : L'honorable député voudra-t-il lire cette requête?

M. CLANCY : Je préfère ne pas la lire.

M. HENDERSON : L'honorable député pourrait peut-être en lire certaines parties.

M. CLANCY : Ce serait peut-être commettre une injustice à l'égard du docteur Secord, si les allégués de ce document n'étaient pas exacts.

Le MINISTRE DES DOUANES : Est-il signé par les chefs des Six Nations?

M. CLANCY : Non, on y lit, cependant, que quelques-uns des chefs, onze, je crois, sur soixante, se sont réunis, on ne sait à la demande de qui, et ont pris sur eux de voter un certain montant d'argent sous prétexte qu'ils représentaient le conseil des sauvages. Cet acte est illégal. Je viens de transmettre cette requête au ministre de l'Intérieur, auquel je demanderai, avant que la séance soit levée, de la lire, afin de pouvoir nous fournir quelques renseignements sur cette question. Je ne voudrais pas faire des déclarations précises avant de connaître parfaitement les faits, mais si l'on considère que cette requête contient la vérité, on devrait faire une enquête au sujet de cette affaire.

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette réserve se trouve à Brantford, et j'ai lu, dans les journaux de cette ville, une nouvelle disant que la petite vérole s'était déclarée chez les sauvages des Six Nations et qu'on avait établi une quarantaine très sévère à Caledonia, Hamilton et Brantford.

Le cercle de cette quarantaine a été rétréci, mais les gens qui s'y trouvent ne peuvent visiter la réserve. Je serais surpris d'entendre dire qu'il n'y a pas de cas de petite vérole à cet endroit. Le docteur Secord est un médecin compétent et il peut compter sur l'aide d'un médecin adjoint. Je crois aussi qu'il a consulté ses confrères de Caledonia. Je ne veux, cependant, rien affirmer avant de connaître les faits. De son côté, l'honorable député (M. Clancy) qui a reçu cette lettre des Indiens est dans son droit en soulevant cette question ici. Je ne puis comprendre le but que voulait atteindre le médecin de la réserve, si, réellement, la petite vérole ne s'est pas déclarée parmi les sauvages. Il a pu, cependant se tromper, mais je croirais difficilement qu'il eût un intérêt quelconque à fausser les faits, puisqu'il aurait eu plus de travail à faire, si réellement l'épidémie s'était déclarée dans cette réserve.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Mon honorable ami (M. Clancy) sait parfaitement que dans des cas de petite vérole, il est toujours difficile de déclarer si, réellement, on se trouve en présence d'un cas de picote ou non. Il y a deux ou trois semaines, nous avons pu nous convaincre de ces divergences d'opinion à propos de ce qui s'est passé à Edmonton. Le médecin du local disait que la maladie qui s'était déclarée, à cet endroit, n'était pas la petite vérole, et il refusait de mettre en vigueur les règlements concernant la quarantaine à appliquer dans ces cas. Comme résultat, l'épidémie de la petite vérole s'est propagée et nous avons dû envoyer à Edmonton des médecins plus expérimentés, afin de faire appliquer les règlements de la quarantaine. Dans des cas aussi sérieux, le médecin de la réserve ne doit laisser rien à l'imprévu.

Je constate que la requête est datée du 9 mai et, encore une fois, je n'avais aucunement connaissance de ce fait, avant qu'il me fût mentionné par l'honorable député, mais je vais m'enquérir de toutes les circonstances de cette affaire.

Affaires des Sauvages—Ontario et Québec—Montant nécessaire à payer certains frais de justice, $2,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Retranchons cet item, qu'on a inséré ici par erreur.

M. WALLACE : Ce crédit a-t-il déjà été voté?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il se trouve ici par erreur d'un fonctionnaire du ministère des Finances. On ne le trouve pas dans nos estimations.

Affaires des Sauvages—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest. Montant requis pour l'achat des bestiaux pour les réserves des sauvages, $13,000.

M. BOYD : Ces animaux serviront à l'élevage?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, nous suivrons la coutume établie depuis plusieurs années.

M. BOYD : Sont-ce des animaux ordinaires?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons l'habitude d'acheter des taureaux de race enregistrés. Les génisses et les vaches sont d'espèce ordinaire.

M. BOYD : On a discuté, il y a quelque temps, l'opportunité d'envoyer sur ces réserves des troupeaux de Highland, ou de Galloways ou Polled Angus pour permettre aux sauvages d'exercer leur habileté dans le tannage des peaux. Je rappelle ce fait au ministre pour qu'il étudie cette question et peut-être pourra-t-il, d'ici à quelques années, fournir aux sauvages des bestiaux qui leur permettront de se livrer à une industrie avantageuse.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est dans ce but que j'ai donné des ordres pour qu'on achetât quelques animaux de la race Polled Angus pour la reproduction. Il ne faut pas, cependant, les croiser. La plus grande partie des bestiaux qu'on trouve sur ces réserves sont de la race des Shorthorns, car l'expérience nous a démontré que cette race était la meillleure.

M. WALLACE : Le ministère va-t-il acheter des chevaux de race comme il s'est procuré des bestiaux de race ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Jusqu'à un certain point, nous avons l'intention d'acheter à même ces crédits, deux étalons. Mais l'élevage des chevaux coûte cher et nous ne croyons pas que cette industrie soit profitable aux sauvages autant que le sera l'élevage des bestiaux. Celui-ci a donné des résultats surprenants, surtout dans ces réserves. Les acheteurs qui s'y connaissent disent qu'ils peuvent se procurer des sauvages des animaux tout aussi bons que ceux qu'ils achètent ailleurs. Cela est dû au fait que nous avons acheté, il y a quelques années, des taureaux de race, pour ces réserves. Sans doute, on pourrait assez bien réussir dans l'élevage des chevaux, mais il faut procéder lentement et graduellement. Il faudrait acheter des étalons de chevaux de première race, mais cela occasionnerait une dépense énorme, et l'entretien de ces animaux nous coûterait bien cher.

Affaires des Sauvages—Somme supplémentaire pour externats, pensionnats et écoles industrielles du Manitoba et du Nord-Ouest, $6,800.

M. ROCHE (Marquette) : A propos de cet item, l'honorable ministre pourrait peut-être nous donner l'explication qu'il nous a promise au sujet des machines d'imprimerie destinées à l'école industrielle d'Elkhorn. Il y a quelques jours, il nous déclarait qu'il ne connaissait pas parfaitement tous les détails de cette affaire, mais qu'il nous fournirait les renseignements voulus lorsque viendra la discussion des estimations supplémentaires.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : On a vendu cette machine à M. Garrison, de Virden; je ne puis dire à quel prix, mais je crois que le prix de vente était de $300. Cette machine a été vendue d'après l'avis de l'ancien commissaire des sauvages et les rapports du département n'indiquent pas que l'acheteur a payé le montant convenu. J'ai donné instruction au sous-ministre de donner des ordres pour retirer ce montant, s'il en est encore temps.

M. ROCHE (Marquette) : Ce matériel d'imprimerie a-t-il été vendu par l'ancien commissaire, M. Forget ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui.

M. ROCHE (Marquette) : Les renseignements que j'ai diffèrent quelque peu des réponses qu'on a faites à ma question, au cours de ces deux dernières années. Il y a deux ans, j'ai appelé, à trois ou quatre reprises, l'attention du ministre sur cette question. Je connais parfaitement tous les détails de cette affaire dont je vais faire l'historique ici. Lorsque l'ancien gouvernement a décidé d'enseigner les différentes industries dans les écoles sous sa direction, il acheta un matériel d'imprimerie en 1893, et le sieur Thompson fut chargé d'enseigner ce métier d'imprimeur aux élèves qui fréquentaient ces écoles. Ce fonctionnaire publia un journal hebdomadaire qui, n'ayant aucune opinion politique arrêtée, obtint bientôt une assez bonne circulation ; on y trouvait aussi beaucoup d'annonces. Ce journal exista jusqu'en 1898 alors que le gouvernement décida de discontinuer cet enseignement des différents métiers. M. Thompson, qui avait conclu certaines conventions avec des hommes d'affaires et reçu des souscriptions d'avance, désirait continuer la publication du journal. Il se rendit à Winnipeg et il rencontra le commissaire des sauvages, M. Forget. A la suite de cette entrevue, il loua un matériel d'imprimerie du commissaire, à la condition que l'une ou l'autre des parties contractantes pourrait, si elle le désirait, annuler ce contrat, en en donnant avis six mois d'avance. M. Forget promit à M. Thompson que ce matériel resterait entre ses mains tant que le gouvernement ne se déciderait pas à reprendre l'enseignement des métiers dans ces écoles industrielles.

Aussi, M. Thompson fut-il des plus surpris de recevoir l'avis dont je viens de parler, deux mois après avoir loué ce matériel. Il ne pouvait comprendre la raison de cette attitude de la part du commissaire. Il demanda une explication à ce dernier, et M. Forget lui déclara qu'il ne pouvait lui fournir de renseignements. Il lui avoua, cependant, qu'il avait agi après en avoir obtenu l'autorisation du ministre de l'Intérieur. M. Thompson apprit que ce matériel devait passer à M. Garrison, dont nous a parlé le ministre de l'Intérieur, et qui publiait à cette époque un journal dans la ville de Virden. Il se décida alors, avant l'expiration des six mois, d'acheter avec son argent, un matériel d'imprimerie et de continuer la publication de son journal ; c'est ce qu'il fit. De son côté, M. Garrison prit possession du matériel du gouvernement. Comme je connaissais tous ces faits, j'ai demandé, il y a deux ans, au ministre de l'Intérieur ce qu'on avait fait de ce matériel, si on l'avait loué ou vendu. On me répondit qu'on ne l'avait ni loué ni vendu, mais qu'il se trouvait en la possession de M. Garrison, qui était en relation avec le ministère dans le but d'acheter ce matériel. Je laissai faire durant une année, et à la dernière session, je réitérai mes questions et demandai, en outre, au ministre de l'Intérieur de me dire si le gouvernement savait que ce matériel servait à la publication d'une feuille libérale dans le division électorale de Brandon que le ministre de l'Intérieur représente ici, journal qui s'intitule : " The Ledger," de Griswold. Le ministre intérimaire me répondit que le gouvernement n'avait pas encore loué ce matériel. Depuis longtemps, M. Forget n'était plus commissaire des sauvages. Le gouvernement n'avait donc pas vendu ce matériel, et il ignorait si ce dernier servait à la publication d'une autre gazette. Je signalai au ministre intérimaire cette anomalie et je lui dis alors que ce matériel avait été vendu à M. Wildman, l'éditeur du Ledger de Griswold. Le

ministre intérimaire me promit de faire une enquête. Je revins à la charge quand le ministre de l'Intérieur présenta le budget principal de son ministère, et j'appris alors que M. Garrison avait acheté le matériel en question. Ce soir, l'honorable ministre me dit que ce matériel a été vendu du temps de l'administration de l'ancien commissaire des sauvages, Mr. Forget, et qu'il n'en avait pas reçu le prix de vente, bien que M. Garrison ait revendu ce matériel contre beaux deniers sonnants. Chose étrange, à mon sens, voici un matériel que l'ancien gouvernement, si je ne me trompe, a payé environ $800, qu'il a mis dans une école industrielle dans le but d'enseigner l'art de l'imprimerie aux élèves, dans le but de permettre à M. Thompson de publier un journal hebdomadaire, et que le gouvernement actuel laisse passer aux mains d'un ami politique, qui ne lui donne pas un sou en retour et qui se permet de revendre ce matériel à un autre partisan, après avoir obtenu de ce dernier un certain montant. On me dit que M. Wildman, l'éditeur actuel du journal libéral dont j'ai parlé, a appris que M. Garrison n'avait pas le droit de vendre le matériel ; c'est pour cela, qu'il y a quelque temps, il s'est adressé au ministère, qui lui répondit qu'il n'avait à s'inquiéter de rien, vu que M. Garrison avait la permission de vendre ce matériel. A tout événement, nous constatons, d'après les déclarations du ministre lui-même, que le gouvernement a vendu ce matériel à M. Garrison. Il me semble que c'est plutôt un don gratuit qu'on a voulu faire à ce monsieur. Il est certain que le gouvernement n'a pas reçu un sou de M. Garrison et que ce dernier a vendu contre beaux deniers sonnants le matériel en question à M. Wildman, qui s'en est servi depuis deux ans pour la publication d'une feuille libérale dans la ville de Griswold.

Pourtant, si nous devons en croire la déclaration que le ministre intérimaire nous faisait, l'an dernier, le ministère ne connaissait rien de cette transaction. A mon sens, le ministre devrait faire une enquête à ce sujet et tâcher de s'entendre avec le ministre intérimaire. Le commissaire des sauvages rejette toute la responsabilité sur les épaules du ministre de l'Intérieur, car il a déclaré qu'il avait agi après en avoir obtenu la permission de ce dernier, lorsqu'il annula le bail. Maintenant, si le gouvernement voulait se débarrasser de ce matériel, il pouvait le vendre à M. Thompson qui l'aurait acheté et payé. Mais M. Thompson n'aurait pas publié, avec ce matériel, un journal politique appuyant le gouvernement et c'est pour cela qu'on lui a enlevé ce matériel. Je ne crois pas qu'on doive vendre de cette façon ce qui appartient au pays. Nous avons le droit de demander des explications plus complètes.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai rien connu de cette affaire, avant aujourd'hui. Lorsque l'honorable député m'a demandé des renseignements, il y a deux ans, je lui ai répondu d'après les rapports de mon ministère et rien de plus. Mais mon honorable ami a soulevé cette question, il y a quelque temps, et c'est alors que je me suis adressé aux fonctionnaires de mon ministère qui m'ont répondu comme suit :

Ce matériel a été cédé à M. Thompson, ancien professeur d'imprimerie à l'école industrielle ; M. Thompson ne payait rien pour l'usage de ce matériel, mail il devait en continuer l'exploitation pour l'instruction des élèves et le remettre aux autorités sur avis préalable de six mois. Il fut averti à temps, et M. Garrison devint le propriétaire du matériel en question. Nous ne trouvons dans les papiers du ministère rien qui nous fasse connaître ce qu'est devenu ce matériel et nos registres ne contiennent l'indication d'aucune somme d'argent qui aurait été payée pour ce matériel Si celui-ci est devenu la propriété d'une autre personne, c'est le commissaire des sauvages qui a dû conclure le marché et qu'on aurait averti de vendre ce matériel à M. Garrison, à un prix fixé par un expert compétent, si cela était nécessaire.

On constate donc, et c'est là tout ce que nous trouvons dans le rapport que je viens de lire, que M. Garrison n'a pas acquitté le prix d'achat.

On rapporte quelques résolutions.

AJOURNEMENT—VISITE DU DUC D'YORK.

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

M. BORDEN (Halifax) : M. l'Orateur, avant que cette motion soit adoptée, je voudrais appeler l'attention de l'honorable premier ministre sur une lettre que j'ai reçue d'Halifax, ce matin, et qui se rapporte à la visite de Leurs Altesses royales, le duc et la duchesse de Cornwall :

Halifax, N.-E., 11 mai 1901.
Cabinet du maire.

A M. R. L. Borden, M.P.,
Ottawa,

Cher monsieur,—La rumeur publique, ici, dit que le gouvernement à l'intention de demander à Leurs Altesses royales, le duc et la duchesse de Cornwall et d'York, lors de leur visite au Canada, de débarquer ailleurs qu'à Halifax.

Le conseil de ville a voté une résolution par laquelle il m'a chargé de vous écrire pour vous exposer que tout changement dans le programme relatif au débarquement annoncé de Leurs Altesses royales à Halifax sera douloureusement ressenti par les citoyens de cette ville, vu que nous avons déjà voté un crédit et fait des arrangements pour recevoir les illustres visiteurs. Nous espérons pouvoir compter sur la présence et le concours des représentants des gouvernements fédéral et provincial.

Bien à vous,
J. T. HAMILTON, maire.

Je sais que le premier ministre a déjà répondu à une question semblable, ce matin, mais comme je viens de recevoir cette lettre et que cette question est plus ou moins ur-

gente, je saisis l'occasion de signaler ce fait à l'attention du gouvernement qui connaîtra, ainsi, l'opinion du maire et du conseil de ville d'Halifax. Je sais que les citoyens de cette ville seraient grandement désappointés si on ne modifiait le programme déjà préparé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis ajouter que j'ai reçu, moi-même, des lettres semblables à celle que vient de nous lire mon honorable ami, mais s'il veut réfléchir un moment, l'honorable chef de l'opposition comprendra que des arrangements de cette nature sont plutôt pris par les autorités impériales plutôt que par le gouvernement canadien. Sans doute, lorsque Leurs Altesses royales seront débarquées sur notre sol, nous pourrons suggérer certaines dispositions, certaines modifications, un programme quelconque, mais dans le commencement, nous devrons accepter la décision du gouvernement impérial.

La motion est adoptée, et la séance levée à minuit.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 17 mai 1901.

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

COMMERCE INTERIMPERIAL.

M. E. F. CLARKE (Toronto-ouest): Avant que l'on attaque l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du premier ministre sur une dépêche publiée dans le Times de Londres, à la date du 2 mai, par son correspondant australien. La dépêche se lit comme suit :

Melbourne, 1er mai.—M. Mulock, le directeur général des Postes du Canada, a le pouvoir de conférer avec le gouvernement fédéral dans le but d'arriver à l'adoption d'une politique ayant pour base un tarif impérial caractérisé par des droits préférentiels sur les produits échangés entre la Grande-Bretagne, le Canada, la confédération australienne et les colonies en général. M. Mulock croit que le commerce pourrait se développer considérablement entre le Canada et l'Australie.

Je voudrais demander au premier ministre si ce que dit cette dépêche est exact, et si, en partant du Canada M. Mulock a reçu instructions d'entrer en négociations au nom du Canada avec la confédération australienne et la métropole. Je suis sûr que tout le monde recevra avec un grand intérêt tout renseignement que le premier ministre pourra donner à la Chambre et au pays.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je puis dire à l'honorable député et à la Chambre, que M. Mulock n'est porteur d'aucunes instructions formelles et spéciales. Mais il a été chargé d'une manière officieuse de s'assurer de la mesure dans laquelle il serait possible d'étendre nos relations commerciales avec l'Australie, et de faire un rapport sur le sujet à son retour.

RECLAMATIONS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.—SERVICE DE STEAMERS.

Le bill (n° 138) pour autoriser le service d'une nouvelle subvention annuelle à la province de l'Ile du Prince-Edouard (l'honorable M. Fielding) est lu la seconde fois et la Chambre se forme en comité pour le discuter.

A l'article premier :

M. MACLEAN : A propos, je voudrais demander au ministre des Finances de dire à la Chambre et au pays s'il a été présenté de la part des provinces quelques autres demandes de meilleures conditions et de quelle nature sont ces demandes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne regarde pas cela comme une demande de meilleures conditions, de sorte que lorsque mon honorable ami dit d'autres demandes de meilleures conditions, ses paroles sont de nature à induire en erreur.

M. MACLEAN : Eh bien ! a-t-on reçu quelques demandes de meilleures conditions de la part de quelques provinces ? Nous posons un principe en ce moment : nous ouvrons la porte encore une fois. Nous nous occupons d'un cas, il en viendra d'autres. Je voudrais que le ministre dise à la Chambre et au pays quelles autres demandes ont été faites au gouvernement de la part des différentes provinces de cette confédération, s'il en a été fait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois pouvoir dire que pour le moment il n'existe pas de demandes de la part des provinces qui fassent le sujet d'examen bien sérieux. De temps en temps les différentes provinces échangent des lettres avec nous au sujet de comptes ou autres choses. Mais je ne voudrais pas regarder ces choses comme des réclamations sérieuses. En ce qui concerne le gouvernement, je crois que je puis dire qu'il n'existe pas en ce moment de réclamation que le gouvernement puisse regarder comme sérieuse ou qu'il ait l'intention de soumettre au parlement. La province de l'Ile du Prince-Edouard, et, à vrai dire, les provinces maritimes en général, ont, à différentes époques, prétendu à une indemnité en raison de la décision arbitrale relative aux pêcheries. Elles ont prétendu que la somme accordée appartenait particulièrement aux provinces maritimes et aurait dû leur être payée. Sous une forme ou une autre, cette question est devant le par-

lement depuis une vingtaine d'années ou depuis très longtemps, et je n'ai pas de doute que pendant vingt ans encore on trouvera des gens pour faire valoir la même idée. Dans le cours de représentations au gouvernement, une délégation de la province de l'Ile du Prince-Edouard a récemment parlé de cette question, et a prétendu qu'une récente décision des tribunaux a donné aux droits des provinces dans ces pêcheries beaucoup plus de poids qu'ils n'avaient auparavant. Nous avons répondu que la considération de la sentence arbitrale relative aux pêcheries, se rattache à celle d'une autre question ; et nous avons avec précaution fait entendre aux provinces que si elles jugeaient à propos de mettre à l'épreuve technique les droits qu'elles peuvent avoir dans la question de la sentence arbitrale, elles devront en même temps considérer les primes de pêche qu'accorde le parlement du Canada. Elles ne peuvent s'attendre d'avoir la somme adjugée et les primes en même temps. C'est ce qui me fait croire que cette question ne sera pas sérieusement soulevée. Quoi qu'il en soit, je n'hésite pas à dire que les provinces de l'est ne sauraient à la fois réclamer le remboursement de la somme accordée par les arbitres et recevoir la prime de pêche. C'est pourquoi je n'attache pas beaucoup d'importance à cette prétention.

D'un autre côté—et je parle entièrement de mémoire—la province du Manitoba a une prétendue créance dont elle réclame depuis plusieurs années le paiement. Il a été, à une certaine époque, placé au crédit du Manitoba une somme de $110,000, mais une loi subséquente a remplacé cette somme par d'autres valeurs qui, je crois, la compensent. Il y a plusieurs années, la province du Manitoba a soulevé la question, et elle a prétendu que la loi nouvelle n'avait pas éteint la créance de $110,000. Nous avons étudié la question, et nous avons refusé de reconnaître cette créance. La province avait aussi une autre réclamation résultant de la construction des édifices publics au Manitoba, et le gouvernement a reconnu cette prétention comme bien fondée et y a satisfait, il y a trois ans. Quant à l'autre, le gouvernement a refusé de la reconnaître. Elle a de nouveau été communiquée au gouvernement il y a quelques mois ; mais nous n'avons rien de nouveau à ce sujet à annoncer à la Chambre. Nous n'avons pas donné au gouvernement du Manitoba de réponse officielle, mais nous serons en mesure de le faire très promptement. Je ne vois pas de raison qui nous dicte une autre conclusion que celle à laquelle nous sommes déjà arrivés.

Je crois avoir mentionné toutes les réclamations des provinces maritimes dont je connaisse l'existence.

Une VOIX : Et la Nouvelle-Ecosse?

Le MINISTRE DES FINANCES : La Nouvelle-Ecosse n'a pas demandé de meilleures conditions, et parlant, non pas d'autorité, mais en mon propre nom et en ma qualité de député de la Nouvelle-Ecosse j'affirme que cette province ne présentera aucune réclamation à raison de cette allocation à l'Ile du Prince-Edouard. Je m'engage moi-même à n'appuyer aucune réclamation que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pourrait faire à la suite de la subvention qu'obtiendra la province de l'Ile du Prince-Edouard. Je crois que cette demande de subvention doit être jugée à sa propre valeur, indépendamment de toute autre question de créances ou de meilleures conditions.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Quant à cette question des pêcheries, il n'est pas exact d'en parler comme d'une réclamation ou créance d'une ou de plusieurs provinces ; c'est une prétention basée sur l'interprétation de l'acte ; c'est une prétention en droit, et elle a été soumise au parlement en l'année 1880, je crois, par le député d'Halifax à cette époque, M. Rickey, quand sir John A. Macdonald est revenu au pouvoir ; et le parlement a rejeté cette prétention. Depuis lors, elle est restée dans l'air. Elle a été ravivée par la décision du conseil privé, qui semblait donner sur ce point un peu raison aux provinces de réclamer la suprématie jusqu'à 3 milles des côtes. Qu'elles aient raison ou non, la chose n'a pas été décidée ; mais, si, éventuellement, le Conseil privé déclare que la prétention des provinces maritimes à l'égard de leur suprématie, est aussi fondée qu'elles le prétendent, et si le parlement se rend à leur réclamation, ce ne sera que de la façon indiquée par l'honorable ministre des Finances. La somme capitale mise à leur crédit, et dont l'intérêt leur est versé, sous forme de primes de pêche, leur étant payée comme somme accordée par le tribunal international d'Halifax, cet intérêt cesserait dès lors. Si on leur paie le capital, elles ne sauraient recevoir l'intérêt sous forme de primes ; c'est parfaitement clair, selon moi.

Il n'est donc pas exact de parler de cette affaire comme d'une réclamation ou créance. Il s'agit plutôt d'une prétention qui repose sur l'interprétation des droits de ces provinces en vertu de l'acte constitutif, et cela ne sera jamais décidé, ni ne saurait l'être par aucun gouvernement tant que le Conseil privé ne se sera pas positivement prononcé de nouveau sur la question ; et quand elle sera décidée elle devra l'être comme l'a indiqué mon honorable ami le ministre des Finances, car les provinces ne peuvent avoir à la fois et le capital et l'intérêt qui leur est servi sous forme de primes.

M. CLARKE : Y a-t-il des plaintes de la part de la province d'Ontario au sujet de ces primes?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : La province d'Ontario n'a rien à faire avec ces primes.

M. CLARKE : Le ministre des Finances, qui a parlé des autres provinces, voudrait-il me dire s'il a été demandé un nouveau règlement de la question des sommes à payer aux provinces?

Le MINISTRE DES FINANCES : Aucune des provinces n'a fait de réclamation tendant à un nouveau règlement des subventions.

M. MACLEAN : Ou à un nouveau règlement quelconque?

Le MINISTRE DES FINANCES : Rien de la part de la province d'Ontario, que je sache.

M. MACLEAN : Nous ouvrons la porte. Les propres partisans de l'honorable ministre ont déclaré qu'ils se proposent de faire valoir certaines prétentions. Le député de Labelle (M. Bourassa) a présenté une réclamation pour la province de Québec 5 minutes après que l'allocation à l'Ile du Prince-Edouard est venue sur le tapis. Je crois qu'il en sera présenté d'autres. Il y en a sans doute un certain nombre.

Le PREMIER MINISTRE : Pous dissiper les craintes de mon honorable ami (M. Maclean) je puis lui dire qu'elles sont sans fondement, et que toutes les réclamations qui ont été faites jusqu'à ce jour sont entre les mains du Gouverneur général.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (sir Louis Davies) dit-il qu'il reste quelque chose à déterminer relativement aux droits du Canada en matière des pêcheries?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, je dis que l'étendue des eaux sur laquelle peut s'exercer la suprématie constitue une question ouverte ; il reste à régler les droits des provinces sur la zone des trois-milles. Les provinces prétendent que la décision relative aux pêcheries leur a donné droit à la suprématie sur la zone des trois milles.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on fait quelque chose pour le règlement de cette question?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui, nous avons depuis un certain temps essayé d'arriver à un moyen de soumettre la difficulté aux tribunaux, et je crois que nous réussirons. Le premier ministre de Québec, le procureur général de Québec, le député du ministre de la Justice et moi-même avons eu une longue consultation à ce sujet, et nous sommes arrivés à une conclusion qui a été formulée par écrit et que j'ai depuis transmise au premier ministre de Québec. Nous avons donné des instructions à nos garde-pêche en conséquence. Le gouvernement accordera un permis de pêche dans le territoire en litige et le gouvernement provincial fera enlever les rets. Cela soulèvera la question et l'amènera devant les tribunaux, où elle sera réglée. Nous demanderons aux tribunaux de décider si nos droits s'étendent à ce territoire ou non.

M. CLARKE : Quand est venue pour la première fois devant la Chambre la question qui fait le sujet de la présente résolution, j'ai attiré l'attention sur le fait que les autorités de l'Ile du Prince-Edouard—les autorités provinciales, je crois—imposent une taxe sur les commis-voyageurs du dehors qui vont dans cette province pour le commerce, et j'ai lu une forte protestation de la part du président de l'association des commis-voyageurs du Canada contre cette taxe. Je n'étais pas sûr moi-même alors si la taxe était imposée par les municipalités ou par la province.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Par la province.

M. CLARKE : Je remercie l'honorable ministre. Alors, j'ai eu raison de la croire imposée par la province. C'est une chose qui cause beaucoup d'irritation et d'ennuis aux représentants des intérêts commerciaux des autres provinces, et je l'ai portée à l'attention du gouvernement quand l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) a présenté ces résolutions. Puis-je demander s'il a été échangé quelque correspondance entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et l'honorable ministre à propos de l'abolition de cette taxe ? On m'informe qu'on a fait des représentations au sujet de cet impôt. Je ne veux pas occuper le temps du comité plus qu'il ne faut pour demander s'il a été échangé quelque correspondance à propos de l'abolition de cette taxe, et dans le cas contraire, si le gouvernement serait disposé à prendre aussitôt que possible des mesures pour la faire abolir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'ai pas échangé de correspondance avec le gouvernement provincial, mais l'honorable ministre de la Justice, a, dans l'exécution de ses fonctions relatives aux lois des provinces, attiré l'attention du gouvernement provincial sur les plaintes auxquelles cette loi a donné naissance. Le gouvernement provincial a fait adopter une nouvelle loi à la dernière session. Je ne l'ai pas encore vue, je n'ai lu que certains commentaires de journaux à ce propos ; mais cette nouvelle loi sera soumise à l'examen du ministre de la Justice.

M. CLARKE : Puis-je demander si on a l'intention, en exécution de la nouvelle loi, d'augmenter ces impôts. Le président de l'association des commis-voyageurs dit avoir appris que la taxe a été portée de $15 ou $25 à $50.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne saurais donner de détails, mais on a modifié l'impôt. Je ne sais pas exactement dans quelle mesure, mais

mon honorable ami pourrait être dans le vrai. Le gouvernement provincial prétend qu'il impose cette taxe pour des fins provinciales et que personne ne souffre de distinctions préjudiciables, attendu que les gens de la province qui exercent la même profession paient une taxe équivalente pour obtenir ce qu'on appelle là-bas un permis de colporteur. Je ne suis pas en mesure de prononcer un jugement en un sens ou en l'autre, mais le ministre de la Justice a mis la question sérieusement à l'étude.

M. CLARKE : A-t-on l'intention de faire des représentations au gouvernement provincial pour faire abolir cette taxe ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre de la Justice est en correspondance avec la province, et jusqu'à ce qu'il reçoive le texte de la nouvelle loi, il est impossible de donner de renseignemnt.

M. MACLEAN : Il se peut que cette loi soit ultra vires. C'est certainement une violation du pacte primitif. Qu'une province rende une loi qui mette des entraves au commerce, c'est là certainement une violation du pacte fédéral, et je crois que le gouvernement ne manquera pas de trouver pareille loi ultra vires ou au moins de trouver qu'elle constitue une violation de l'arrangement sur lequel repose la confédération. Soit que les tribunaux se prononcent dans ce sens ou que le gouvernement envisage lui-même la chose à ce point de vue, je crois que nous avons droit à ce que pareille loi soit abolie.

L'honorable M. HAGGART : Si j'ai bien compris l'honorable ministre de la marine et des Pêcheries, on a renouvelé la demande de $5,500,000 que M. Richey a faite en parlement en 1880, je crois.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je dois m'être mal exprimé si mes paroles ont fait comprendre à l'honorable député qu'on a renouvelé cette demande. Ce que je voulais dire c'est qu'il est question de faire revivre la prétention d'autrefois d'après la décision rendue au sujet des pêcheries.

L'honorable M. HAGGART : La décision qui donne aux provinces la suprématie sur la zone de trois milles a ressuscité la prétention émise par M. Richey en cette Chambre, qui réclamait $5,500,000 par suite de la sentence arbitrale rendue à Washington.

Le MINISTRE DU COMMERCE (Honorable sir Richard Cartwright) : Cela comprenait la somme payée à Terre-Neuve.

M. BORDEN (Halifax) : $500,000?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, il a été payé $1,000,000 à Terre-Neuve. Je puis dire que, depuis la décision en question, l'ancienne prétention n'a pas repris vigueur dans les trois ou quatre provinces intéressées. Une seule province a fait savoir que la prétention d'autrefois n'est pas enterrée. Les provinces n'ont pas présenté de réclamation, et je ne sache pas qu'elles aient l'intention d'en présenter.

L'honorable M. HAGGART : Je dis seulement que, d'après les paroles de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, il faut comprendre qu'on a fait revivre cette réclamation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Une seule province a fait cela.

L'honorable M. HAGGART : C'est ce que je comprends. L'honorable ministre se souvient-il du montant exact ? Je crois que c'était environ——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : $4,500,000.

L'honorable M. HAGGART : $4,500,000. Nous avons cru qu'en distribuant la somme accordée par les arbitres, sous forme de primes aux pêcheurs des provinces maritimes, nous leur donnions une pleine compensation. Si j'ai bien compris l'honorable ministre des Finances, le Nouveau-Brunswick a présenté une réclamation contre le gouvernement fédéral, et cette réclamation a été réglée. Quelle est la somme qui a été accordée ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne me rappelle pas la somme exacte, mais c'est à peu près $250,000. C'était en vertu de la décision qui a été communiquée à la Chambre il y a quelque temps. Avant la fin de la session, nous aurons à pourvoir à la manière de faire face à ces réclamations. Comment nous y ferons face, c'est ce que je ne suis pas prêt à dire ; mais cette décision et celle qui concerne la Nouvelle-Ecosse viendront devant la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : J'entends l'honorable ministre des Finances dire que les papiers relatifs à la décision concernant le Nouveau-Brunswick ont été soumis à la Chambre. Nous n'avons pas ceux qui concernent la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis sous l'impression qu'ils ont été demandés et déposés. Sinon, je verrai à ce qu'on les dépose.

M. MACLEAN : Combien de décisions y a-t-il eu ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a eu deux décisions en faveur des provinces, celle concernant le Nouveau-Brunswick et dont l'honorable député (l'honorable M. Haggart) a parlé, et celle en faveur de la Nouvelle-Ecosse.

M. CLANCY : Je voudrais demander à l'honorable ministre des Finances par quels moyens le gouvernement a pu arriver à déterminer la somme à payer à l'Ile du Prince-Edouard, s'il en est réellement à payer. Il

est assez important que le comité sache sur quoi repose le paiement de cette somme. L'honorable ministre sait parfaitement qu'on ne saurait convenablement examiner et régler cette question à la lumière des seuls renseignements qui sont devant la Chambre. Je ne sollicite que pour un moment l'attention du comité, et je n'ai nullement l'intention d'essayer de démontrer que la réclamation n'est pas équitable.

Elle peut être équitable, mais ce sur quoi je désire attirer l'attention de l'honorable ministre, c'est que si la réclamation de l'Ile du Prince-Edouard repose principalement sur les conditions dans lesquelles se trouve aujourd'hui cette province, le changement complet qui s'est opéré dans l'état de choses la ferait paraître très considérable. Les citoyens de l'Ile du Prince-Edouard eux-mêmes ont admis qu'il était tout à fait possible qu'ils auraient à abandonner l'idée d'un service d'hiver, et ils ont fait valoir celle d'un tunnel, dont il ne fut pas parlé dans les conditions de l'union. Le gouvernement devrait donner à la Chambre plus que le renseignement général par lequel il nous apprend qu'il a consenti à donner à l'Ile du Prince-Edouard ce qui équivaut à peu près à l'intérêt sur un million de dollars à perpétuité. A cause des opinions divergentes qui existent à ce sujet, on devrait nous dire comment le gouvernement en est arrivé à adopter cette conclusion.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crains de ne pouvoir rien ajouter à ce qui a déjà été dit dans le débat et dans l'arrêté de l'exécutif. Ce n'est pas par un calcul mathémathique qu'on pouvait fixer la somme précise à laquelle a droit la province. Le gouvernement a pris une résolution après un examen complet de toute la qustion. Le gouvernement a cru que ce serait probablement même servir tous les intérêts et qu'il serait probablement plus avantageux pour le trésor fédéral, de servir cette allocation plutôt que de faire régler la question par un arbitrage comme le demandait le gouvernement de la province. Nous avons cru que ce serait mieux servir tous les intérêts que de donner cette somme, non plus comme étant spécialement le résultat de calculs déterminants, mais sous forme d'une allocation générale ainsi qu'il est indiqué, au lieu d'entrer dans les détails compliqués de tous les éléments de la question, ce qui aurait peut-être donné moins à la province ou lui aurait peut-être donné beaucoup plus.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que pour déterminer cette somme le gouvernement a dû se baser sur quelque chose. Je ne dis pas que la somme soit trop forte ou trop faible, mais je crois que l'arrêté du conseil aurait pu faire voir sur quoi on s'est basé, et que le ministre des Finances aurait pu l'expliquer à la Chambre. Les explications qu'ont données les membres du gouvernement auraient pu être tout aussi explicites si la somme eût été de $20,000 ou de $40,000 au lieu de $30,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Exactement.

M. BORDEN (Halifax) : Cela paraît fort comme si cette somme avait été déterminée à la grosse plutôt que d'après quelque principe défini. J'admets qu'il peut être difficile de trouver une base pour un règlement d'une pareille réclamation par transaction, mais il me semble que le sous-comité chargé du règlement a dû agir d'après quelque principe, et on devrait le faire connaître à la Chambre. Quoi qu'il en soit, il semble que le gouvernement est incapable de nous donner des renseignements sur ce point, et je suppose qu'il va falloir nous en passer. Il me reste un mot à dire. Si la province a quelque autre prétention à dédommagement pour quelque prétendu violation du pacte fédératif, il me semble qu'il serait bon de tout régler une fois pour toutes.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il ne reste de questions relatives aux conditions de l'union que celle à laquelle se rapporte le présent bill.

M. BORDEN (Halifax) : Ce qui m'a fait croire qu'il y en avait, c'est le langage très précis du bill, qui dit que cette somme sera

—acceptée en complet réglement de toutes réclamations de la dite province contre la Puissance du Canada à raison de la prétendue inexécution des conditions de l'acte d'union entre la Puissance du Canada et la dite province en ce qui concerne le maintien d'une communication à vapeur entre l'île et la terre-ferme.

J'ai conclu de cette précision de langage que la province de l'Ile du Prince-Edouard pouvait avoir d'autres réclamations contre le Canada, et s'il en est ainsi, je crois que l'honorable ministre (M. Fielding) conviendra avec moi qu'il serait très désirable qu'on s'occupât dès à présent de ces réclamations, afin que l'avenir n'offrît plus de ces causes d'embarras et d'irritation. Assurément la forme dans laquelle l'acte est redigé ne saurait empêcher la province à l'avenir de formuler des réclamations autres que celle définie dans le bill.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quant à ce qui est de l'inexécution des conditions de l'union, je suis tout à fait d'avis que le présent bill devrait tout comprendre. Je puis dire à l'honorable chef de l'opposition sans la moindre réserve—et je consens à ce que mes paroles soient notées comme partie de la convention ou de l'arrangement—que ce bill comprend toutes réclamations qui peuvent avoir pareille base. Il n'existe pas de réclamations de la part du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard reposant sur l'inexécution des conditions de l'union, autres que celle qui se rapporte au service hibernal de navigation à vapeur. La province a manifesté d'autres prétentions en matières de comptes, à propos des pêcheries, etc., mais

pour ce qui est de réclamations pour inexécution des conditions de l'union, celle qui nous occupe est la seule qu'il y ait à régler. Par conséquent, la phraséologie, qui est dans le même sens que la correspondance qui a été échangée, comprend tout sans la moindre réserve.

M. WALLACE : Bien que le ministre des Finances affirme que l'on règle ainsi tous les différends auxquels pouvait donner lieu le pacte fédéral, les termes de ce projet de loi n'en sont pas moins de nature à inviter l'Ile du Prince-Edouard à présenter ses autres réclamations. Nous connaissons, et le ministre des Finances connaît mieux que n'importe qui, la nature de ces réclamations. L'Ile du Prince-Edouard se plaint de ce que le gouvernement fédéral a consacré des sommes considérables à la construction du Pacifique Canadien et que cette province n'a pas bénéficié de cette dépense ; elle a d'autres réclamations par rapport à la construction du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Puisque le gouvernement vient nous demander d'accorder à perpétuité à l'Ile du Prince-Edouard—pour donner satisfaction à cette province,—l'intérêt d'un million de dollars, que le ministre de la Marine et des Pêcheries me permette de lui demander si la confédération a manqué à ses engagements en ce qui concerne les communications à la vapeur. Le gouvernement n'en dit pas un mot dans son bill ; il parle de " prétendue " inexécution d'engagements.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous sommes très prudents.

M. WALLACE : Oui, mais vous votez un million de dollars, ce qui ne dénote pas une aussi grande prudence.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au contraire ; nous aurions pu accorder deux millions.

M. WALLACE : Comme de raison, le gouvernement actuel, qui dépense follement les deniers publics et qui les éparpille de tous côtés, n'y regarde pas à un million près ; il aurait aimé tout autant payer deux millions.

M. COCHRANE : Promesses d'élection !

M. WALLACE : Oui ; ces promesses on les a faites avant l'élection générale et on les a répétées lors de l'élection partielle de l'autre jour. A l'élection générale, le candidat conservateur fut élu, et quelques semaines plus tard, la même division électorale élisait un partisan du gouvernement à une majorité de plusieurs centaines de voix. Dans l'intervalle, le gouvernement avait-il fait quelque chose qui fût de nature à lui gagner la confiance des électeurs de l'Ile du Prince-Edouard ou de toute autre partie du pays ? Pas du tout ! Ce n'était qu'une manœuvre corruptrice et pas autre chose. Je dis que l'attitude du gouvernement en cette affaire ne satisfera pas l'opinion publique. C'est peut-être très joli de dire à l'Ile du Prince-Edouard : " Nous vous accordons $30,000 par an, soit l'intérêt d'un million ; ce n'est qu'un premier versement en compensation de la " prétendue " inexécution des engagements en ce qui concerne les communications par bateau à vapeur entre l'île et la terre ferme." Mais le ministre de la Marine et des Pêcheries prétend-il que ce moyen de communication a fait défaut ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Oui.

M. WALLACE : Qu'a-t-il fait depuis cinq ans pour remédier à cet inconvénient ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai acquis un nouveau steamer en acier qui fait maintenant le service, et d'une manière satisfaisante.

M. WALLACE : Où sont donc les dommages ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ils résultent des années durant lesquelles le service ne s'est pas effectué. Vous n'avez pas observé les conditions de votre contrat.

M. COCHRANE : Qu'avez-vous fait depuis que vous êtes au pouvoir, puisque vous ne les avez pas observées non plus ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous les avons observées.

M. WALLACE : Le ministre nous dit qu'il n'y a plus d'embarras,—qu'il s'est procuré un nouveau steamer en acier. Je voudrais bien savoir où il était, ce fameux vaisseau, lorsque le ministre s'est plaint lui-même, l'hiver dernier, de n'avoir pu se rendre à Ottawa. Je sais que d'autres personnes ont cherché à se rendre à l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si mon honorable ami n'y prend garde, il va donner lieu à une nouvelle réclamation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Puisque l'honorable député sait maintenant qu'il s'agit d'une ancienne réclamation, qu'en pense-t-il ?

M. WALLACE : J'étais sous l'impression que le paiment de $30,000 par an, à perpétuité, couvrait toutes les réclamations de même nature qu'on pourrait présenter à l'avenir. Il ne s'agit pas du paiement d'une ancienne réclamation, parce que ce paiement de $30,000 devra se faire à perpétuité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous préféreriez donc verser $1,000,000 ?

M. WALLACE : J'aurais préféré une mesure bien définie à ce projet de loi que je ne puis approuver parce qu'il est absolument injustifiable. On ne fait qu'inviter

l'Ile du Prince-Edouard à présenter de nouvelles réclamations, attendu qu'on ne règle pas toutes celles de cette province-là. Le ministre des Finances propose de régler cette question—on nous dit maintenant qu'il s'agit de difficultés passées—en votant une subvention annuelle et perpétuelle de $30,000, soit l'intérêt de $1,000,000, et cela dans le but de contenter les gens de l'Ile du Prince-Edouard qui, à les entendre, n'auraient pas eu par le passé un service aussi efficace qu'il aurait dû être. Avant l'arrivée au pouvoir des honorables messieurs de la droite, le gouvernement du Canada a fait les plus grands efforts pour que les communications entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme se fissent sans interruption, et il y a réussi dans une très large mesure ; nous savons que les députés de cette province pouvaient chaque année se rendre chez eux et en revenir à leur gré. J'ignore si le ministre de la Marine et des Pêcheries a souffert quelque retard avant cette année ; mais cette année même, il lui a été impossible de faire la traversée et de venir remplir ses devoirs au parlement. C'est cette année qu'a surgi la plus grande difficulté et cependant le gouvernement n'accorde à l'Ile du Prince-Edouard une somme considérable que pour le règlement d'une seule question restée en suspens depuis de longues années ; il est encore loin d'avoir réglé tous les sujets en litige entre cette province et le pouvoir fédéral. Pourquoi n'a-t-on pas tout réglé ?

Le Nouveau-Brunswick renonce au contrôle des chemins de fer et demande de ce chef une indemnité considérable au gouvernement, et la Nouvelle-Ecosse, de son côté, en fait autant. Il est possible que la province d'Ontario présente à son tour une réclamation encore plus considérable. Pour moi, je suis opposé à ces assauts continuels sur le trésor fédéral. Jamais nous n'aurions cru possible une pareille opération consommée par ce gouvernement en exécution de promesses faites durant l'élection dans le but de corrompre le peuple et d'assurer la victoire au cabinet.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne veux ni prolonger le débat ni répéter la déclaration que j'ai faite l'autre jour, mais je ne saurais négliger l'occasion de répondre à ce qu'a dit l'honorable député en dernier lieu. Est-il vrai que nous nous occupons simplement de remplir les promesses faites en temps d'élection ? L'honorable député sait tout aussi bien que moi que le sénateur Ferguson, son ancien collègue dans le gouvernement, était un des leaders de la législature qui a insisté sur le règlement même que nous sommes à opérer par rapport à cette réclamation, et qu'il s'en est occupé plus que n'importe qui afin de l'obtenir de nos prédécesseurs et du gouvernement impérial. Cette réclamation, n'était pas soutenue par un parti politique seulement, la population de l'île la trouvait absolument juste et tous les gouvernements qui se sont succédés depuis 1881, sans compter le sénateur Ferguson et M. Sullivan, aujourd'hui juge en chef, s'y sont intéressés au point de venir frapper aux portes du parlement et du Conseil privé pendant de longues années ; puis ils l'ont portée aux pieds de Sa Majesté même, à qui ils ont demandé de rendre à la province la justice, que d'après eux, le gouvernement fédéral persistait à leur refuser. Après avoir prêté l'oreille aux représentations faites de part et d'autre, Lord Granville répondit que, malheureusement, il n'avait pas le pouvoir d'intervenir.

M. COCHRANE : En quelle année était-ce ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'était en 1886 ; et tout ce qui se rapporte à cette question se trouve dans le mémoire. Cependant, Lord Granville a fait remarquer au gouvernement que s'il avait pris envers l'Ile du Prince-Edouard un engagement d'exécution impossible, il pourrait le remplir en construisant un tunnel au lieu d'établir pour l'hiver des communications par bateaux entre l'île et la terre ferme.

M. CLANCY : Assurément, l'honorable ministre n'ira pas trop s'appuyer sur un simple conseil donné par un homme n'ayant aucun pouvoir d'imposer sa volonté au Canada.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ignore ce que veut dire l'honorable député, mais je le prierai de remarquer que je cite tout simplement l'opinion de lord Granville. Dès que cette opinion fut émise sir Charles Tupper, alors Haut-commissaire, déclara que le gouvernement s'occuperait de la construction d'un tunnel s'il pouvait lui être démontré que le projet est exécutable ; puis sir John Macdonald, alors premier ministre du Canada, écrivit une lettre dans laquelle il disait que son gouvernement allait se mettre immédiatement à l'étude de la question.

M. CLANCY : Cette lettre fait-elle partie de la correspondance échangée à ce sujet ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On a produit tous les documents devant la Chambre il y a des années ; cette question, qui n'était pas une question politique, est aujourd'hui une question d'histoire. Demandez aux députés de Prince-est et de Prince-ouest si le souci de remplir des promesses faites en temps d'élection ou de favoriser un parti politique compte pour quelque chose. Cette réclamation, il n'est pas un habitant de l'Ile du Prince-Edouard, qui ne la croie juste et elle est si sérieuse qu'on a toujours pressé le gouvernement de la régler ; il n'est pas un député qui veuille que ce gouvernement passe pour avoir violé un engagement solennel, contracté à l'égard d'une des provinces et qu'il dise : " Nous

avons manqué à notre engagement, mais nous ne vous paierons pas un sou de dommages et vous n'avez pas le droit de nous poursuivre ; allez et faites ce que vous voudrez." Est-ce parce que cette province n'est pas aussi importante que d'autres qu'on va refuser de régler la juste réclamation qu'elle nous présente ? Suppose-t-on que si la province d'Ontario ou celle de Québec avaient fait avec le gouvernement fédéral un contrat que ce dernier eût ensuite refusé d'exécuter, les représentants de ces provinces n'auraient pas forcé le parlement à faire son devoir à cet égard. Il y va de la bonne foi, il y va de l'honneur du parlement, et celui-ci s'occupe actuellement de sauver l'une et l'autre en règlant honnêtement une réclamation déjà ancienne et qui provient de ce que le gouvernement a négligé de longues années durant de faire honneur à son engagement, et a ainsi causé à la population de l'Ile du Prince-Edouard un incalculable dommage.

L'honorable M. HAGGART : Il fait bon d'entendre dire à un honorable ministre pourquoi le gouvernement actuel doit admettre le bien fondé de la réclamation de l'Ile du Prince-Edouard. Cette réclamation, quelle est-elle et d'où provient-elle? Elle provient de ce que le pouvoir fédéral a négligé de remplir l'engagement qu'il avait pris lorsque l'Ile du Prince-Edouard est devenue partie intégrante de la Confédération; elle provient de l'inexécution de cette partie du contrat où il est pourvu à l'établissement de communications par bateaux entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non pas.

L'honorable M. HAGGART : Comment a-t-on violé ce contrat? Tout d'abord, on a mis au service de l'île le steamer Alert, qui répondait à peine à l'idée qu'on s'était formée de ce que devait être une communication par bateau. On employa ensuite le Northern Light, en faveur duquel l'honorable ministre prit l'habitude de plaider, comme si ce steamer eût fait un service satisfaisant ; je l'ai vu, maintes et maintes fois, prendre dans cette Chambre la défense du Northern Light. C'est au parti de l'honorable ministre, qui a régné ici de 1874 à 1878, qu'il incombait de remplir les engagements pris par le pouvoir fédéral et de veiller à l'efficacité du service de bateaux entre l'île et la terre ferme. Ce sont ses amis qui ont fait construire le Northern Light, et ce steamer répondait aux exigences de la situation.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je le nie.

L'honorable M. HAGGART : Il est curieux de voir comme il a fallu peu d'années pour faire perdre la mémoire à l'honorable ministre.

Sir LOUIS DAVIES.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je sais bien que l'honorable député ne veut pas m'attribuer des paroles que je n'ai jamais prononcées. Ce que j'ai dit, c'est que, en employant le Northern Light, on avait fait un honnête effort pour exécuter l'engagement pris par le pouvoir fédéral, mais que, malheureusement, on n'avait pas réussi. Personne n'a jamais douté de la bonne foi de ceux qui ont fait construire le Northern Light, mais, pour une raison quelconque, chaque fois qu'il arrive à l'honorable député de parler de cela, il omet d'exposer franchement les conditions du contrat. Or, il y est dit qu'on établira une communication non seulement suffisante, mais continue. D'après le gouvernement qui a précédé celui-ci, les mots " communication suffisante " signifiaient " communication continue " entre l'Ile du Prince-Edouard et les chemins de la terre ferme.

L'honorable M. HAGGART : On a agité cette question d'interprétation tant et comme. Les mots " communication continue " entre l'île et la terre ferme ne signifiaient que la communication que la loi permettrait. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne l'ignore pas, la doctrine de la force majeure s'applique ici ; cette réclamation provient de ce que les amis de l'honorable ministre ont négligé les conditions de l'exécution, lorsqu'ils étaient au pouvoir ; mais ce que je veux dire, c'est que, à maintes reprises, le ministre de la Marine a prétendu que le service du Northern Light était insuffisant.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Vous ne m'avez jamais entendu dire cela.

L'honorable M. HAGGART : Je vais citer les paroles mêmes de l'honorable ministre, telles que je les trouve consignées dans les Débats ; en réponse à sir John Macdonald, il a dit ce qui suit :

Je veux tout simplement rectifier les affirmations de l'honorable ministre qui, à deux ou trois reprises, m'a attribué des déclarations que je n'avais pas faites. Je n'ai jamais dit que le " Northern Light " répondait tout-à-fait aux besoins qui en avaient déterminé la construction ; au contraire, j'ai expliqué qu'au printemps et à l'automne, il faisait un bon service.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. HAGGART (lisant) :

Mais qu'il était impossible de construire un bateau qui fût capable de faire le service sans interruption et qu'il faudrait absolument s'en passer durant un mois ou six semaines, au milieu.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Ecoutez ! écoutez !

L'honorable M. HAGGART : Puis, l'honorable ministre déclara qu'il était impossible à un bateau quelconque de faire un service

plus efficace que le Northern Light durant deux ou trois semaines de l'année.

Je me rappelle les plaintes faites par MM. Ferguson et Sullivan et par d'autres députés de notre parti au sujet de l'insuffisance du service ; mais ce service n'a jamais trouvé dans cette Chambre de plus ardent défenseur que le ministre de la Marine et des Pêcheries. Lorsque les libéraux étaient au pouvoir, il leur incombait de remplir les conditions du contrat ; ce sont eux qui ont construit ce steamer, et l'honorable ministre prétendait que, si on y ajoutait quelques améliorations, il ferait un service satisfaisant, mais qu'il était impossible à aucun autre steamer de faire ce service-là durant deux ou trois semaines à une certaine époque de l'année. Il a bien changé d'opinion depuis ce temps-là.

Peut-être le progrès moderne est-il susceptible de nous procurer des améliorations qui assureraient un service continu entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, mais, à tout événement, ce que je voulais dire, c'est que les conditions du contrat ont été remplies aussi fidèlement que le permettaient les moyens que la science de la mécanique pouvait mettre à notre disposition dans ce temps-là, et que le ministre de la Marine et des Pêcheries est un de ceux qui prétendaient que, de fait, on avait rempli les conditions du contrat.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette assertion est inexacte.

L'honorable M. HAGGART : Non seulement les gouvernements conservateurs qui se sont succédés ont fait faire le service par tous les moyens que les libéraux avaient mis à leur disposition, mais ils ont établi un service supplémentaire et subventionné des steamers à cette fin. Oui, on a accordé à cette fin des subventions considérables à certaines gens de Charlottetown et d'ailleurs.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Pas pour un service d'hiver.

L'honorable M. HAGGART : Pour un service de toute l'année.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, pour un service d'été seulement.

L'honorable M. HAGGART : Pour un service aussi long qu'il serait possible de le faire. Nous avons versé cette somme dans le but de suppléer au service du Northern Light. Je n'objecte pas à ce qu'on accorde $30,000 par année à l'Ile du Prince-Edouard, mais cette somme ne doit pas être considérée comme l'expression du règlement d'une réclamation frivole et mal fondée. La réclamation véritable de cette province contre le gouvernement fédéral est tout autre que celle-là ; l'Ile du Prince-Edouard n'a jamais touché le subside annuel auquel elle avait droit d'après les termes du contrat qui en a fait une partie intégrante de la confédération.

M. MACLEAN : Cette province va maintenant présenter une réclamation pour cette raison.

L'honorable M. HAGGART : C'est déjà fait. L'honorable ministre de la Marine dit qu'une des provinces a fait revivre sa réclamation par rapport aux $5,000,000. Quelle est cette province-là ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : C'est l'Ile du Prince-Edouard.

L'honorable M. HAGGART : Il nous arrive donc, de l'Ile du Prince-Edouard, une autre réclamation ; or, on le sait, dès qu'une réclamation est admise, il n'y a pas de statut au monde qui puisse y mettre fin ; cependant, il faut bien en arriver à une conclusion quelconque. Vous donnez, dites-vous, $30,000 par an pour régler péremptoirement la réclamation de cette province ; cependant, lorsque nous avons accordé $638,000 à certain chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, il était entendu que, par là, nous opérions le règlement final de toutes les réclamations de cette autre province.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non pas.

L'honorable M. HAGGART : Et lorsque nous avons payé au Nouveau-Brunswick $230,000, il était aussi entendu que nous opérions là un règlement final.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non pas.

L'honorable M. HAGGART : J'ai cité l'opinion de sir John Thompson, alors ministre de la Justice ; or, sir John Thompson était d'avis que pas une de ces provinces n'avait de réclamation. Vous n'oseriez pas confier à une commission la décision de la légitimité de la réclamation actuelle de l'Ile du Prince-Edouard. A la commission chargée d'étudier les réclamations de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, vous avez permis d'ignorer le point de droit et d'examiner, au point de vue de l'équité seulement, si ces provinces avaient fait un marché avantageux, et se basant sur les représentations qu'on lui a faites ex parte, la commission a rendu le jugement qu'elle devait rendre.

Mais ce à quoi j'objecte, c'est qu'on vienne augmenter, sous de faux prétextes, le subside de l'Ile du Prince-Edouard. Le ministre de la Marine et le ministre des Finances prétendent que le subside qu'on veut accorder ne constitue pas une augmentation du subside réellement dû, mais que disent les journaux de la province, que dit le Globe, de Toronto, l'organe le plus important du parti libéral ? Ils s'accordent tous à reconnaître que c'est là une augmentation du subside dû à l'Ile du Prince-Edouard. Qu'on se contente donc d'étudier ces réclamations au seul point de vue de la loi, et qu'on ne vienne donc pas compliquer cette question d'une augmentation de subside. S'il est nécessaire d'accorder cette augmentation à la

législature de cette province, eh bien ! qu'on opère un rajustement général. Il faut en finir si on ne veut pas que les provinces plus influentes auprès du pouvoir fédéral ou en meilleurs termes avec lui soient toujours à présenter des réclamations nouvelles et à se faire payer de nouvelles sommes d'argent.

Je n'entendais pas discuter toute la question immédiatement, je voulais me borner à faire voir de quel esprit de justice rétributive le ministre de la Marine est tout à coup possédé. De longues années durant, il n'a cessé de prétendre que le Northern Light faisait un service satisfaisant, et le voici réduit à prouver par les dires de MM. Sullivan, Ferguson et Perry, que ce service n'a pas donné satisfaction. Il n'y eut jamais dans cette Chambre de plus ardent défenseur du Northern Light que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ; cependant, le voici obligé de nous faire assister à son changement d'attitude et de s'inspirer des déclarations de MM. Ferguson et Sullivan, ses adversaires politiques, pour établir le bien fondé de cette réclamation de $30,000.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne puis permettre à l'honorable député (M. Haggart) de donner une fausse interprétation à mes paroles ou à mon attitude à ce sujet. Lorsque, au début de son discours, je lui ai fait remarquer qu'il se trompait à mon égard, je pensais qu'il tiendrait compte de cette remarque et admettrait que le langage dont je m'étais servi ne justifiait pas du tout ce qu'il venait de dire. Il a cherché à prouver, par la citation de mes paroles, que, d'après moi, le Northern Light a toujours fait un service suffisant et conforme à la lettre du contrat qui avait déterminé l'entrée de l'Ile du Prince-Edouard dans la confédération ; mais, par le fait même, il a démontré sa propre erreur. Ce que j'ai dit dans ce temps-là, et je le répète encore aujourd'hui, c'est que la construction du Northern Light et le service qu'on l'avait destiné à faire représentaient un désir sincère d'exécuter les obligations assumées dans ce contrat, et que ce steamer était suffisant pour le printemps et l'automne, mais ne répondait pas du tout aux exigences des intéressés au milieu de l'hiver.

J'ai cité l'autre jour certaine statistiques fournies au gouvernement sur cette question, pour faire voir le nombre de jours durant lesquels le " Northern Light " s'est trouvé dans l'impossibilité de remplir son contrat. Ces statistiques indiquent que, durant deux mois et même durant deux mois et demi, dans une circonstance, le Northern Light n'a pas traversé une seule fois ; et les 100,000 insulaires de l'Ile du Prince-Edouard furent privés de tout moyen de communication avec la terre ferme, à cause de l'inefficacité du navire que le gouvernement fédéral avait chargé de faire ce service.

M. COCHRANE : Est-ce que l'honorable ministre a pris à cette époque quelque mesure pour remédier à cet état de chose?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne suis entré dans le parlement fédéral qu'en 1882.

M. COCHRANE : Est-ce cette année-là que la question a été soumise à la Chambre?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il en a été question chaque année. Les membres de cette Chambre, qui étaient ici en 1882, se rappelleront——

M. COCHRANE : L'honorable ministre appuyait alors le parti au pouvoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne m'occupe pas du parti qui était au pouvoir à cette époque. Le parti libéral eut la direction des affaires de 1873 à 1878, et de 1873 à 1876 le service fut confié au steamer Albert, un vieux navire qui n'était d'aucune utilité. Durant trois ans, la population de l'île resta sans aucun moyen de communication avec la terre ferme, bien qu'il fut stipulé dans l'acte d'union que le pouvoir fédéral s'engageait à donner à l'Ile du Prince-Edouard des communications ininterrompues hiver et été. Que peut faire à la question le fait que ce soit un gouvernement ou l'autre qui ait manqué de remplir cette partie du contrat?

M. CLANCY : L'honorable ministre doit savoir que ces communications ininterrompues n'existent pas encore.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il est inutile de se chicaner à ce sujet. Lorsque je suis entré au parlement, les partisans du gouvernement alors au pouvoir avaient soumis à la Chambre un projet ayant pour but de construire un tunnel qui devait coûter de $5,000,000 à $8,000,000. Je n'ai jamais appuyé ce projet. J'ai toujours été sous l'impression qu'il était possible d'établir un service de steamers entre l'île et la terre ferme pouvant donner satisfaction. Il s'agissait de trouver le véritable moyen, ce qui ne tarda pas. Lorsqu'en 1888, le Stanley et le Minto furent chargés de ce service, ils n'éprouvèrent aucune difficulté à remplir les conditions du contrat.

J'ai toujours prétendu que la Confédération avait manqué à ses engagements, qu'en agissant ainsi elle avait causé un tort considérable à l'Ile du Prince-Edouard, et que cette île avait contre elle une réclamation des plus justifiée. Aujourd'hui, j'ai le plaisir de pouvoir déclarer que le pouvoir fédéral a reconnu le bien fondé de cette réclamation. On consent à lui accorder environ une cinquième du montant de la réclamation de $5,000,000 que le gouvernement conservateur de l'Ile du Prince-Edouard est allé jusqu'à soumettre à la Reine. L'honorable député (l'honorable M. Haggart) dit qu'il ne discutera pas le montant. Dans ce cas, quelle est la cause de la discussion? Il est admis que le pacte intervenu entre les provinces, à l'égard de l'Ile du Prince-Edouard, n'a pas été respecté. Le droit à une indemnité est donc évident. Pourquoi perdre ainsi

notre temps? Est-ce que les droits de l'Ile du Prince-Edouard ne doivent pas être respectés parce qu'il s'agit d'une petite province? Est-ce que le Canada va prendre sur lui de déclarer qu'il refuse de rendre justice à une des provinces de la Confédération—avec laquelle il a conclu un certain contrat qu'il n'a pas respecté—et qu'il ne la remboursera pas des dommages qu'elle a subis par son fait? Pas un honnête homme ne voudra prendre cette attitude. Les termes du contrat sont si clairs, qu'il suffit de le lire pour faire disparaître l'ombre d'un doute à ce sujet :

Le gouvernement fédéral devra supporter tous les frais des services suivants :—un service efficace de steamers pour le transport des malles et des passagers qui devra être établi et maintenu entre l'île et la terre-ferme l'hiver et l'été.

Et afin qu'il ne puisse exister aucun doute à ce sujet, il est ajouté——

Plaçant ainsi la Confédération en communication constante avec l'Intercolonial et le réseau de chemins de fer du Canada.

C'est en considération de cet engagement que la population de l'île se décida à entrer dans la Confédération. C'est aussi à cause de cela qu'elle chassa du pouvoir ceux qui voulaient s'opposer à cette mesure. Mais une fois le contrat signé, qu'a-t-on fait ? Durant trois ans il n'y eut pas un seul steamer pour faire la service ; de 1876 à 1888, on essaya, mais sans succès, de remplir la promesse faite ; c'est seulement en 1888 que le gouvernement fédéral fit ce qu'il aurait dû faire dès le commencement, et construisit un steamer en acier ; depuis on n'a pas eu trop à se plaindre du service.

Durant seize ans le reste du pays a négligé de s'acquitter de la promesse faite à l'Ile du Prince-Edouard ; durant toute cette période la population de l'île a été privée chaque hiver de toute communication avec la terre ferme, subissant de ce chef des dommages considérables, et l'on voudrait prétendre maintenant, que parce que nous n'avons pas une réclamation susceptible d'être soumise aux cours de justice, le parlement fédéral doit la répudier.

Les opinions peuvent être partagées quant au montant, bien que je n'ai pas encore entendu un seul député faire quelques remarques à ce sujet. Cette réclamation représente le cinquième de ce que la province réclame ; mais elle est disposée à accepter un compromis, vu que cette affaire est pendante depuis déjà assez longtemps. Et tout homme impartial admettra avec moi que ce qu'elle réclame aujourd'hui n'est pas un montant exorbitant. Mais il est souverainement injuste d'essayer d'échapper à la responsabilité qui nous incombe, en ayant recours à un défault dans les termes de l'union. Cette indemnité n'est que le règlement d'une juste réclamation que la province possède contre le Canada, une réclamation qui résulte de la négligence apportée par le pouvoir fédéral à remplir ses engagements avec la province, et que le parlement ne peut en justice laisser de côté.

M. MACLEAN : Le premier ministre nous a demandé de faire valoir nos objections, et l'honorable préopinant nous a demandé pourquoi nous faisons perdre le temps de la Chambre. Il ressort de toute cette discussion deux faits bien clairs : C'est que l'on veut donner à l'Ile du Prince-Edouard $1,000,000 et qu'à part cela la Chambre est appelée à voter durant la présente session, une autre somme de $671.836 pour la province de la Nouvelle-Ecosse. On nous a aussi dit ce matin qu'un autre crédit d'un quart de million allait être demandé pour le Nouveau-Brunswick, et que ces deux montants étaient destinés à régler certaines réclamations reconnues dans une sentence arbitrale qui outrepasse les droits légaux de la province.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il serait préférable d'attendre que ces crédits soient soumis à la Chambre pour discuter ces questions.

M. MACLEAN : C'est le principe que nous discutons en ce moment, et c'est parce que cette réclamation serait rejetée par les cours de justice que nous nous y opposons. Le premier ministre a posé comme principe, il y a quelque temps, que toutes les questions de cette nature devaient être soumises aux cours de justice, mais quand il s'est agi des exemptions dont jouissent certains terrains, possédés par le Canadien du Pacifique dans les Territoires du Nord-Ouest, il a eu la précaution d'ajouter que l'on ne devait pas tenir compte de l'équité.

Maintenant qu'il a ouvert la porte, comment vont se régler toutes ces réclamations que l'on va soumettre au gouvernement fédéral ? Ce ne sera plus de la légalité de ces réclamations dont on tiendra compte pour régler toutes ces demandes, mais du principe d'équité. Après une longue discussion, nous sommes enfin parvenus à apprendre que l'on va payer cette année des subventions considérables aux provinces, non en se basant sur des réclamations légales, mais uniquement parce que les provinces prétendent que cela leur est dû en équité. Comme toutes les provinces du pays vont vouloir faire la même chose, je proteste contre ce gaspillage des deniers publics.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami ferait mieux d'attendre que le gouvernement propose l'adoption de ces crédits demandés par la Nouvelle-Ecosse et la Nouveau-Brunswick, pour discuter ces questions. Si quelqu'un a des réclamations à faire valoir contre le gouvernement, je pose comme principe, pour la gouverne du parti au pouvoir, quelle que soit la politique de l'opposition sur cette question, que ces réclamations doivent être réglées d'une manière ou d'une autre. Le parlement cana-

dien ne doit pas avoir peur de prendre la responsabilité de régler toute réclamation qui peut lui être soumise par aucune des provinces. Voilà la ligne de conduite que le parti libéral doit adopter sur cette question, et j'invite les honorables membres de la gauche à nous attaquer sur ce terrain.

Maintenant, quant à ce qui concerne la réclamation du Nouveau-Brunswick, je crois que si l'honorable député avait étudié attentivement cette question, il saurait qu'il ne s'agit pas là d'une nouvelle réclamation. Le gouvernement dont il était un des partisans s'en est occupé il y a quelques années, et je crois qu'à cette époque l'honorable député faisait partie de cette Chambre. Elle fut reconnue comme étant juste et équitable, mais on refusa de payer les intérêts ; et lorsque le crédit à cette fin fut soumis au parlement, un représentant du Nouveau-Brunswick, qui appuyait le gouvernement au pouvoir à cette époque, le professeur Weldon, déclara que le devoir du gouvernement était de payer le capital et les intérêts sur le montant accordé à la province en vertu de la sentence arbitrale. Il croyait que si la province du Nouveau-Brunswick avait droit au capital, elle avait également droit aux intérêts.

Nous avons soumis la question à un tribunal d'arbitrage, et bien que les arbitres n'aient pu s'entendre, le gouvernement a décidé d'accorder le montant réclamé, afin que le Nouveau-Brunswick n'eût pas de raison de se plaindre. Nous avons fait la même chose pour la Nouvelle-Ecosse. L'opposition a laissé ce bill subir sa deuxième lecture sans protester, et maintenant que nous en sommes rendus à le discuter en comité ils soulèvent toutes leurs objections. C'est lorsque ce projet de loi a été soumis à la Chambre en deuxième délibération qu'ils auraient dû faire valoir les arguments qu'ils invoquent aujourd'hui. Sont-ils ou non contre le bill ? Voilà ce que nous voulons savoir. S'ils l'approuvent, je les invite à le dire ; s'ils le désapprouvent, qu'ils aient le courage de leurs opinions et votent contre cette mesure. Mais je ne suis pas disposé à les laisser parler à tort et à travers sur cette question ; si les membres de la gauche sont contre ce bill, qu'ils le disent honnêtement et qu'ils votent en conséquence.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Haggart) a commencé par nous dire qu'il fallait en finir avec cette réclamation ; mais un peu plus loin il a ajouté que toutes les lois du pays ne suffiront jamais à régler cette question d'une manière finale. Je ne suis pas loin d'accepter cette manière de voir de mon honorable ami. Je crois que tant qu'il existera un gouvernement ou un parlement à Ottawa, si une des provinces soumet une réclamation qui paraît juste et raisonnable, ce parlement et ce gouvernement seront toujours disposés à étudier sérieusement ces questions, et si la province réussit à démontrer le bien fondé de sa prétention, elle sera certainement reconnue.

Je crois devoir faire remarquer à mon honorable ami que les réclamations du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ont été discutées et établies devant des arbitres impartiaux, dont un d'entre eux, le président du tribunal d'arbitrage de la Nouvelle-Ecosse, était un juge distingué de la province d'Ontario, en qui l'honorable député doit avoir pleine confiance. Mais je veux surtout attirer l'attention de la Chambre sur les termes mêmes de l'acte concernant le règlements des comptes en litige entre le gouvernement fédéral et les provinces d'Ontario et de Québec. Dans cette loi, adoptée il y a déjà plusieurs années, par le gouvernement conservateur, il fut stipulé que, dans le règlement de ces questions, les arbitres pourraient s'écarter de la légalité absolue de ces réclamations et tenir compte des principes d'équité. Par conséquent, la règle posée dans le cas du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse est tout simplement le corollaire du principe établi dans le règlement des comptes entre le pouvoir fédéral et les vieilles provinces.

L'honorable député d'York (M. Wallace) nous a parlé des autres réclamations qui surviendront après celle-ci, et il demande pourquoi nous n'entreprenons pas de régler en une seule fois toutes les réclamations de l'Ile du Prince-Edouard. Il n'y a pour le moment qu'une question en jeu, c'est celle du service à vapeur. Les dispositions de ce bill sont les mêmes que celles du bill de l'Ile du Prince-Edouard qu'ils ont, paraît-il, adopté. Il faut que les deux mesures soient identiques. Mon honorable ami a également fait allusion à deux autres réclamations. Une de ces réclamations était basée sur la décision rendue par les arbitres dans la cause des pêcheries, au sujet de laquelle j'ai déclaré positivement que l'on ne pouvait recevoir le capital en même temps que les intérêts. Dans l'autre cas, il s'agissait de certains montants que l'on aurait fait payer injustement à la province par suite de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique et autres entreprises publiques sur la terre ferme. Je dois déclarer immédiatement que je n'ai jamais considéré cette réclamation comme sérieuse, tant au point de vue du droit que de l'équité.

Si l'île n'avait pas reçu une part raisonnable de travaux publics, cela aurait pu être une bonne raison pour lui faire demander sa juste part. Mais, s'il nous fallait lui accorder une compensation sous prétexte que d'autres parties du pays ont reçu plus de travaux publics que l'Ile du Prince-Edouard, l'administration du pays deviendrait une chose impossible. Le gouvernement est bien décidé de ne pas reconnaître cette réclamation. Quand je parle de ces deux réclamations, il est sous entendu que cela comprend toutes les réclamations que le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard peut avoir. Le

bill actuel s'applique donc à toutes les réclamations que le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard peut avoir l'intention de soumettre et qui sont discutables.

M. BORDEN (Halifax) : Si une province accepte une certaine somme d'argent, ou un certain montant à lui être payé chaque année par le gouvernement en règlement d'une réclamation particulière, et si une loi déclare qu'il s'agit là d'un règlement final, je ne crois pas que l'on puisse ramener de nouveau cette question sur le tapis, à moins de prouver qu'il y a eu erreur évidente quelque part. Je ne puis donc partager l'opinion émise par l'honorable ministre, quand il dit que l'on ne peut prétendre régler les questions de cette nature d'une manière définitive.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'expérience nous a démontré qu'il en était ainsi.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne puis accepter cette manière de voir de mon honorable ami. Comment l'honorable ministre peut-il concilier cette prétention avec l'assurance qu'il nous a donnée, il y a un instant, qu'il existait une entente bien distincte au sujet des prétendues violations des dispositions de l'acte de la Confédération. Puisque la loi ne peut être d'aucune utilité dans un cas comme celui-là, mon honorable ami doit comprendre que les promesses qu'il a faites à la Chambre, lorsque ce bill a été discuté en comité ne seront d'aucun service.

Malgré les remarques du chef du gouvernement, je ne crois pas que la critique que l'on a faite dans ce bill en comité soit déplacée. On a allégué, et cela avec raison, que le montant ainsi payé avait été déterminé au hasard. Nous aurions besoin de renseignements à ce sujet. Le ministre des Finances nous a aussi parlé d'une certaine réclamation concernant les pêcheries. Puisque cette réclamation doit être un jour soumise à la Chambre pourquoi ne pas la discuter immédiatement?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Cette question est encore pendante devant les cours de justice. La seule décision à laquelle on puisse en arriver, pour baser une réclamation, c'est que les provinces possèdent un droit de propriété dans la limite territoriale des trois milles. Je ne puis admettre cette prétention. Je dis, au contraire, que la juridiction fédérale est absolue quant à ce qui concerne les pêcheries et la navigation dans cette limite de trois milles et que les provinces n'y ont aucun droit. Ce n'est qu'après avoir établi qu'elles possèdent un droit de propriété sur le territoire compris dans la limite des trois milles, qu'elles pourront faire valoir une réclamation quelconque en se basant sur la décision rendue par les arbitres dans la cause des pêcheries.

M. BORDEN : Si, comme le prétend l'honorable ministre, la validité d'une telle réclamation dépend du jugement que pourront rendre les cours de justice, c'est là une raison suffisante pour remettre à plus tard la considération de cette réclamation. Cependant, mon honorable ami n'a pas clairement expliqué ce point. Comme il y a déjà quelque temps que j'ai étudié la décision rendue par le Conseil privé il y a quatre ans, au sujet de cette question des pêcheries, je ne me rappelle pas de tous les détails, mais je sais parfaitement quelles sont les questions sur lesquelles ce tribunal ne s'est pas prononcé.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il existe une foule de points sur lesquels le Conseil privé ne s'est pas prononcé, mais il est certain que le jugement dit en toutes lettres que la propriété des lacs et des rivières appartient aux provinces qui se trouvent à avoir, par le fait même, la propriété du poisson qui s'y trouve. Maintenant, on se demande si cette décision s'applique également à cette partie du territoire comprise dans la limite des trois milles sur le littoral de l'océan? Quelques personnes sont de cet avis, mais le Conseil privé ne l'a pas dit clairement, c'est pourquoi nous avons résolu de soumettre la question aux cours de justice. Le jugement dit que la propriété des rivières et des lacs est restée aux provinces depuis la Confédération, le résultat sera-t-il le même, s'il survient un jugement déclarant que le lit de la mer dans cette limite de trois milles, appartient aux provinces.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. le Président, je n'ai pas l'intention de discuter cette réclamation de l'Ile du Prince-Edouard ; seulement je m'oppose à ce que les honorables membres de la gauche cherchent à mêler les affaires du Nouveau-Brunswick, à la question actuelle Cela ne peut avoir d'autre résultat que de créer une fausse impression dans l'esprit de ceux qui écoutent ce qui se dit, et la conclusion à laquelle ils peuvent en arriver, doit nécessairement être défavorable à la cause, car personne n'est en possession des faits qui ont amené le règlement final sur cette question, quand on la condamne sans même se donner la peine de prendre connaissance des faits.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre me permettrait-il de lui demander comment il se fait que les membres de cette Chambre, ne soient pas en possession de tous les faits?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si des membres de cette Chambre m'ont demandé des renseignements, je dois les leur avoir fournis. S'ils n'en ont pas demandé, je ne puis être tenu responsable de leur ignorance. On ne peut se baser sur ce qu'a fait le gouvernement, quand il s'est agi de régler les réclamations du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, pour prétendre que la réclamation

actuelle doit être rejetée. Chaque province a droit de demander que ces questions soient décidées suivant leur mérite respectif, et dans le cas actuel, cette réclamation ne doit pas avoir à souffrir du fait que quelqu'un est d'opinion que la réclamation soumise par une autre province est injuste.

Voilà dans quel esprit le parlement doit prendre connaissance de ces question. La première question que nous devons nous poser, dans un cas comme celui-ci, est la suivante : Quelle peut être la nature de l'entente intervenue entre le peuple canadien et la province de l'Ile du Prince-Edouard, qui a induit la population de cette province à se réunir au reste de la Confédération? Pour bien nous rendre compte de la nature de cet engagement, il nous faut l'envisager non pas dans un esprit étroit et défavorable à la province, mais avec une grande largeur de vues. Il faut se rendre compte que non seulement cette petite île est séparée du reste du pays, et que le manque de communications la place dans une position tout-à-fait désavantageuse, tant au point de vue de son développement que de ses progrès futurs. Ce n'est pas sur cette prétention que je m'appuie pour défendre le bien-fondé de la réclamation de l'Ile du Prince-Edouard, mais il est bon de ne pas oublier que lorsqu'il s'est agi de faire entrer cette île dans la Confédération, on a laissé entendre à sa population que cela lui accorderait l'avantage d'être reliée par un service de steamers à l'Intercolonial et à la terre ferme. C'était là l'entente, et bien que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ait déjà cité ce passage du contrat, je me permettrai de le lire de nouveau :

> Le gouvernement fédéral devra s'engager à payer tous les frais qui pourront être encourus pour les services suivants : un service à vapeur efficace pour le transport des malles et des passagers que l'on devra établir et maintenir entre l'île et la terre ferme durant les saisons d'hiver et d'été, plaçant ainsi cette île en communication directe et continue avec le chemin de fer Intercolonial et le réseau de chemin de fer canadien.

Voilà le langage dont on s'est servi pour amener le peuple de l'Ile du Prince-Edouard à ajouter foi à cette promesse et à nous confier ses intérêts politiques en entrant dans la Confédération, et je me demande avec quel esprit nous devons interpréter cette disposition du contrat. Devons-nous envisager la chose au point de vue strict de la loi, ou bien devons-nous faire preuve d'une plus grande largeur de vues et traiter la population de l'Ile du Prince-Edouard comme nous aimerions à être traités nous-mêmes dans des circonstances identiques?

L'honorable député de Lanark-sud voudrait-il nous dire comment il veut interpréter les termes de ce contrat solennel intervenu entre l'Ile du Prince-Edouard, et la population du reste du Canada? Il y a une chose sur laquelle je désire attirer l'attention de mon honorable ami. Il ne veut pas

M. BLAIR.

que l'on considère le langage dont on se sert dans la loi comme impliquant un engagement solennel entre le peuple du Canada, et le peuple de l'Ile du Prince-Edouard. Il cherche à donner à ces mots un sens différent. Il voudrait dire "Autant que possible" ou "Autant que cela nous sera possible." Voilà ce qu'il veut dire.

L'honorable M. HAGGART : Ecoutez! écoutez!

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami dit "écoutez, écoutez." Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de sa part, d'essayer de modifier ainsi les termes du contrat. Sa prétention aurait un semblant de bon sens s'il s'agissait d'interpréter les termes d'un contrat intervenu entre deux individus ne sachant pas ce qu'ils font, ou ne possédant pas les connaisances nécessaires pour savoir à quoi s'en tenir sur la nature de l'engagement qu'ils veulent prendre. Est-il raisonnable de supposer que le gouvernement du Canada, qui était parfaitement au courant des faits, a conclu un contrat de cette nature, sans savoir s'il serait ou non capable d'en remplir les conditions? Je prétends, au contraire, qu'il devait savoir parfaitement à quoi s'en tenir.

Il ne s'agissait pas là d'un projet nouveau. Cette question d'un service à vapeur ininterrompu entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme occupait tous les esprits. Et, lorsque le peuple du Canada réussit à convaincre la population de cette île qu'il était de son intérêt d'entrer dans la confédération canadienne, il devait savoir que le pouvoir fédéral serait tenu de s'acquitter de ce service, car il ne s'agissait là que d'une question d'argent.

Il serait souverainement injuste de la part du peuple canadien de venir dire aujourd'hui au peuple de l'Ile du Prince-Edouard, qui s'est fié à la bonne foi du gouvernement de ce pays pour renoncer à son indépendance politique et devenir une province de la Confédération, il serait souverainement injuste pour nous de dire aujourd'hui à ce peuple : Nous voulons modifier les conditions du pacte qui vous a induit à entrer dans la Confédération ; lorsque nous avons pris cet engagement solennel nous ne savions pas ce que nous faisions ; nous voulions qu'il fût bien compris que l'exécution de ce contrat pourrait se faire sans encourir de trop fortes dépenses ; voilà, l'interprétation qu'il nous plait de donner aujourd'hui à cette convention, et il faut que vous l'acceptiez.

Quelle que soit la mesure des dommages que la population de l'Ile du Prince-Edouard a le droit de réclamer, que le gouvernement ait ou non estimé ces dommages à un montant trop élevé ou trop faible, nous sommes tenus de respecter les dispositions de la convention, en justice pour la population de cette île. Nous sommes tenus d'accorder à ces insulaires une indemnité

proportionnée aux pertes qu'ils ont subies durant les années pendant lesquelles nous avons négligé de remplir notre part d'obligation. Ce crédit n'équivaut qu'à une indemnité de 50 cents par tête de la population de l'île, pour chacune des seize années durant lesquelles le service a été défectueux, et je ne crois pas que ce soit là un montant exorbitant. Si l'on veut bien étudier la question de l'indemnité sans parti pris, on admettra qu'un million de dollars est un dédommagement raisonnable à accorder à l'Ile du Prince-Edouard, pour ce qu'elle peut avoir souffert par suite de notre négligence.

Je crois que nous avons adopté la meilleure ligne de conduite, en consentant à payer à la population de l'île l'intérêt sur un million de dollars chaque année, au taux de 3 pour cent, au lieu de lui remettre le capital en lui permettant de dépenser cette somme suivant son bon plaisir. J'espère qu'il y a suffisamment de patriotisme dans cette Chambre et dans le pays—même si les membres de la gauche pouvaient espérer avancer les affaires de leur parti par ce moyen—pour approuver le gouvernement du Canada dans son désir de remplir les obligations prises par ce pays vis-à-vis de la petite province de l'Ile du Prince-Edouard.

L'honorable M. HAGGART : Les honorables membres de la droite me paraissent disposés à discuter à fond cette question, et nous sommes prêts à les suivre sur ce terrain. Nous prétendons qu'il doit y avoir une fin à ces réclamations, et c'est aussi là ce que prétendaient les libéraux lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Nous avons eu une répartition des subventions accordées aux provinces en 1884 ; nous en avons eu une autre en 1887, et c'est dans cette circonstance qu'il a été convenu d'accorder un subside annuel à l'Ile du Prince-Edouard, et nous espérions par ce moyen régler définitivement toutes les réclamations que cette île pouvait avoir contre le pouvoir fédéral jusqu'à cette date. Mais voici qu'une autre réclamation se présente. Or, comme le disait M. Blake : la Confédération se disloquera, si l'on ne met fin à ces réclamations.

Le premier ministre nous dit que le gouvernement tiendra toujours compte d'une réclamation équitable, et le ministre des Finances prétend que les réclamations du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse furent prises en considération par la Chambre en se basant sur le précédent établi au sujet des réclamations d'Ontario et de Québec. Je me demande si le ministre des Finances comprend cette question. Les réclamations entre Ontario et Québec furent décidées par la Chambre, et le principe de l'indemnité réglé. Un certain montant fut déduit sur les paiements annuels faits aux provinces d'Ontario et de Québec, à compte de certaines prétendues dettes dues par ces provinces au pouvoir fédéral, et lors de la répartition des subsides en 1884, il ne s'agissait plus que de diviser l'intérêt entre ces deux provinces.

C'est en partant de ce principe, que la question fût soumise à la Chambre dans le cas de la réclamation des provinces d'Ontario et de Québec, et on ne peut établir la moindre comparaison avec le cas actuel, les partisans de ce projet ne pouvant songer à invoquer les mêmes arguments dont on s'est servi dans les causes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Il s'agit en ce moment d'accorder une subvention considérable à l'Ile du Prince-Edouard, et nous prenons sur cette question la même attitude que celle adoptée par le parti libéral alors qu'il était dans l'opposition, et qu'il comptait comme l'un de ses membres le plus distingué, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Les actes de répartition de 1884 et de 1887 était censés avoir réglé d'une manière définitive toutes les réclamations de l'Ile du Prince-Edouard.

Ce n'est pas la somme en jeu qui nous inquiète, car, ce n'est qu'une bagatelle pour un pays comme le Canada. C'est au principe contenu dans cette résolution que nous nous opposons. Nous ne pouvons permettre qu'on présente de temps à autre des mesures de cette nature, sans obtenir le consentement des autres provinces de la confédération. On semble avoir adopté pour politique d'accorder à une province peut-être plus que ce à quoi elle a droit, et cela sans consulter les désirs ou les intérêts des autres provinces.

Si les législatures provinciales ont besoin pour subsister de recevoir de plus fortes subventions de la part du trésor fédéral, que l'on fasse une répartition sur toute la ligne, mais que l'on cesse d'accorder des subventions à certaines provinces en particulier, lorsque chacun est sous l'impression que la loi de 1884 était destinée à régler toutes les droits-prétentions que ces provinces pouvaient avoir à de nouvelles subventions. En 1887, on adopta une loi accordant un traitement privilégié à l'Ile du Prince-Edouard. Or, qu'est-il arrivé depuis ce temps qui puisse donner droit à cette province de réclamer ces $30,000 par année ? N'a-t-il pas été convenu en 1887, que toutes les réclamations de l'Ile du Prince-Edouard avaient été soumises et réglées d'une manière définitive, en autant que la chose pouvait se faire par un acte du parlement ?

Le ministre des Chemins de fer et Canaux, nous dit que le bill actuel réglera définitivement la question. Mais, n'avons-nous pas plus d'une fois mis de côté la loi concernant ces subventions, lorsque l'on croyait qu'en équité il existait une certaine réclamation ?

Ce contre quoi je proteste au nom de la province que je représente, au nom du pays et au nom de l'existence même de la con-

fédération, c'est contre l'octroi de ces faveurs exceptionnelles à différentes provinces. Comme l'a dit M. Blake, il y a déjà plusieurs années, cette politique aurait dû prendre fin depuis longtemps ; mais, s'il existe certaines réclamations de la part de quelque province, si l'on a fait des promesses à la veille des élections, qu'il faut maintenant remplir, que les deux partis dans cette Chambre s'entendent et que l'on procède immédiatement à une répartition complète et finale des subventions, afin que l'on n'entende plus jamais parler de réclamations de la part d'aucune province. Autrement, la dernière heure de la confédération canadienne a sonné.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'argument de l'honorable député est basé sur un ensemble de faits imaginaires. Il prétend que la proposition actuelle implique une révision de la constitution et que c'est là une proposition dangereuse à soumettre à la Chambre. Il dit encore, que lorsque le gouvernement de sir John Macdonald demanda au parlement d'accorder une certaine subvention à la Nouvelle-Ecosse, M. Blake s'opposa à l'adoption de cette mesure, en indiqua les dangers, et prétendit que tout règlement de cette nature devait avoir un caractère final. Que peut avoir à faire un argument comme celui-là dans la discussion actuelle, lorsque la proposition soumise à la Chambre n'a rien à voir avec une revision de la constitution ? L'honorable député va-t-il jusqu'à prétendre que le gouvernement fédéral ne doit jamais s'occuper des réclamations qui peuvent lui être soumises par une des provinces, qu'elles soient bonnes, mauvaises ou futiles.

L'honorable député doit s'apercevoir qu'il prend là une attitude ridicule. Nous ne demandons pas de reviser la constitution. Nous ne demandons pas qu'une subvention additionnelle soit accordée à aucune province. Nous réglons simplement une réclamation pour un montant déterminé, après avoir décidé qu'elle est faite de bonne foi et valable. L'honorable député ne trouve pas le montant trop élevé mais pour des raisons que je ne comprends pas, il s'imagine qu'il s'agit de reviser la constitution et que par conséquent, cette mesure est dangereuse. Un autre député a prétendu que ce règlement avait une signification politique. Je demande aux représentants des comtés de Prince-est et ouest qui étaient ici au commencement du débat et y sont demeurés durant près d'une demi-heure, je leur demande de répondre à cet argument, et de faire voir à leurs amis que cette prétention n'est pas fondée ; et je regrette de constater que sur cette question qui est plus importante pour l'Ile du Prince-Edouard, que toutes les mesures qui peuvent avoir été soumises à la Chambre depuis plusieures années——

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HAGGART.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il s'agit ici de régler une réclamation équitable, sur laquelle on insiste depuis plusieurs années et sur laquelle aussi tous les partis politiques sont unis dans l'Ile du Prince-Edouard ; et lorsque le débat en est rendu à sa période la plus critique, les deux représentants de l'Ile du Prince-Edouard, qui siègent du côté de la gauche, effrayés par les paroles de leur chef, abandonnent le champ de bataille. Je leur demande de se rendre à mon invitation et de dire à mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace), qu'il est complètement dans l'erreur quand il prétend que cette résolution est faite dans le but de remplir une promesse d'élection ou d'avancer les affaires d'aucun parti politique. Pour ma part, cette politique n'a jamais contribué, soit directement, soit indirectement, à augmenter les chances de succès de l'un ou l'autre des partis.

M. TAYLOR : Voici l'honorable député de Prince-ouest (M. Hackett) qui reprend son siège.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suis heureux de le voir de retour. Maintenant qu'il est à portée de ma voix, je le prie de faire comprendre à l'honorable député qu'il n'a pas raison de prétendre que le règlement de cette réclamation est le résultat d'une entente politique intervenue entre le parti libéral ici à Ottawa et un autre parti dans l'Ile du Prince-Edouard. Cette réclamation existait avant l'arrivée du parti libéral au pouvoir, elle formait parti du programme politique des conservateurs de l'île, et tous les représentants conservateurs de l'Ile du Prince-Edouard dans cette Chambre s'étaient engagés à l'appuyer. Ce sont encore les conservateurs qui se sont adressés à la Reine à ce sujet ; et il est ridicule de vouloir prétendre que ce règlement n'est rien autre chose que l'acquittement d'une promesse d'élection. Cela n'a rien à faire avec la politique ; et j'avais espéré que les deux représentants de l'Ile du Prince-Edouard, qui appuient l'opposition, allaient déclarer sans crainte que cette question n'a rien à voir dans la politique et qu'il s'agit uniquement du règlement d'une réclamation juste et faite de bonne foi et non l'acquittement d'une promesse d'élection. Comme l'un de ces honorables députés est à son siège, je lui demande de faire cette déclaration.

M. HACKETT : Je viens d'entrer dans la Chambre. J'ai assisté au commencement de la discussion ; mais, si je comprends bien, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a dit en mon absence que je n'étais pas ici pour remplir mes devoirs en ma qualité de représentant du parti conservateur. Est-ce bien cela qu'a dit l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : J'ai exprimé le regret que

j'éprouvais de constater qu'au cours d'un débat de la plus haute importance pour l'Ile du Prince-Edouard, l'honorable député avait jugé à propos de s'absenter et de rester près d'une heure en dehors de la Chambre.

M. HACKETT : Je n'ai pas été absent plus d'une quinzaine de minutes ; j'ai suivi attentivement la discussion, car je comprends que cette question intéresse vivement la population de l'Ile du Prince-Edouard, et j'ai cru que nos intérêts étaient en sûreté sous la protection du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. HACKETT : Au cours d'autres débats du même genre, il est arrivé à l'honorable ministre d'être absent. Comme je l'ai fait remarquer dans une occasion précédente, l'indemnité que l'on offre aujourd'hui à l'Ile du Prince-Edouard comme compensation des dommages qu'on lui a causés en ne respectant pas les engagements pris à son égard lors de son entrée dans la confédération, n'est que l'infime partie de ce à quoi je considère que nous avons droit.

En 1886, le parti auquel j'appartiens, ayant à sa tête le juge en chef actuel de l'Ile du Prince-Edouard, l'honorable M. Sullivan, aidé de son collègue l'honorable sénateur Ferguson, s'apercevant qu'aucune aide n'était accordée à l'Ile du Prince-Edouard, et que l'on refusait de remplir les promesses qui lui avaient été faites en 1872, porta cette question jusqu'au pied du Trône ; c'est alors que l'on fit, pour la première fois, une tentative sérieuse pour mettre à exécution les dispositions de l'acte de la confédération, et le steamer Stanley fut chargé du service.

Dès le commencement de la discussion j'avais cru que le ministre de la Marine et des Pêcheries serait assez persuasif et assez éloquent pour convaincre le comité que cette réclamation de l'Ile du Prince-Edouard était ce qu'il y avait de plus juste et de plus honnête, et que la mesure serait adoptée sans la moindre difficulté. Je savais de plus que l'honorable ministre avait pour le soutenir, du côté de la droite, deux représentants de cette province. Mais où sont-ils ? Je ne les vois pas.

Une VOIX : Ils sont ici.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : On m'a demandé d'expliquer le malentendu qui semble exister dans l'esprit du chef de mon honorable ami.

M. HACKETT : M. le Président, on m'a toujours trouvé à mon poste, durant la présente session, chaque fois qu'il s'est agi d'apporter mon faible concours aux délibérations de la Chambre et promouvoir les intérêts du peuple canadien, et il ne convenait guère à l'honorable ministre de prendre la peine de faire remarquer mon absence momentanée dans la circonstance actuelle. J'espère que cette discussion va se terminer ici. Au cours de ma longue carrière politique et en ma qualité de citoyen de l'Ile du Prince-Edouard, j'ai été plus à même que n'importe quel autre député de me rendre compte des misères éprouvées par la population de cette île, résultant de l'inexécution des conditions de l'acte d'union.

Je puis établir l'exactitude des faits énoncés par le ministre de la Marine et des Pêcheries quant à ce qui concerne l'Ile du Prince-Edouard. C'est si bien le cas qu'en 1878—cinq ans après l'entrée de l'île dans la confédération, sur la promesse formelle qu'elle obtiendrait un service de steamers avec la terre ferme, on n'avait encore rien fait. Lorsque j'ai traversé pour la première fois le détroit de Northumberland, en 1879, je dus me rendre en voiture, au milieu de l'hiver, d'Emerald Junction, un endroit situé sur la voie principale du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard au cap Traverse. De là il nous fallut embarquer à bord du vieux navire brise-glace pour traverser le détroit, et parcourir ensuite en voiture une distance de 35 à 40 milles pour atteindre l'Intercolonial. Personne ne voudra prétendre que c'était là ce qu'on peut appeler remplir l'engagement pris en 1872. Cet état de choses exista durant plusieurs années. La question revint souvent devant le parlement, mais il n'y eut jamais rien de fait.

En 1881, je proposai moi-même l'adoption de cette mesure dans la Chambre, et ne pouvant recevoir aucune réponse favorable de la part du gouvernement de sir John A. Macdonald, je demeurai ici à Ottawa quelques jours après la prorogation du parlement et j'eus une entrevue personnelle avec sir John.

Je lui exposai l'importance de la question et la position désavantageuse dans laquelle l'île se trouvait placée par suite de cette négligence ; alors il me fit la remarque suivante : Hackett, lors de la confédération, lorsque nous avons conclu ce marché avec l'Ile, nous n'étions pas censés prendre l'engagement de vaincre tous les obstacles que la nature pourrait placer sur notre route, mais nous allons faire tout notre possible. Et comme résultat de cette visite, un chemin de fer fut construit d'Emerald Junction à Cap Traverse et nous n'avions plus que la courte traversée du détroit à faire pour atteindre l'Intercolonial.

Le juge en chef Sullivan et M. Ferguson ont fait valoir plus d'une fois dans cette Chambre le droit que l'Ile du Prince-Edouard avait à cette réclamation de $5.000.000. Le sénateur Howland fit ce qu'il put pour obtenir la construction d'un tunnel, et lord Granville déclara que l'on devait faire quelque chose pour la population de cette île.

C'est en 1888 que le steamer Stanley fut chargé de ce service. Mais il se trouva dans l'impossibilité de faire mieux que le Northern Light, quoi qu'en dise l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Depuis son arrivée au pouvoir, le gouvernement actuel a confié ce service au Minto, et ce steamer a donné satisfaction. Cependant, il faut admettre que c'est là la première tentative sérieuse faite par le gouvernement pour

exécuter les conditions du marché intervenu lors de l'union. Pour avoir un bon service, il faut placer ces steamers là où ils pourront traverser le détroit par n'importe quel temps et dans n'importe quelles circonstances. Le gouvernement a bien deux puissants navires brise-glaces destinés à la navigation d'hiver, mais ils sont tous deux au même endroit, là où la traversée devient impraticable quand le vent du nord-est y amoncelle d'énormes banquises de glace. Si un de ces steamers était placé à l'extrémité ouest de l'île et voyageait entre Summerside et Cap Tourmentin, il pourrait toujours traverser, même quand le chenal de l'est est bloqué par les glaces.

L'honorable ministre peut parfaitement dire que le service actuel est satisfaisant si cela lui plaît, mais il n'en est pas moins vrai que durant douze jours, dans le mois de février dernier, nous sommes restés sans malles. Est-ce là ce que l'on peut appeler remplir les engagements intervenus lors de l'union? J'espère que ce bill va être adopté sans autre discussion. Ce n'est qu'une faible compensation accordée à la population de cette île.

Quant à cette taxe qui pèse sur les voyageurs de commerce, et à laquelle a fait allusion l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp), elle a été imposée par les amis du ministre de la Marine et des Pêcheries qui sont actuellement au pouvoir dans l'Ile du Prince-Edouard. Il y a quelques années, un voyageur de commerce d'Halifax, qui se trouvait à Charlottetown et ne connaissait pas cette loi, refusa de payer la taxe. Qu'arriva-t-il? Un gardien de la paix accompagné d'un détectif nommé par le gouvernement provincial arrêtèrent cet homme à son hôtel et le conduisirent en prison. Cette taxe est absolument injuste, et il faut espérer que cette mesure vexatoire va disparaître bientôt et cesser d'entraver les relations commerciales des différentes provinces du pays avec l'Ile du Prince-Edouard.

J'ai voulu tout simplement protester contre les remarques injustes qu'a jugé à propos de formuler contre moi le ministre de la Marine et des Pêcheries, parce que j'ai eu le malheur de m'absenter durant quelques minutes au cours de cette discussion.

M. BORDEN : Je dois ajouter que l'honorable député qui vient de reprendre son siège, a assisté plus souvent aux séances de la Chambre, durant cette session, que le ministre de la Marine et des Pêcheries, et ce dernier a mauvaise grâce de lui faire des reproches, quand le gouvernement auquel il appartient ne compte jamais plus de deux ou trois de ses membres dans la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député admettra avec moi que la positon de ministre est assez difficile à remplir. A chaque instant il est appelé en dehors de la Chambre, et il lui est pour ainsi dire impossible d'assister à un débat complet à cause de ses nombreuses occupations.

M. BORDEN : Je comprends que le ministre des Chemins de fer et Canaux et le ministre des Travaux publics soient obligés de s'absenter souvent, mais les autres membres de cette Chambre ont aussi leurs occupations et il ne convenait guère à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de faire des remarques de cette nature sur le compte d'une membre de cette Chambre qui est très assidu à ses devoirs de député.

Quand le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit que nous devrions posséder tous les renseignements voulus au sujet du crédit que l'on veut faire adopter en faveur du Nouveau-Brunswick, il devrait se rappeler que ce n'est qu'aujourd'hui que nous avons appris qu'une demande de cette nature serait soumise à la Chambre. J'espère que le ministre des Finances comprendra qu'il est absolument nécessaire de faire imprimer ces documents et de les déposer sur le bureau de la Chambre, afin que les députés puissent en prendre connaissance. Il est possible que je vote en faveur de cette mesure, mais, avant cela, je veux savoir à quoi m'en tenir et c'est aussi là le désir de tous les membres de cette Chambre.

Chaque député a droit de connaître les faits, avant de voter une somme d'argent. Et si le gouvernement a l'intention de soumettre une proposition de cette nature à la Chambre, durant la présente session, il aurait dû faire imprimer et distribuer les documents qui concernent cette affaire. Mais, comme on a négligé de prendre cette mesure de précaution, je demande au gouvernement de faire la chose dans le plus court délai possible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois devoir dire immédiatement à l'honorable député que les documents concernant cette dernière affaire ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Comme il a été souvent question, au cours de la discussion, durant la présente session, des deux sentences arbitrales, tous les membres de cette Chambre devrait savoir qu'il faudrait toujours finir par payer ces dommages.

En apprenant que les documents n'avaient pas été produits, j'ai donné instruction aux fonctionnaires de mon ministère de trouver ces documents et de les déposer immédiatement sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis dire que les réclamations et tous les documents se rapportant à l'affaire, à l'exception de la sentence arbitrale, ont été publiés mainte et mainte fois. Partant, les honorables députés ne trouveront rien de nouveau dans ces documents, excepté la sentence elle-même.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération, et adopté.

A une heure la séance est suspendue.

La séance est reprise à trois heures.

INSPECTION DU GAZ.

Le bill (n° 139) pour modifier l'acte concernant l'inspection du gaz (l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, M. Bernier) est adopté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité.

Article 1.

M. ROSS (Ontario) : Ce bill concerne-t-il le gaz acétylène de même que le gaz de houille ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : La loi s'appliquera partout où il y a des gazomètres.

Article 2.

M. BORDEN (Halifax) : Je suppose que tous les articles de ce bill reposent sur les recommandations faites par les fonctionnaires permanents du ministère ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, ainsi que celles de l'association au sujet des gazomètres et des électromètres.

M. INGRAM : Le ministre sait-il que certaines compagnies de gaz emploient leurs ouvriers à faire des raccordements dans les conduites, sans les munir d'un masque protecteur ? Il arrive assez souvent que les ouvriers employés à ces travaux son presqu'axphixiés par des fuites de gaz.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le bill actuel ne concerne que l'inspection des gazomètres. La raison des changements introduits, c'est que certains individus, possédant une connaissance imparfaite des gazomètres, avaient pris l'habitude de les inspecter à la demande du consommateur. L'honorable député (M. Ingram) sait comme moi que ces instruments sont très délicats et qu'il est facile d'en déranger le mécanisme. Cette loi aura pour effet de protéger le consommateur et le vendeur contre les conséquences de cette intervention.

M. INGRAM : Je sais cela, mais je voudrais savoir si on a appelé l'attention du ministre sur le cas dont je viens de parler. Je crois que la loi concernant l'inspection ou une autre, devraient contenir une disposition défendant aux compagnies d'employer les ouvriers à ces travaux dangereux sans leur donner une protection suffisante.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le présent bill n'a trait qu'à l'inspection des gazomètres.

M. INGRAM : Je le sais, mais je signale au ministre la nécessité d'une autre loi et la présente occasion est la seule qui me reste d'en faire comprendre l'importance.

Article 3.

M. MACLEAN : Comment le ministre entend-il protéger le public dans l'inspection de ces gazomètres ? Y a-t-il quelques dispositions à cet effet dans l'article suivant ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il n'y en a pas d'autres que celles contenues dans la loi principale.

Le bill est rapporté, voté en troisième délibération et adopté.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Avec le consentement de la Chambre et au nom de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, le consentement de la Couronne ayant été obtenu à cet effet, je propose que demain la Chambre mette à l'étude les résolutions suivantes :

1. Qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncés ci-après) qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas la longueur ci-après énoncée qui coûteront plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille. L'expression " coût " employée dans cette résolution signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprendra le montant dépensé pour tout pont, jusqu'au chiffre de $25,000 mais pas au delà, formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée qui ne recevra pas de bonus autrement, mais elle ne comprendra pas le coût de l'équipement du chemin de fer, ni le coût des termini et droit de passage du chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et le dit coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat attestant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement d'une subvention est demandée, qu'il s'est soigneusement enquis du coût de la dite ligne et qu'à son avis le montant sur lequel est basée la demande de subvention est raisonnable et ne dépasse pas le coût véritable, réel et raisonnable de la construction du dit chemin de fer ; les lignes de chemins de fer étant comme suit, savoir :—

SUBVENTIONS A VOTER DE NOUVEAU.

1. Pour un chemin de fer allant de Sunnybrae à Country Harbour, Nouvelle-Ecosse, et depuis un point à ou près Country Harbour Cross Roads jusqu'à Guysborough, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4, de 1897, et

par le chapitre 7, clause 2, paragraphe 34, de 1899, n'excédant pas 80 milles, $256,000.

2. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près la Jonction de la Chaudière sur la ligne du Grand-Tronc de chemin de fer, Québec, vers le terminus actuel de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 45 milles—et pour une ligne ferrée depuis l'embranchement de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunwick, dans une direction ouest, vers la Jonction de la Chaudière, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2, clause 2, paragraphe 23, de 1900 ; aussi, pour une ligne ferrée en prolongement de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, clause 2, par. 43, de 1899, n'excédant pas 3 milles, ne dépassant pas en totalité 63 milles, $201,600.

3. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à la Ligne Provinciale, pour une ligne ferrée depuis Farnham, Québec, jusqu'à Frelighsburg, au lieu de la subvention accordée par le chap. 8, clause 2, par. 37, de 1900, n'excédant pas 19 milles, $60,800.

4. Pour une ligne ferrée depuis un point sur l'Intercolonial à ou près la Jonction de Windsor jusqu'à Upper Musquodoboit, au lieu de la subvention accordée par le chap. 4, clause 2, par. 23, de 1897, n'excédant pas 40 milles, $128,000.

5. Pour une ligne ferrée depuis Pubnico, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Port Clyde, ou la rivière Clyde, au lieu de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chap. 4, clause 2, par. 29, de 1897, n'excédant pas 31 milles, $99,200.

6. A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une voie ferrée depuis le terminus ouest des 20 milles subventionnés par le chap. 7, clause 2, par. 47, de 1899, dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chap. 8, clause 2, par. 3, de 1900, aussi, depuis le terminus des lignes précédemment subventionnées à un point situé à environ 40 milles à l'ouest de Golden Lake, dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 11 milles, et ne dépassant pas en totalité 31 milles, $99,200.

7. Pour une ligne ferrée depuis la station de Chipman, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Gibson, au lieu de la subvention accordée par le chap. 4, de 1897, et par le chap. 7, clause 2, par. 31, de 1899, n'excédant pas 45 milles, $144,000.

8. A la Compagnie du chemin de fer d'Inververness à Richmond pour une ligne ferrée depuis un point à ou près Pointe Tupper, sur l'Intercolonial, jusqu'à Broad Cove et Chéticamp, Nouvelle-Ecosse, au lieu des subventions accordées par le chap. 4, de 1897, par le chap. 7, clause 2, par. 27, de 1900, n'excédant pas 98 milles, $313,600.

9. Pour une ligne ferrée depuis Caplin jusqu'à Paspébiac, Québec, au lieu de la subvention accordée par le chap. 7, clause 2, par. 15, de 1889,—le contrat subventionné devant être conclu avec les syndics ou receveurs en vertu d'une hypothèque de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, et devant contenir comme conditions que la subvention, lorsque gagnée, sera payée de la manière suivante :—

Sir LOUIS DAVIES.

1° A la Hamilton Bridge Works Company, pour solde des superstructures de pont sur la dite section de chemin de fer, quand elles auront été fournies et érigées par cette compagnie, une somme n'excédant pas $35,000.

2° Pour l'achèvement de la chaussée et des travaux s'y rattachant.

3° Pour solder les balances en souffrance, au *pro rata*, en règlement de réclamations pour main-d'œuvre, comptes de pension, et matériaux et approvisionnements fournis en rapport avec la construction de la dite section de chemin de fer, n'excédant pas en totalité 30 milles, $99,000.

10. A la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour une ligne ferrée depuis un point sur la ligne du Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, Ontario, jusqu'à Schomberg, au lieu de la subvention accordée par le chap. 4, de 1897, n'excédant pas 15 milles, $48,000.

11. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une ligne ferrée depuis l'extrémité du 62me mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu de la subvention accordée par le chap. 4, clause 2, paragraphe 5, de 1897, n'excédant pas 20 milles, $64,000.

12. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest, pour sa ligne ferrée depuis Campbellton, sur l'Intercolonial, Nouveau-Brunswick, vers les Grandes Chutes, au lieu de la subvention accordée par le chap. 4, clause 2, par. 10, de 1897, n'excédant pas 20 milles, $64,000.

13. A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique pour 36 milles de sa ligne depuis un point à ou près Shawville, franchissant la rivière Ottawa via l'Ile Calumet, jusqu'à Pembroke, y compris la construction de ponts sur les deux chenaux de l'Ottawa à l'Ile Calumet, et dont 14 milles prendront la place de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chap. 4, clause 3, par. 2, de 1897, n'excédant pas $115,200.

NOUVELLES SUBVENTIONS.

14. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour sa ligne ferrée depuis un point sur sa ligne entre Sudbury et Little Current jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer central d'Algoma et de la Baie d'Hudson à ou près la rivière Goulais, en sus et en nouveau prolongement de son chemin de fer subventionné par le chap. 8, clause 2, par. 6, de 1900, une longueur additionnelle n'excédant pas 130 milles, $416,000.

15. Pour une ligne ferrée depuis Grandigue Ferry, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Arichat, n'excédant pas 8 milles, $25,600.

16. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa ligne ferrée subventionnée par le chap. 8, clause 2, par. 5, de 1900, dans une direction nord, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, Ontario, n'excédant pas 20 milles, $64,000.

17. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près le lac Sharbot, Ontario, via Lanark, jusqu'à Carleton Place, n'excédant pas 41 milles, $131,200.

18. A la Compagnie de chemin de fer Norwood et Apsley, pour une ligne de chemin de fer de Norwood (Ontario) au village d'Apsley, n'excédant pas 30 milles, $96,000.

19. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Dominion Atlantic, à ou près Wolfville (Nouvelle-Ecosse) jusqu'au pier du gouvernement au Bassin de Minas, n'excédant pas 1 mille, $3,200.

20. A la Compagnie du chemin de fer Central de l'Algoma et de la Baie d'Hudson, pour une ligne de chemin de fer à partir du Sault-Sainte-Marie allant jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près la rivière White, dans le district de l'Algoma, en sus de la subvention accordée au chemin de fer Algoma Central en 1889 par le chap. 8, art. 2, par. 23 et en 1900 par le chap. 8, art. 2, par. 4, une nouvelle longueur de voie n'excédant pas 35 milles, $431,000.

21. Pour une ligne de chemin de fer allant de Bridgetown (Nouvelle-Ecosse) à Middleton, en prolongement de la ligne subventionnée par le statut 1900, chap. 8, art. 2, par. 28, n'excédant pas 11 milles, $35,200.

22. Pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit sur le chemin de fer Grand-Tronc à ou près Burk's-Falls (Ontario) jusqu'à la rivière Magnetawan, n'excédant pas 2 milles, $6,400.

23. Pour une ligne de chemin de fer allant de Halifax au chemin de fer Central (Nouvelle-Ecosse) à partir de l'extrémité du 40e mille de Halifax, subventionné par l'Acte 1900, chap. 8, art. 2, par. 40, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Central (Nouvelle-Ecosse), n'excédant pas 30 milles, $96,000.

24. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur l'embranchement de l'Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près la station du lac Bruce, vers le nord, jusqu'à un point à ou près le lac Rock, dans le district de l'Algoma, n'excédant pas 9 milles, $28,800.

25. Pour une ligne de chemin de fer à partir de Roberval (Québec), allant vers l'ouest vers la baie James, n'excédant pas 60 milles, $192,000.

26. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur l'embranchement de Stonewall ou l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la rivière Icelandic par la voie de Gimli, n'excédant pas 35 milles, $112,000.

27. A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et de l'Ouest pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir du 50e mille de Campbellton déjà subventionné, allant vers l'ouest, se raccorder avec sa ligne de chemin de fer subventionné à 27 milles à l'est de la rivière Saint-Jean ; n'excédant pas 33 milles, $99,600.

2. Qu'il convient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder les subventions ci-après mentionnées pour aider à la conctruction des chemins de fer et ponts aussi ci-après mentionnés, savoir :

1. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau pour la partie non gagnée de la subvention accordée pour les 62 milles de sa ligne de chemin de fer allant de Hull vers le Désert par l'Acte de 1897, chap. 4, art. 3, par. 3, n'excédant pas $35,872.

3. Que les subventions par le présent autorisées, ou toutes subventions jusqu'à présent autorisées par quelque acte du parlement encore en vigueur, mais non encore payées complètement, pour aider à la construction de quelque chemin ou pont, seront payables sur la caisse du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il soit expressément statué dans le présent acte, à l'option du Gouverneur en conseil, sur rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme suit :—

(a) A l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(b) Par versements à l'achèvement de chaque section de 19 milles de chemin de fer, selon le rapport du coût de la dite section terminée à celui de toute l'entreprise ; ou

(c) D'après des estimations provisoires sur un certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, attestant que, selon lui, et eu égard à la totalité des travaux entrepris et à l'aide accordée, les progrès accomplis dans les travaux justifient le paiement d'une somme d'au moins soixante mille dollars ; ou

(a) Relativement à (b) et (c), partie d'une façon et partie de l'autre.

4. Que la subvention de 66 milles, accordée à la Compagnie du chemin de fer Manitoulin et de la Rive Nord, pour une voie ferrée entre Little-Current, dans l'île Manitoulin, et Sudbury (Ontario) par la 63-64 Victoria, chap. 8, art. 2, par. 6, pourra faire le sujet d'un contrat avec la compagnie et être payée, et les travaux pourront être commencés et poursuivis en deux sections, la première commençant aux ou près les mines Victoria, dans le township de Denison, et allant jusqu'à Sudbury, et de là vers le nord-est dans la direction du lac Wahnapetac, ne dépassant pas 34 milles ; la seconde section commençant à Little-Current et allant jusque et se raccordant au chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Stanley, dans le township de Baldwin, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ne dépassant pas 32 milles ; sauf cependant que la compagnie s'acquittera des entreprises énumérées dans le statut 63-64 Victoria, chap. 8, art. 2, par. 6.

5. Que les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1901 et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil est par le présent autorisé à conclure.

6. Que la concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, et que le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à être prélé-

vés et imposés par ces compagnies ou chacune d'elles sur tout ou chacun des chemins de fer subventionnés.

7. Que toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs et ayants cause, et toute personne ou compagnie contrôlant ou exploitant le chemin de fer ou partie de chemin de fer subventionné par le présent acte, sera tenue de fournir chaque année au gouvernement le transport gratuit des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de sa ligne pour laquelle elle aura reçu cette subvention, et fournira, partout où elle en sera requise, des wagons postaux convenablement emménagés pour ce service postal, et ces transports et services seront faits aux prix qui pourront être convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord au prix qui pourra être approuvé par le Gouverneur en conseil, ou en paiement de ou à compte sur ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie pour une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

8. Qu'à l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute autre personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. Que le Gouverneur en conseil pourra stipuler comme conditions de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat entre Sa Majesté et la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploiera pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails peuvent s'obtenir au Canada en quantité convenable à des conditions aussi favorables que d'autres rails peuvent être obtenus, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

La motion est adoptée.

INSPECTION DE LA LUMIERE ELECTRIQUE.

Le bill (n° 140) modifiant l'acte d'inspection de la lumière électrique, est lu une deuxième fois, et la Chambre se forme en comité sur le bill.

Article 3,

M. BORDEN (Halifax) : Je ne connais pas beaucoup l'acte que l'on veut amender. S'applique-t-il à tout le Canada et à toutes les compagnies qui fournissent de la lumière électrique dans les différentes villes du pays ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, à tout le Canada. Il y a des inspecteurs dans toutes les villes. Il y en a un à Halifax.

Sir LOUIS DAVIES.

M. BORDEN (Halifax) : Ces inspecteurs doivent-ils vérifier tous les compteurs avant que l'on s'en serve ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Qu'on leur en fasse la demande ou non ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Les compteurs ne sont jamais mis en place avant d'avoir été vérifiés.

M. BORDEN (Halifax) : Est-il d'absolue nécessité qu'un compteur soit vérifié par l'inspecteur du gouvernement en vertu de cet acte avant d'être mis en place dans une maison ?

Le MINISTRE DU REVENU L'INTERIEUR : Oui.

Article 5,

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas beaucoup l'utilité de cet article. Il me paraît être en tous points semblable à celui que nous venons de passer. Pourquoi limitez-vous la remise à trois mois ?

Le MINISTRE DU REVENU L'INTERIEUR : Les comptes se rendent généralement tous les trois mois, et je crois que c'est une limite favorable aux consommateurs et aux producteurs.

M. WRIGHT : Je crois que cette clause est très sage. Si l'inspecteur lorsqu'il fait sa tournée, trouve qu'il y a quelques défectuosité dans le compteur, le consommateur de lumière peut obtenir une remise sur le certificat de l'inspecteur.

M. INGRAM : Mais il ne l'obtient pas.

M. WRIGHT : Il faut tout de même fixer une limite, et je crois que trois mois est un temps raisonnable. Je puis dire à ceux qui se croient toujours volés par les compagnies électriques que la difficulté est souvent de l'autre côté. Quand un compteur ne fonctionne pas bien, il retarde plutôt qu'il avance. C'est un fait notoire et c'est le vendeur de la lumière électrique qui y perd et non pas l'acheteur. La plupart du temps, il s'introduit quelque chose sur le cadran qui retarde le mouvement des aiguilles. Il est arrivé que nous ayons trouvé que les consommateurs de lumière électrique avaient arrêté le compteur. Je crois que la période de trois mois pour obtenir une réduction est suffisante, à toute fin quelconque.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que la remise devrait être fixée d'après la fréquence de l'inspection. Par exemple, si le compteur n'a pas été inspecté pendant plusieurs mois, il est très possible que trois mois soit un temps trop court. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire s'il y a des périodes fixés pour l'inspection de ces compteurs ?

Le MINISTRE DU REVENU L'INTERIEUR : L'inspection est fixée par la loi à cinq ans, et si quelqu'un, dans l'intervalle, doute de la régularité du compteur, il peut demander à un inspecteur d'en faire l'épreuve. Nous avons fixé la période à trois mois parce que les consommateurs paient généralement leur lumière tous les trois mois.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne vois pas que les époques de paiement aient beaucoup à faire avec la remise ; ce devrait être plutôt la fréquence de l'inspection. Quel est l'honoraire à payer pour faire inspecter un compteur ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Voici une liste des honoraires fixés par les règlements adoptés en 1895 :

Pour un compteur d'une capacité de dix lumières, 75 cents ; pour plus de dix lumières et moins de 20, $1.25 ; pour plus de 20 et moins de 30, $1.75 ; pour 30 et au-dessous de 45, $2.25 ; pour 45 et au-dessous de 60, $2.75 ; pour 60 et au-dessous de 80, $3 ; pour 80 et au-dessous de 100, $3.50, et pour chaque 20 lumières additionnelles, 50 cents.

M. BORDEN (Halifax) : Nous ne comprenons pas beaucoup toutes ces distinctions techniques. Combien coûterait l'inspection d'un compteur dans une habitation ordinaire.

M. WRIGHT : L'inspection d'un compteur ordinaire coûte 75 cents et c'est la compagnie qui doit le payer et non pas le consommateur.

M. MACLEAN : Je crois qu'une limite de six mois pour la remise serait plus juste pour le consommateur, parce que si la compagnie doit payer l'inspection, elle ne le fera que dans des cas très peu nombreux, et elle ne perdra pas beaucoup si le compteur fonctionne au détriment du consommateur. Nous avons, en réalité, une remise de trois mois maintenant, mais je crois que l'on devrait en accorder six.

Article 5,

M. WRIGHT : Cet article pourrait peut-être devenir la cause de certaines difficultés. Par exemple, supposons qu'un consommateur s'imagine que son compteur va mal, qu'il écrive à l'inspecteur et qu'il lui demande de venir en faire l'inspection et que le gérant de la compagnie électrique n'en sache rien. D'après le bill le devoir de donner l'avis à la compagnie retombe sur l'inspecteur ou sur le consommateur. Supposons que le consommateur dise à l'inspecteur qu'il nous a donné avis et que l'inspecteur, croyant la chose vraie, lorsque en réalité elle ne l'est pas, se dispense de nous avertir, on nous accuserait de négligence, lorsqu'en réalité nous n'en saurions rien. Il me semble que le bill devrait obliger soit l'inspecteur soit le consommateur à donner avis.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Un avis de 24 heures sera donné au producteur de la lumière électrique ou à son agent par l'une ou l'autre des deux parties intéressées.

M. WRIGHT : Je comprends cela ; mais supposons que le consommateur dise à l'inspecteur qu'il nous a donné avis lorsqu'il ne l'a pas fait, l'un rejetterait le blâme sur l'autre et nous n'en saurions rien. Il faudrait que le bill oblige l'un ou l'autre à donner avis et ne pas laisser ce devoir aux deux.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je crois que l'article est bien clair. Il dit :

Pendant l'inspection de tout compteur au sujet duquel il y a désaccord, le vendeur ou l'acheteur de la lumière électrique pourra être présent en personne ou se faire représenter par un agent autorisé.

M. WRIGHT : Cela est très bien.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR :

Et un avis de 24 heures sera donné à la compagnie par l'inspecteur ou par le consommateur qui demande l'inspection.

M. TAYLOR : Je voudrais que l'article se lise : "qu'un avis de 24 heures soit donné par l'inspecteur" enlevant les mots : "ou la personne à la demande de qui l'inspection est faite."

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je suppose que c'est le consommateur qui aura à se plaindre, et il devra donner avis à la compagnie en même temps qu'à l'inspecteur.

M. TAYLOR : Mais c'est sur l'inspecteur ou sur le consommateur qui se plaint que vous faites retomber le responsabilité de donner l'avis. Le consommateur peut dire à l'inspecteur qu'il a donné avis à la compagnie sans le lui avoir donné. Si vous limitez la responsabilité à votre inspecteur, alors son devoir est clair.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, nous pourrions peut-être dire que l'inspecteur donnera avis aux deux parties intéressées.

M. BLAIN : Y a-t-il quelque chose, dans ce bill, ou dans la loi principale qui s'applique aux compagnies qui fournissent la lumière électrique là où il n'y a pas de compteur ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Là où il n'y a pas de compteur, il ne peut pas y avoir d'inspection.

M. BLAIN : Est-ce qu'une compagnie peut founir la lumière électrique dans une ville sans que le gouvernement fasse une inspection quelconque ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si quelqu'un achète de la lumière électrique d'une compagnie sans compteur, nous n'avons rien à y voir. Là où il n'y a pas de compteur, il ne peut y

avoir ni inspection ni surveillance. Tout ce que le gouvernement peut faire c'est de voir à ce que la compagnie soit enregistrée.

M. WRIGHT : Avec tout le respect que je dois à l'honorable ministre, je crois qu'il se trompe un peu. Nous sommes obligés de donner à chaque nouveau consommateur un avis par écrit de la pression du courant électrique que nous lui fournirons. Si nous ne remplissons pas notre engagement, ce consommateur peut avoir un inspecteur qui examinera si nous donnons la pression promise ou non.

M. BLAIN : Sans qu'il y ait de compteur ?

M. WRIGHT : Oui, sans compteur. Lorsque nous vendons l'électricité d'après le système commercial, nous nous engageons à donner une certaine force de lumière, c'est-à-dire que lorsque nous promettons une lumière de seize chandelles nous devons la donner.

M. BLAIN : Est-ce qu'une compagnie peut faire un contrat pour dix ans avec une corporation municipale et fournir la lumière pendant ces dix années, sans que le gouvernement en fasse une inspection ?

M. WRIGHT : Si la municipalité croit qu'elle ne reçoit pas la pression promise, tout ce qu'elle a à faire, c'est d'informer l'inspecteur et il verra si le contrat est rempli ou non.

M. BLAIN : J'aurais cru que l'on devrait faire une inspection régulière.

Article 6.

M. WALLACE : Cet article impose une punition sévère et nous devrions en connaître la raison.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : C'est notre inspecteur qui pose les compteurs et c'est pour empêcher qu'on y touche ou qu'on les dérange qu'on impose cette punition.

M. WALLACE : Le bill n'a pas le mot "déranger". Supposons que l'inspecteur habite à une longue distance, et que je ne sois pas satisfait de la pression que je reçois——

M. WRIGHT : Parlez un peut plus fort, je ne puis vous entendre.

M. WALLACE : Il me faudra emprunter la voix du ministre des Douanes.

M. WRIGHT : Si on empêchait les députés de parler, je pourrais entendre.

M. WALLACE : Ce sont les voisins de mon honorable ami qui parlent. Je dis que c'est une punition bien sévère, qu'une amende de $25 imposée à toute personne qui touche ou fait toucher à son compteur pour l'essayer. Le consommateur peut croire qu'on ne lui donne pas la lumière qu'il a achetée, et s'il fait examiner son compteur par quelques personnes compétentes dans son voisinage, je ne vois pas pourquoi on le punirait. Naturellement, si quelqu'un dérange son compteur de façon à lui faire enregistrer moins de pression, il est juste qu'il y ait une amende, mais l'article, tel qu'il se lit est arbitraire et inutile.

Puis, quant à l'objection soulevée par l'honorable député de Peel (M. Blain) au sujet des endroits où il n'y a pas de compteurs, si vous payez pour une lumière de 20 chandelles, le gouvernement devrait voir à ce que l'on vous donne cette lumière quand même vous n'auriez pas de compteur. Je proteste contre la sévérité de l'article qui impose une amende à une personne dont le seul tort peut être d'avoir vérifié son compteur.

M. WRIGHT : Je crois que c'est l'une des meilleures clauses du bill, et voici pourquoi : Il arrive souvent que des charlatans, des fakirs, qui n'ont ni argent ni conscience, viennent dire aux consommateurs que leurs compteurs vont mal, lorsque tel n'est pas le cas, et cela dans le but de gagner quelques sous, pour en faire l'inspection. Le but du bill est d'avoir des inspecteurs autorisés à faire l'inspection des compteurs. Tout ce que les consommateurs ont à faire c'est de faire venir l'inspecteur du gouvernement qui, lui, connaît parfaitement sa besogne. Nous remettons à chaque consommateur un papier constatant la quantité de lumière qu'il dépense ; ce papier est copié des cadrans, et s'il croit que son compteur va trop vite ou trop doucement, tout ce qu'il a à faire c'est de demander l'inspection du compteur et le vendeur de lumière paie cette inspection. Le consommateur est amplement protégé. Quant à ceux qui sont sous le système commercial, s'ils croient ne pas recevoir le nombre de chandelles convenu, tout ce qu'ils ont à faire c'est d'écrire à l'inspecteur qui y remédiera.

M. WALLACE : L'honorable député de Renfrew surveille les interêts des compagnies d'électricité. Moi je parle dans l'intérêt du public en général.

M. WRIGHT : Le public est amplement protégé.

M. WALLACE : Naturellement l'honorable député (M. Wright) trouvera toujours de bonnes raisons en faveur des compagnies électriques, mais nous savons, par expérience, que ces compagnies sont accapareuses, et font payer des prix très élevés pour leur marchandise, sans compter que nous n'avons aucune certitude qu'elles nous en donnent pour notre argent. L'honorable député dit : Oh ! vous avez le droit d'envoyer chercher l'inspecteur, etc. Dans une ville comme Ottawa il peut être facile d'avoir l'inspecteur ; dans les campagnes ce n'est pas la même chose. Mais cet inspecteur fait-il sa besogne pour rien ?

M. WRIGHT : C'est la compagnie et non le consommateur que le paie.

M. WALLACE : Si le consommateur a des sujets de plainte, il envoie chercher l'inspecteur, et c'est la compagnie qui le paie.

M. WRIGHT : Oui.

M. WALLACE : C'est très bien cela. Mais si vous avez sous la main quelqu'un capable de faire l'essai de votre compteur, pourquoi imposer une amende à celui qui utilise les connaissances de cette personne ?

M. WRIGHT : En vingt-quatre heures vous pouvez toujours avoir un inspecteur.

M. BROCK : L'objet de ce bill est de protéger le public, et on obtient cette protection par l'inspection du gouvernement. Les cas dont a parlé l'honorable député d'York-ouest, lorsque des particuliers ont fait l'inspection des compteurs, ont toujours été cause de difficultés. Il y a eu plusieurs tentatives de chantage, et les compagnies ont demandé que l'inspection fut faite par un inspecteur du gouvernement. Il est toujours possible d'avoir les services d'un inspecteur du gouvernement. Toute personne qui se croit lésée peut avoir les services d'un inspecteur aux frais de la compagnie. Je ne vois pas pourquoi l'on s'oppose à cela.

M. WALLACE : Je voudrais poser une question au ministre. Voilà deux fois que l'on nous dit que c'est la compagnie de lumière électrique qui paie les dépenses de l'inspecteur. Est-ce bien cela ?

M. WRIGHT : La compagnie de lumière électrique ne paie pas les frais de déplacement de l'inspecteur, mais elle paie le coût de l'inspection du compteur.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Si l'inspecteur constate que le compteur fonctionnait correctement, le consommateur est tenu de payer le coût de l'inspection. S'il fonctionnait mal c'est la compagnie qui doit payer.

M. WALLACE : Voilà qu'on nous donne un peu plus de lumière. Le ministre contredit directement l'honorable député de Renfrew (M. Wright). Ce dernier nous a dit que tout ce qu'un consommateur de lumière électrique qui se croyait lésé avait à faire, était de demander l'inspecteur, que celui-ci venait, et que la compagnie payait ces dépenses. Mais voici,—il est vrai que nous avons été obligé de lui arracher ce renseignement, car il laissait, sans protester, l'honorable député de Renfrew dire le contraire, que le ministre nous dit que si l'inspection prouve que la compagnie donnait au consommateur la lumière qu'il avait droit de recevoir, c'est ce dernier qui devra payer les frais. Mais ce n'est pas le seul désavantage du consommateur. Aussitôt que la compagnie apprend que l'inspecteur est en ville, elle fournit aux consomateurs la plus forte lumière possible ; ce n'est pas une preuve, cependant, que le mois précédent le consommateur recevait la lumière qu'on était convenu de lui fournir et pour laquelle il payait.

M. MACLEAN : Pour l'information de l'honorable député d'York-ouest, je ferai remarquer que d'après ce bill le consommateur a le droit d'avoir un représentant qui assite à l'inspection du compteur ; c'est une inspection. Mais on n'a jamais dit pourquoi on imposait cette amende nouvelle. Supposons que je sois un consommateur de lumière électrique, et que je demande au meilleur expert au Canada, ou a un homme comme Edison de faire l'inspection de mon compteur, je ne puis le faire qu'en m'exposant à payer cette amende. Il est vrai qu'au lieu d'experts on peut quelquefois tomber sur des charlatans, mais ceux-ci ne se présentent que lorsqu'il devient connu que les compagnies de lumière électrique se rendent coupables d'exactions, et que les compteurs mesurent plus que la dépense réelle. J'approuve entièrement les nouveaux règlements pourvu que le consommateur puisse être présent à l'inspection, mais j'aimerais entendre le ministre nous donner la raison de cette nouvelle amende.

M. McCARTHY : Ce que vient de nous dire l'honorable député d'York-est (M. Maclean) explique sa demande. J'ai entendu parler comme lui de charlatans qui sont venus à Toronto pour inspecter les compteurs. J'ai aussi entendu dire que les compteurs étaient si délicats qu'il suffisait d'en approcher un aimant pendant quelques secondes pour les bouleverser. Le ministre peut nous dire si je me trompe. Mais je crois l'inspection du gouvernement nécessaire ; il est bon que chaque compteur soit inspecté avant d'être placé et qu'il porte le timbre du gouvernement. Si cette inspection est sage dans l'intérêt du public et dans l'intérêt de la compagnie, il faut quelle ne soit faite que par des inspecteurs qui apposeront le timbre du gouvernement, et non par des charlatans qui peuvent bouleverser les compteurs ; c'est là la raison de la forte amende imposée contre ceux qui inspectent les compteurs sans y être autorisés.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : En réponse à l'honorable député d'York-ouest, je lui dirai de consulter l'article 19 de l'acte.

M. MACLEAN : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire pourquoi il impose cette amende. Ce que nous a dit l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) est-il exact ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui, très exact.

M. MACLEAN : Ces fakirs peuvent-ils bouleverser un compteur ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui. L'honorable député devra comprendre que je n'ai pas vérifié le fait moi-même, mais c'est ce que l'on me rapporte.

M. MACLEAN : Qui vous a rapporté cela?

M. WRIGHT : Je puis dire que ces compteurs ont un mécanisme des plus délicats, monté sur des diamants, et un choc un peu rude les met hors d'état.

M. MACLEAN : Comment cela ?

M. WRIGHT : Si le compteur est dérangé on peut être certain qu'il retarde. Nous n'avons jamais trouvé un compteur qui allât trop vite, mais nous en avons fait inspecter soixante et treize qui allaient trop doucement.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : En réponse à l'honorable député d'York-est, je dois dire que je parle d'après l'électricien du gouvernement.

Sur l'article 7.

M. MACLEAN : Le paragraphe (c) qui détermine le type de l'éclairage au moyen de lampes à arc, est le plus important de tout le bill, car cet éclairage est beaucoup en usage dans le pays, et dans le cas d'une ville qui fait un contrat avec une compagnie à tant par année pour des lampes de 2,000 chandelles par exemple. Ce contrat est bon ou mauvais, avantageux ou désavantageux, suivant que la compagnie donne une lumière aussi forte que celle qu'elle s'est engagée à donner. Y a-t-il des règlement à ce sujet et le gouvernement veille-t-il à ce que le consommateur recouvre la lumière promise.

M. WRIGHT : C'est justement là la difficulté et je trouve moi-même ce paragraphe incomplet. Il est bien connu dans le monde des électriciens, que si nous livrons 450 watts à l'extrémité du fil, nous donnons une lumière nominale de 2,000 chandelles. Mais supposons que nous faisons un contrat pour cinq ans avec une ville, le Gouverneur général en conseil ne devrait pas avoir le droit de déclarer que 450 watts au terminus n'équivalent pas à une lumière de 2,000 chandelles. Mais si l'on disait dans la loi qu'une pression de 450 watts au terminus équivaut à une lumière de 2,000 chandelles, je n'aurais aucune objection.

L'honorable M. HAGGART : Y a-t-il des règlements à ce sujet ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Comment le ministre peut-il déterminer la force d'une lampe électrique, lorsqu'il n'y a pas de compteur ? Je sais que l'on s'en rapporte alors à la pression du courant électrique sur les fils, mais cette inspection vaut peu de chose si vous n'avez pas un registre continu.

M. WRIGHT : Si nous donnons au consommateur la pression que nous nous sommes engagés à lui donner, nous avons rempli notre contrat.

M. MACLEAN : Le ministre est-il en mesure d'assurer à un consommateur que la compagnie lui donne bien réellement la lumière de 2,000 chandelles qu'elle s'est engagée à lui donner, et s'il y a des réglements à cet effet comment les fait-il observer?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Voici les renseignements que j'ai. L'association électrique canadienne a discuté la question il y a quelques années, et elle a nommé un comité pour l'étudier et faire rapport. Par ce bill le gouvernement demande simplement pouvoir d'agir, et dans le budget supplémentaire nous demandons un crédit pour l'achat d'un instrument qui enregistrera la pression ou courant exact sur les fils électriques.

M. MACLEAN : Ce qu'il faudrait surtout ce serait de fixer le voltage qu'une lampe à arc doit avoir, et trouver le moyen de faire donner ce voltage au consommateur. Aucune municipalité n'aura des lampes de 2,000 chandelles si elle n'a pas un système d'éclairage électrique à elle en propre.

M. WRIGHT : Tous les électriciens disent que si nous avons 450 volts au terminus, nous donnons une lumière de 2,000 chandelles.

Bill rapporté, lu la troisième fois et passé.

LA MONNAIE ROYALE.

La Chambre se forme en comité pour étudier la résolution suivante :

Résolu,—Qu'il est expédient de décréter qu'il pourra être payé à Sa Majesté, chaque année, à même le fonds consolidé du revenu du Canada, une somme n'excédant pas en totalité, en aucune année, le chiffre de soixante-quinze mille piastres pour défrayer les dépenses se rapportant au maintien d'une succursale de l'hôtel royal des monnaies au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : La question de l'établissement d'une Monnaie au Canada a été débattue de temps à autre devant cette Chambre, et je ne crois pas m'éloigner de la vérité en disant que l'idée a été accueillie avec beaucoup de faveur ; je puis même dire que c'est un désir national. Notre pays grandit rapidement en richesses, en population, et en puissance, et conséquemment nous voulons faire nous-mêmes beaucoup de choses que nous faisions faire autrefois à l'étranger. Ce sentiment s'est manifesté en faveur de l'établissement d'un hôtel de monnaies, et les découvertes des champs d'or du Yukon l'ont ravivé.

Nos frères d'Australie fabriquent leurs monnaies depuis longtemps déjà, et sous ce

rapport nous sommes bien en arrière d'eux. Dès 1853 la colonie de la Nouvelle-Galles du Sud établissait un hôtel des monnaies, en 1869 la colonie de Victoria suivait cet exemple, et il y a deux ans c'était au tour de l'Australie de l'ouest à en établir un. Ce qui fait trois hôtels pour trois colonies dont la population réunie n'égale pas celle du Canada.

Des raisons commerciales sont aussi au fond du désir d'avoir une monnaie au Canada. Il y a un dicton populaire qui dit que le commerce suit le drapeau, mais beaucoup de gens croient aussi qu'il suit l'or, et que si, au lieu d'envoyer notre or aux Etats-Unis pour le faire essayer, nous avions eu chez nous ce qu'il faut pour cela, l'effet serait considérable sur le commerce du pays, surtout sur le commerce de l'ouest. Il y a peut-être du vrai dans cette prétention, bien que nos amis de l'ouest soient disposés à l'exagérer. Les Américains ont un bureau d'essai, à Seattle, et une Monnaie à San Francisco.

Nos amis de l'ouest prétendent que ces deux institutions ont eu l'effet d'amener à Seattle et à San-Francisco le commerce du Yukon qui autrement aurait pris la route du Canada. Cette prétention est peut-être un peu exagérée. Mais je crois qu'elle contient beaucoup de vrai. La ville de Seattle, qui, il n'y a que quelques années encore, était une toute petite ville, a surgi, dit-on, sous l'influence surtout du commerce qui lui est venu du Yukon. On espère que s'il est possible de trouver, au Canada, un marché pour l'or—d'abord une essayerie et ensuite un hôtel des monnaies—ce commerce pourra être mieux contrôlé par les Canadiens.

Tout en professant une grande sympathie pour ces opinions, j'ai cru devoir, au cours de précédents débats, faire observer que nos conditions, en Canada, sont quelque peu spéciales et diffèrent de celles de l'Australie en ce qui concerne le monnayage de l'or. Nous ne sommes point de grands consommateurs de l'or sous forme de numéraire. Notre cours monétaire—et nous pensons tous qu'il est excellent—est en grande partie un papier monnaie, bien qu'il repose sur une très solide fondation d'or, si solide qu'il est impossible de mettre sa stabilité en doute. Mais nous n'employons pas beaucoup l'or dans le commerce général du pays. C'est une raison pour laquelle il était sage d'hésiter avant de prendre la responsabilité d'un hôtel des monnaies.

Une autre raison est que—comparant notre situation avec celle de l'Australie—la monnaie courante de l'Australie correspond exactement au numéraire impérial, et il s'en suit que les hôtels des monnaies australiens sont en mesure, non seulement de frapper des monnaies pour l'Australie, mais encore d'en fabriquer que circulent dans tout le monde, et en réalité partout où flotte le drapeau britannique. Nous, qui avons une monnaie décimale ne correspondant pas avec le numéraire de la mère-patrie, nous ne nous trouverions pas, en cela, sur un pied d'égalité avec l'Australie. Et, si nous décidons d'établir un hôtel des monnaies purement canadien, restreint à la frappe de monnaies canadiennes, nous ne pourrions pas nous attendre à trouver une marché pour une quantité appréciable de l'or du Canada, certainement pas pour la plus grande partie de cet or.

Professant cette opinion, j'ai, dans des débats antérieurs, suggéré que, avant d'accepter la responsabilité d'établir un hôtel des monnaies en Canada, nous ferions bien de voir si nous ne pourrions pas obtenir des autorités impériales le droit de frapper dans notre hôtel non seulement des monnaies d'or canadiennes, mais encore des monnaies d'or pour la Grande-Bretagne, des monnaies qui auraient circulation dans la Grande-Bretagne comme celles de l'Australie, et dans tout l'empire.

Nous avons entamé quelques négociations à ce sujet, et l'arrangement que je viens de suggérer est précisément celui que nous comptons mettre à exécution. Nous proposons que la Monnaie soit une succursale de l'Hôtel Royal des Monnaies de la Grande-Bretagne. La seule différence entre la succursale de l'Hôtel Royal des Monnaies et une Monnaie purement canadienne sera dans le dégré de contrôle. En établissant un Hôtel Royal des Monnaies, l'institution devra être placée sous la direction d'experts envoyés par la Monnaie Royale. Nous plaçons une certaine somme à la disposition des directeurs de la Monnaie, et ils ont à nous en rendre compte ; mais les fonctionnaires, du moins les principaux, seront des personnes qui auront acquis de l'expérience à l'Hôtel Royal, ou, dans tous les cas, des personnes qui seront acceptées par la Monnaie Royale. Nous donnons là un certain contrôle pratique ; mais si nous nous chargions de diriger la Monnaie comme institution purement canadienne, nous aurions à employer des experts de l'étranger, parce que nous n'avons pas à notre partie des personnes possédant les connaissances techniques nécessaires. Je ne crois donc pas que ce soit là un grand avantage pratique.

D'un autre côté, en établissant une succursale de l'Hôtel Royal des Monnaies, nous obtenons le privilège désiré de monnayer des pièces de monnaie anglaises. Ainsi, lorsque toute la monnaie d'or, d'argent et de cuivre dont il est besoin en Canada sera frappée, si le temps nous reste—et nous l'aurons probablement—les machines pourront être employées à la frappe de monnaies d'or anglaises avec l'or produit par le Canada. C'est pourquoi l'Hôtel des Monnaies sera plus—

M. WALLACE : Est-ce que la succursale canadienne frappera des monnaies d'argent anglaises, aussi bien que des monnaies d'or ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, et il y a des raisons pour que nous ne nous chargions pas de frapper des mon-

naies d'argent britanniques. Nous ne faison pas de profit avec la production de monnaies d'or, parce que l'or n'a pas plus de valeur sous la forme de monnaies qu'il n'en a en lingots.

M. MACLEAN : Nous pourrions facilement nous enrichir en monnayant l'argent britannique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Si nous pouvions convertir notre argent en monnaies anglaises en quantité illimitée, nous ferions certainement une entreprise lucrative ; mais il serait absolument déraisonnable de nous attendre à ce que les autorités britanniques nous permissent de nous lancer dans cette entreprise. Cependant, nous croyons qu'en fabriquant des monnaies d'or britanniques nous en retirerons assez d'avantages pour justifier l'établissement d'une succursale de la Monnaie britannique. Nous avons besoin, au Canada, d'une somme considérable d'or pour les fins de nos réserves. Aussi exactement que je puis calculer, la quantité totale d'or actuellement employée en ce pays dans les réserves de l'Etat et dans celles des banques, est d'environ $25,000,000 ou $26,000,000.

M. MACLEAN : Cet or est-il en barres ou en souverains ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est en grande partie de l'or anglais ou américain, principalement peut-être de l'or américain, vu notre proximité des Etats-Unis. L'or américain circule plus facilement que l'anglais. Mais que ce soit de l'or anglais ou américain, cela ne fait pas beaucoup de différence, il n'a pas de valeur additionnelle ; il n'a que la valeur intrinsèque.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre (M. Fielding) a parlé de la frappe de monnaies d'or anglaises dans notre hôtel. Et les monnaies d'or canadiennes ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout ce que nous pourrions monnayer dans une Monnaie canadienne le sera, naturellement, dans la succursale de la Monnaie britannique, avec cet autre avantage que nous pourrons frapper des monnaies d'or anglaises. Nous fabriquerons des monnaies d'or pour répondre à la demande en Canada, bien qu'il me soit permis de dire que ce sera probablement en plus petite quantité que plusieurs se l'imaginent ; car l'or est d'emploi très peu fréquent dans le commerce et il n'entre point dans notre plan de déranger le cours monétaire du pays en imposant l'or où il n'est pas demandé. Nous aurons besoin d'une certaine quantité d'or dans notre réserve, et une certaine quantité d'or sera nécessaire pour faire droit aux demandes croissantes du pays—mais une somme très modérée, je crois. Après que les réserves auront été monnayées, une quantité très modérée d'or canadien suffira à nos besoins.

M. MACLEAN : Ne faudra-t-il pas une certaine somme d'or canadien pour les réserves des banques ? Au lieu de se servir de l'or américain, elles emploieraient l'or canadien.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que oui. Une grande partie de l'or que les banques retiennent aujourd'hui—en majeure partie américain ou anglais—sera remplacé par de l'or canadien. On ne doit pas oublier que dans notre cours monétaire, jusqu'à un certain point—marge atteinte depuis quelques années—nous n'avons besoin que d'une somme modérée d'or comme garantie pour notre émission de billets ; mais après que ce point est dépassé, pour chaque dollar de notre émission, nous devons avoir un dollar d'or en réserve. Par conséquent, avec le développement du pays, à mesure que notre papier-monnaie aura acquis une grande circulation, comme nous l'espérons,—car le cours des effets est une indication de la condition commerciale du pays—pour chaque dollar de papier il nous faudra placer un dollar d'or dans la banque. Cela nous donnera de l'emploi.

M. WALLACE : Puis-je demander quand a été atteint le point dont parle l'honorable ministre?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a sept ou huit ans. La limite est de $20,000,000 : jusque-là, ainsi que je l'ai dit, nous avons besoin seulement d'une partie de la réserve d'or ; mais, après, il est jugé utile, pour la solidité de nos finances nationales, que nous ayons un dollar d'or pour chaque dollar en papier.

M. WALLACE : Quelle est la proportion ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quinze pour cent d'or et dix pour cent de billets canadiens portant la garantie du gouvernement impérial, qui sont traités comme équivalant à l'or. Mais au delà de $20,000,000, nous devons tenir en réserve dollar pour dollar. Nous croyons que, par ces moyens, la frappe de monnaies d'or canadiennes et la fabrication d'un lingot comme monnaie légale sur la base de sa valeur intrinsèque, pour les opérations de banques entre elles, donneront une assez grande occupation à l'hôtel des monnaies. Et si nous ajoutons à cela l'ouvrage de notre argent et particulièrement celui de notre monnaie de cuivre, puis, le reste du temps, la frappe de monnaies d'or anglaises, il y aura là de quoi occuper amplement la Monnaie canadienne. Notre désir, cependant, est de l'établir très modestement afin de l'agrandir plus tard, si c'est nécessaire. Mais comme nous ne nous servons pas d'une très grande quantité d'or pour monnaie ordinaire, nous ne voulons pas commencer sur une échelle trop vaste.

Les arrangements faits avec les colonies australiennes comportent que le gouvernement de la colonie met de côté une certaine somme d'argent, jugée amplement suffisante, pour l'entretien d'un hôtel des monnaies. Cette somme est mise à la disposition des autorités impériales—parce qu'elles contrôlent la Monnaie royale—et elles en rendent compte à la colonie. Après avoir fait payer pour tout ce qui est exécuté à la Monnaie, peu importe pour qui, et avoir rendu compte à la fin de l'année, si elles n'ont pas dépensé toute la somme, le solde passe au crédit de la colonie.

Ce que nous faisons virtuellement en vertu de la résolution que je présente, nous donnons à la Monnaie royale crédit jusqu'à la concurrence de $75,000 par année comme garantie qu'il sera toujours pourvu aux dépenses de l'hôtel des monnaies. Je ne crois pas, cependant, que la totalité de cette somme soit employée ; la base même de l'arrangement comporte qu'il y aura une marge sûre. Ainsi que je le mentionnais tout à l'heure, quelques-uns des fonctionnaires devront probablement être des experts, directement choisis par les directeurs de la Monnaie Royale, ou, dans tous les cas, des personnes qui auront leur agrément, parce que sous ce rapport nous nous sommes dépouillés d'un certain contrôle.

La résolution ne mentionne que les frais annuels d'entretien. Il y a, naturellement, une autre considération que nous ne devons pas perdre de vue.

Il nous faut d'abord ériger l'hôtel des monnaies. Mes honorables amis auront sans doute remarqué que dans le budget mis devant la Chambre il y a une somme de $50,000 pour bâtir cet hôtel. Dans les colonies australiennes les hôtels des monnaies sont très luxueux. Je n'ai pas les chiffres sous la main ; mais je sais, par la conférence que j'ai eue avec les directeurs de la Monnaie impériale à Londres, que les colonies y ont consacré des sommes considérables.

Je répète que nous tenons à commencer sur une échelle modeste. Nous avons fait esquisser un plan par les fonctionnaires de la Monnaie anglaise. L'édifice que nous désirons avoir sera un grand bâtiment à un étage, mais la façade en aura deux. Ce sera un édifice simple, avec peu d'ornements, mais pourvu de toutes les commodités. Après avoir remis le plan en question entre les mains de l'architecte de mon honorable ami le ministre des Travaux publics, j'ai eu de lui l'estimation que l'édifice lui-même coûtera $200,000 environ, pas plus. Nous espérons qu'en revisant ses calculs, il pourra baisser ces chiffres, mais je donne son estimation. Ensuite il sera bon d'entourer l'édifice d'une haute clôture ou muraille de protection, surmontée d'une palissade en fer qui sera en même temps un ornement. Cette clôture coûtera, croyons-nous, $14,400. Puis pour l'aménagement de voûtes et de chambres protégées l'estimation est de $45,000 ; soit, en tout, $259,400 pour édifice, clôture et voûtes.

Ce sont là les chiffres de l'architecte. Je rappelle que c'est une estimation à peu près. Il faut tenir compte aussi du coût du matériel qui, nous dit-on, s'élèvera à près de £13,000 sterling, ou $64,000. Le coût de cet édifice, avec le terrain, les clôtures, le matériel, sera, en chiffres ronds, d'environ $300,000, suivant l'estimation du ministre des Travaux publics. Nous demandons à la Chambre de voter un crédit annuel ne dépassant pas $75,000. Je crois, cependant, qu'il ne nous faudra pas plus de $65,000 pour les fins actuelles. Lorsqu'on a fondé l'hôtel de la monnaie de Perth, on a mis de côté, pour son entretien, $10,000 ; on constata ensuite que son maintien coûtait plus que cette somme, et l'on dût porter le montant à $15,000. Ce crédit de $75,000 que nous demandons aujourd'hui correspond, sauf proportion, à celui consacré à l'entretien de l'hôtel de la monnaie en Australie. Nous croyons, toutefois, qu'en commençant modestement, nous n'aurons pas besoin de dépenser tout ce montant, et j'estime que le coût d'entretien s'élèvera à $50,000 ou $75,000, disons $65,000 en tout. S'il nous faut dépenser $300,000 pour construire cet édifice et l'outiller comme il doit l'être, nous aurons besoin de $9,000 par année pour acquitter les intérêts sur le matériel et l'outillage. Cette somme ajoutée au coût de l'entretien, représente pour la Confédération une dépense d'environ $74,000, si je ne me trompe. Dans ce montant se trouvent compris non seulement le coût d'entretien, mais encore l'intérêt de l'argent dépensé dans cette construction.

D'un autre côté, nous réaliserons certain bénéfice de la frappe de la monnaie de cuivre et d'argent. Je l'ai déjà dit, on ne peut retirer de bénéfice de la frappe de l'or, pour la raison bien simple que ce métal n'a pas plus de valeur sous la forme d'une monnaie quelconque que sous toute autre forme, mais il y a un bénéfice à réaliser sur la frappe de la monnaie de cuivre. La frappe de l'argent représente un avantage encore plus grand, si nous pouvons faire de la monnaie d'argent à volonté, comme le suggérait l'honorable représentant d'York-est, nous ferions fortune en peu de temps, à cause des différences qui existent entre la valeur intrinsèque de l'argent et celle indiquée à la face de l'argent monnayé.

M. MACLEAN : Pourquoi ne feriez-vous pas beaucoup de pièces d'argent, sans préjudice aucun pour le pays ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela pourrait devenir dangereux. Je puis, cependant, promettre à mon honorable ami de faire frapper assez d'argent pour les besoins du pays, mais nous n'essaierons pas de mettre un seul dollar d'argent sur le marché, tant que le commerce du Canada ne nous obligera pas de le faire. Nous n'avons pas besoin ici des questions

d'argent de la nature de celle qui a passionné l'opinion publique aux Etats-Unis. Je crois que certains directeurs de nos institutions financières et de nos banques craignaient de nous voir succomber à la tentation d'augmenter la frappe de l'argent pour les bénéfices qu'elle donnerait ; ces personnes ont hoché la tête quand il a été question, d'abord, de l'établissement de cet hôtel de la monnaie. On m'a laissé entendre que les objections qu'elles soulevaient provenait surtout de la crainte de nous voir émettre en grande quantité de la monnaie d'argent. Personne ne m'a autorisé à le dire, mais je suis convaincu que c'était là ce qu'ils avaient dans l'esprit, lorsque ces financiers ont cherché des raisons pour combattre ce projet. A mon avis, cette crainte est futile. Un pays faible et dont les ressources sont minimes pourrait, peut-être, se sentir tenté de frapper en grande quantité de la monnaie d'argent dans le but de retirer certains bénéfices, certains avantages. Mais quel que soit le gouvernement que se donne le Canada, nous pourrons toujours résister à cette tentation.

Je demande à mes honorable amis de la gauche d'avoir confiance en nous, comme nous serions prêts à nous fier à ceux, sous ce rapport, car je ne crois pas que la population du Canada oublie, pour un moment, de reconnaître l'importance d'avoir un système financier établi sur des bases solides et justes. Je viens de le dire, nous pouvons comparer le coût de la création de cet hôtel de la monnaie aux profits que nous retirerons nous-mêmes de la frappe de notre monnaie. Cependant, nous ne comptons pas beaucoup sur ces profits. J'ai fait des calculs, j'ai pris des chiffres d'une période de dix ans afin d'établir une moyenne raisonnable, et je constate que les bénéfices sur la frappe du cuivre et de l'argent, durant ces dix années, représentent en moyenne un montant de plus de $94,000 par année. Comparons ce montant au coût de l'établissement de notre hôtel de la monnaie, et nous pourrons constater que celui-ci pourra se soutenir par lui-même. Je n'hésite pas un moment à dire que nous pouvons épargner de l'argent en n'opérant pas cette réforme, comme nous pourrions réaliser des économies en faisant faire l'impression de la monnaie à Londres au lieu de la faire exécuter ici, à Ottawa ; cependant, nous avons décidé de faire exécuter ce travail au Canada ; c'est dans le même esprit national que nous désirons opérer d'autres réformes qui, naturellement, doivent nous amener à pouvoir faire nous-mêmes la frappe de notre monnaie. Je ne place donc pas la question sur le terrain des avantages pécuniaires que nous pouvons retirer de cette innovation. Pour moi, ce n'est pas une question de dollars et de cents. Notre but n'est pas simplement de réaliser un bénéfice de l'émission de cette monnaie, mais si incidemment nous faisons un profit quelconque, nous devrons en tenir compte et le comparer au coût de cet hôtel de la monnaie. Nous avons donc une dépense annuelle estimée à $65,000 et qui ne peut dépasser $75,000, alors même que nous ajouterions, au premier montant, qui représente une moyenne raisonnable, les $9,000, intérêt sur le capital dépensé à la construction et l'outillage de cet hôtel de la monnaie, cette dépense ne s'élèvera donc qu'à environ $74,000 par année. Si donc, les profits que nous retirerons de la frappe de notre monnaie ne seraient pas plus grands qu'ils ne l'ont été dans le passé, nous arriverions à un profit net, d'après les chiffres indiquant les résultats de ces opérations durant les dix dernières années, de $94,000 qui suffiront à payer le coût d'entretien de cet hôtel, tout en nous laissant une balance de $20,000. Cette réforme nous sera donc avantageuse, si nous ne voulons pas avouer que notre but est de retirer des bénéfices de la frappe de l'argent. Certainement, ce n'est pas là notre intention.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Finances dit que la moyenne des bénéfices, au cours des dix dernières années représente un montant de $94,000 par année. Durant cette période combien avons-nous acheté de monnaie de cuivre et d'argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Les profits réalisés sur l'or, durant ces dix dernières années ont été de $845,000 et sur le cuivre, de $103,000, ce qui forme un total de $948,735, représentant une moyenne de $94,873 par année.

M. MACLEAN : Quelle est la quantité totale d'argent canadien monnayé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis répondre sur le champ, à mon honorable ami. Cependant, je ne crois pas me tromper en disant que 60 cents valant d'argent, convertis en monnaie, représentent une valeur d'un dollar.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a parlé des profits ; a-t-il voulu faire allusion aux profits nets ? La frappe de l'argent doit nous coûter quelque chose ?

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai voulu parler des profits nets.

M. BORDEN : Ne pourrions-nous pas augmenter ce profit en ayant notre propre hôtel de la monnaie?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sans doute. Rappelons-nous qu'il s'agit du coût d'entretien qui nous sera compter. Cette somme de $74,000 comprend toutes les dépenses que nous devrons supporter.

M. BORDEN : Il me semble que si nous avons aujourd'hui un profit net de $94,000, lorsque notre hôtel de la monnaie sera en pleine activité, nous pourrions augmenter ces profits, parce qu'en Angleterre, on doit

nous faire payer le coût de la frappe de notre monnaie.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, nous devons ajouter le chiffre que j'ai cité, le coût de la frappe, en Angleterre ; de ce chef, nous réaliserons un profit sur toutes les dépenses qu'il nous fallait payer auparavant ; j'ai déjà parlé de celles-ci, dans le sens indiqué par mon honorable ami. Je croyais avoir ici les chiffres m'indiquant la quantité totale de notre argent monnayé, mais ce renseignements me manque et je ne puis le fournir à l'honorable représentant d'York-est. Mais afin d'atteindre le but que tous, je puis le dire, nous avons en vue, nous croyons qu'il serait avantageux d'établir, dans un centre quelconque de l'ouest, un bureau d'essais qui serait en même temps, un bureau d'achat. Je ne puis dire maintenant quel sera ce centre. On a prétendu, non sans raison, peut-être, que ce bureau devrait se trouver à Dawson City, afin de permettre aux mineurs d'être en relations continuelles avec les fonctionnaires du gouvernement chargés d'acheter l'or. D'un autre côté, avec non moins de force, on nous demande de choisir pour l'établissement de ce bureau un centre minier de la Colombie Anglaise ; de cette façon, les mineurs qui quittent le Yukon se rendraient à cet endroit désigné de la Colombie Anglaise pour y faire leurs échanges, tandis qu'aujourd'hui, ils prennent la route des Etats-Unis. A mon sens, les députés de la Colombie Anglaise, surtout ceux de Vancouver et de Victoria, ont invoqué un argument très fort ; déjà, différentes députations ont insisté auprès de moi sur la nécessité d'établir ce bureau en Colombie Anglaise. Toutefois, je ne puis maintenant faire connaître la décision à laquelle nous nous arrêterons, car nous ne pouvons rien faire durant la saison actuelle. L'honorable ministre de l'Intérieur qui s'occupe spécialement de la question se rapportant aux mines du Yukon, espère visiter la Colombie Anglaise et le Yukon dans le cours de l'été ; son exemple sera probablement suivie par d'autres ministres. On annonce déjà que le très honorable chef du gouvernement se rendra à la côte du Pacifique et j'espère qu'il aura le loisir, bien que je ne puise rien affirmer d'une manière positive, de s'occuper de cette question. A tout événement, ce bureau d'essai sera établi à un endroit que nous désignerons après l'enquête que nous allons faire durant la saison prochaine, et il y aura, bientôt, à la côte du Pacifique, un bureau d'essais et d'achat, et de cette façon, si on ne peut obtenir directement des mineurs l'or qu'ils ont trouvé, nous l'obtiendrons aussitôt après leur départ du Yukon et cet or ne prendra plus le chemin des Etats-Unis. Je suis porté à croire que si nous avions un bureau d'essais il en résulterait un effet matériel considérable, en ce qu'il satisfera la population de la Colombie Anglaise. Quant à moi, en attendant que cette question soit réglée, je ne puis connaître la force des arguments invoqués par les représentants de Victoria et de Vancouver qui veulent absolument avoir ce bureau à l'une ou à l'autre de ces deux villes. Pour me résumer, je dirai qu'en faisant ces arrangements maintenant, en se gardant de toute extravagance et de toute méprise qui détruirait le prestige de la valeur de notre monnaie actuellement en circulation, le gouvernement répondra aux demandes générales du pays ; j'ai confiance que la décision que nous avons prise sera acceptée favorablement par tout le Canada.

M. WALLACE : L'honorable ministre peut-il nous fournir quelques renseignements sur le coût de ce bureau d'essais et sur les frais d'entretien ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne voulons pas demander immédiatement des crédits pour l'établissement de ce bureau d'essais. Nous croyons pouvoir louer un certain édifice convenable, surtout si nous décidons d'établir ce bureau dans la Colombie Anglaise. Quand ils ont établi leur bureau d'essais à Seattle, les Etats-Unis ont voté un montant de $20,000 par année, dès le commencement. C'est là toute l'expérience que nous pouvons avoir sous ce rapport, et je crois que nous n'aurons pas besoin de dépenser cette somme.

M. CLARKE : Où se trouvera ce bureau ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je viens de dire que le gouvernement est à décider si le bureau d'essais sera à Dawson-City, c'est-à-dire au centre même de la région minière, ou à un endroit quelconque de la côte du Pacifique où nous pourrons attirer dans la Colombie Anglaise le commerce du Yukon. L'honorable ministre de l'Intérieur devra étudier spécialement cette question au cours de cette année.

M. CLARKE : Mais où allez-vous établir l'hôtel de la monnaie ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande pardon à l'honorable député si je n'ai pas compris immédiatement cette question. Nous construirons l'hôtel de la monnaie à Ottawa même, sur les terrains appartenant au gouvernement, nous l'espérons. A tout évènement, nous ne demandons aucun crédit pour l'achat des propriétés.

M. BORDEN (Halifax) : A mon sens, la proposition que vient de nous faire l'honorable ministre des Finances est excellente, et il pourra se faire que, ainsi que je le disais au cours du discours qu'il vient de prononcer, la balance du passif ne sera pas aussi grande que l'honorable ministre l'a dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : En effet.

M. BORDEN (Halifax) : Il nous fera plaisir d'apprendre qu'il y aura une frappe de

l'or exclusivement canadienne, et je suis certain que la demande de cette monnaie ne pourra que dépasser les espérances de l'honorable monsieur, car, il le sait lui-même, toutes les banques du Canada ont nécessairement de grandes réserves d'or américain, dans un grand nombre de cas, et je ne serais pas surpris de voir la monnaie d'or canadienne remplacer l'or américain, grâce à la frappe que veut établir l'honorable ministre. On me permettra, cependant, de faire une remarque : Rien ne nous démontre que $74,000 représentent le montant exact qu'il nous faudra dépenser chaque année. Ce montant peut varier, être plus élevé, ou moins considérable. L'honorable ministre veut nous faire voter ici un crédit statutaire. Le montant qu'il a déterminé d'avance deviendra une somme statutaire fixe que devra fournir le parlement, chaque année. Je suis porté à croire qu'il vaudrait mieux pour mon honorable ami de faire adopter ce bill établissant cet hôtel de la monnaie et de laisser à la Chambre, chaque année, le soin de voter le montant nécessaire, qu'il soit plus élevé ou moins considérable que $74,000. Cependant, il peut exister des raisons pour justifier l'attitude qu'a prise à ce sujet l'honorable ministre, et j'aimerais à connaître les explications que mon honorable ami pourra nous donner à ce sujet.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il existe une raison que, je crois, l'honorable chef de l'opposition reconnaîtra comme étant suffisante. Le gouvernement impérial n'a aucun intérêt direct dans la réforme que nous voulons opérer. Il nous permettra, sans doute, d'établir cet hôtel de la monnaie, uniquement parce que cela pourra nous rendre service ; toutefois, comme il se rendra responsable, dans un certain sens, des fonctionnaires qu'il nous enverra, il aimera à connaître d'une manière définitive le montant que nous voulons consacrer à cette entreprise, montant qui ne sera pas voté tous les ans, au gré de la Chambre, mais qui sera déterminé par une loi précise. Il agira de la même façon à l'égard de toute autre colonie qui tenterait une entreprise de ce genre. Dans le projet de loi que j'aurai l'honneur de présenter et qui sera basé sur ces résolutions, nous stipulerons que le gouvernement impérial pourra compter tous les ans sur le crédit en question, et dans ce cas, s'il y a une balance en notre faveur, nous pourrons en retirer des avantages. Il s'agit ici, en réalité d'une lettre de crédit, si on veut me permettre cette expression, en faveur des autorités impériales, et nous suivons en cela l'exemple que nous ont donné les colonies anglaises d'Australie.

M. BORDEN (Halifax) : Quant à moi, je trouve cette explication tout à fait satisfaisante.

M. MACLEAN : Il s'agit ici d'une question nationale qui intéresse tout le pays. Je félicite sincèrement le gouvernement d'avoir présenté cette mesure que réclamait depuis longtemps la population du pays, et je suis certain qu'elle sera reçue favorablement par tous les habitants du Canada. Loin de moi l'idée de vouloir déprécier la valeur de l'argent actuellement en circulation, mais d'un autre côté, il est certain que le peuple canadien, peut incidemment avoir besoin d'une plus grande quantité de monnaie d'argent, et dans ce cas, s'il y a un avantage quelconque à retirer, nous devons en profiter. Je trouve la preuve de notre besoin de monnaie d'argent dans le fait qu'il y a actuellement en circulation au Canada, une quantité énorme de monnaie d'argent américaine ; maintenant, que nous allons avoir un hôtel de la monnaie, nous devrions prendre les moyens de remplacer la monnaie d'argent américaine par de la monnaie canadienne. Actuellement, il y a des millions de dollars d'argent des Etats-Unis en circulation dans tout le Canada et ce sont nos voisins qui retirent les profits de cette circulation. J'ignore comment nous allons faire disparaître cet état de choses, grâce à notre propre monnaie, mais il nous faut trouver le moyen de faire disparaître cet anomalie et j'ai confiance que cette question sera étudiée à fond par le gouvernement. Notre monnaie de moindre valeur, est de la monnaie de cuivre ; il est vrai de dire que le Canada fournit lui-même ce métal, mais je rappellerai au gouvernement qu'on trouve au Canada, et en abondance, le nickel, qui est le meilleur métal au monde pour servir de monnaie de moindre valeur. Avec cet hôtel de la monnaie, nous pouvons espérer qu'avant longtemps, nous aurons de la monnaie de nikel. L'honorable ministre des Finances nous a indiqué aujourd'hui, l'objection réelle qu'on soulevait contre l'établissement de cet hôtel de la monnaie. On a voulu, par des manières secrètes empêcher cette réforme. Je le dis sans hésitation, je n'ai jamais soupçonné cela, pour la première fois j'entends dire que les banques ont peur que le Canada retire un avantage quelconque du monnayage de l'argent. Je le répète, si je suis opposé à toute mesure de nature à déprécier la base qui sert à la frappe de l'argent, je ne voudrais pas que l'alliage fût plus considérable, mais d'un autre côté, je désire sincèrement que notre monnaie d'argent soit plus considérable afin que nous puission nous débarrasser des millions d'argent américain qui sont maintenant en circulation dans tout le pays.

M. WALLACE : L'honorable député d'York-est (M. Maclean) n'a pas suivi les phases par lesquelles est passée l'opinion publique, s'il faut en croire les journaux, car autrement, il aurait appris que les banques adoptaient des résolutions condamnant la création d'un hôtel de la monnaie au Canada.

M. MACLEAN : Ces institutions financières ont-elles condamné le monnayage d'argent?

M. WALLACE : A un hôtel de la monnaie, on peut frapper l'or et l'argent.

M. MACLEAN : C'est le ministre des Finances qui nous a dit, pour la première fois, aujourd'hui, que les banques ne voulaient pas de ce monnayage de l'argent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce renseignement, je ne le connais que par l'entremise des directeurs de ces différentes institutions financières, mais j'ai raison de croire qu'il est exact.

M. MACLEAN : Oui, et c'est là aussi mon opinion, maintenant.

M. WALLACE : Je félicite le gouvernement de s'être rendu enfin aux vœux du peuple de ce pays, vœux exprimés par les membres de l'opposition dans ce parlement. (Rires et applaudissements à droite.) J'ignore pourquoi les membres de la droite se permettent de rire à ce propos. L'an dernier, et il y a deux ans, nous avons insisté auprès du gouvernement pour le convaincre de la nécessité d'établir un hôtel de la monnaie au Canada, mais le ministre des Finances prenait tous les détours imaginables et soulevait toutes sortes d'objections pour éviter de se rendre à nos raisons. Il me fait donc plaisir de constater maintenant, qu'il reconnait toute la force des arguments que nous avons apportés en faveur de cette réforme. L'honorable ministre nous a dit que les bénéfices que nous retirons de la frappe de notre argent, s'élèvent à $84,000 ; d'où il suit que si 60 cents d'argent brut représente, lorsque cet argent est monnayé, un dollar, nous frappons donc chaque année, pour $212,000 d'argent, en laissant de côté le montant que nous sommes obligés de payer à ceux qui font la frappe de cet argent. Les hommes d'affaires du pays n'ignorent pas que l'argent canadien a toujours été très rare, mais cet inconvénient disparaîtra lorsque nous aurons cet hôtel de la monnaie établi sur les bases que vient de nous indiquer l'honorable ministre des Finances ; nous pourrons alors avoir toute la monnaie d'argent nécessaire à un jour d'avis, tout comme le ministre des Chemins de fer peut avoir le charbon qu'il lui faut pour l'Intercolonial. Je suis réellement content d'apprendre que le gouvernement va établir cet hôtel de la monnaie, et une essayerie. Je regrette, cependant, qu'on ne puisse établir ce bureau cette année, parce que nous savons que les Américains retirent de grands avantages commerciaux de l'établissement de bureaux semblables à Seattle et à San Francisco. L'honorable ministre nous a dit que les dépenses de ce bureau d'essais ne seraient pas considérables et c'est pour cela que je me permettrai de lui conseiller d'en établir un à Dawson City et un autre, à Victoria ou à Vancouver. Ces bureaux ne nous rendraient aucunement service à Ottawa ou dans l'est, mais, par contre, ils pourraient nous rapporter des avantages considérables, si on les établissait à certains points de la côte du Pacifique.

M. HENDERSON : Je ne puis prétendre, avec l'honorable représentant d'York-est, que la grande quantité de monnaie d'argent américaine, en Canada, est dûe à la rareté de la monnaie d'argent canadienne .

M. MACLEAN : Je n'ai pas prétendu cela.

M. HENDERSON : Alors, je vous ai mal compris.

M. MACLEAN : J'ai dit simplement qu'il y avait en circulation au Canada des millions de dollars d'argent américain, et j'ai exprimé le vœu que l'argent canadien devrait prendre la place de l'argent étranger.

M. HENDERSON : Je ne puis comprendre comment une plus grande quantité d'argent canadien pourrait prendre la place de l'argent américain actuellement en circulation au Canada, vu les relations d'affaires qui existent dans tout le pays. Il faudra s'y prendre autrement, si on veut remédier à cet état de choses. Je demanderais au ministre s'il se propose de faire frapper des pièces d'argent de 20 cents ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non.

M. HENDERSON : Cette déclaration me fait plaisir, comme elle de nature à réjouir tous les hommes d'affaires du pays. J'aimerais voir le ministre prendre certains moyens pour retirer de la circulation les pièces de 20 cents. S'il déclarait que dans six mois ou une année, ces pièces de 20 cents n'auront plus cours légal dans le pays, ou si d'une manière ou d'une autre, il pouvait les retirer de la circulation, les hommes d'affaires du Canada lui devraient beaucoup de reconnaissance. Après cette déclaration de mon honorable ami, je puis supposer que toutes les pièces d'argent seront des pièces de 5, 10, 25 et 50 cents. Je n'aime pas beaucoup les pièces d'argent d'un dollar.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis rien déclarer d'une manière définitive au sujet du dollar d'argent ; il nous faudrait étudier cette question attentivement.

M. HENDERSON : A mon avis, le dollar d'or serait une pièce trop petite pour la Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je suis heureux de pouvoir dire que je partage, en grande partie, les opinions que vient d'exprimer l'honorable député. Il ignore, probablement, que nous n'avons pas fait frapper de pièces d'argent de 20 cents depuis la Confédération. Ces pièces nous occasionnent des embarras, cependant, quiconque les examine tant soit peu s'aperçoit immédiatement que c'est de la monnaie de Terreneuve.

M. MACLEAN : J'en avais deux hier.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceux qui les ont remis à mon honorable ami devaient savoir que ce dernier ne songeait qu'à l'argent.

M. MACLEAN : Je les ai redonnés à un aveugle.

Le MINISTRE DES FINANCES : Pour lui faire croire que c'était des pièces de 25 cents ?

M. MACLEAN : Non.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement de Terre-Neuve tient à ces pièces de 20 cents. J'aimerais qu'il en fût autrement, parce que cette monnaie nous cause de grands embarras. Quant à l'argent américain, je ne suis pas prêt à dire qu'on pourra s'en débarrasser aussi facilement que le prétend mon honorable ami. Cependant, si nous pouvions trouver un moyen de remplacer cette monnaie par de l'argent canadien, nous serions heureux de l'adopter.

M. MACLEAN : Quelle sera la valeur de nos différentes pièces d'or ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette question n'est pas encore décidée, mais nous aurons, sans aucun doute, le $5 d'or, le demi-souverain et son équivalent, $2.50 et le $10. Je ne crois pas que nous frappions des pièces d'une valeur plus élevée que $10.

M. MACLEAN : L'honorable ministre pourrait faire frapper le souverain canadien si le gouvernement anglais fait frapper au Canada les souverains qui serviront à payer l'entretien de ses flottes de l'Atlantique et du Pacifique.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le souverain que nous ferons frapper à Ottawa aura cours légal dans tous les pays ou flotte le drapeau britannique, c'est-à-dire dans toutes les parties du monde.

M. EMMERSON : Je constate que le circulation de l'argent américain nous occasionne des embarras sérieux ; une grande partie de cette monnaie nous arrive de différentes façons et reste dans la circulation, parce que notre population la reçoit sans être obligée de payer un escompte, tandis que si on le dépose aux banques ces dernières exigent un escompte. Si l'honorable ministre des Finances pouvait trouver le moyen de faire acheter au pair cet argent, et d'en empêcher la circulation dans le pays, il rendrait plus facile la circulation de notre argent canadien.

M. MACLEAN : Je vais enseigner un moyen de régler cette difficulté. Je sais qu'il existe des agences qui importent au Canada pour des milliers de dollars d'argent américain ; elles se servent pour cela de personnes qui voyagent dans les navires qui se rendent à Toronto ou sur des chemins de fer, puis elles mettent cette monnaie en circulation au Canada. Pourquoi ne pas faire passer par la douane cet argent ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a encore un moyen plus simple. Pourquoi les personnes à qui l'on offre cet argent ne refusent-elles pas de l'accepter ?

M. MACLEAN : Elle ne le peuvent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, car cet argent n'a pas cours légal. La circulation de l'argent américain au Canada résulte de nos relations intimes avec les Etats-Unis. Tout le long de la frontière et partout où un chemin de fer traverse la ligne 45e, on trouve de grandes quantités d'argent américain ; alors même qu'on réussirait d'empêcher durant une semaine la circulation de cet argent, il nous faudrait recommencer le même travail la semaine suivante.

M. BROCK : Nous savons tous qu'il y a un avantage considérable à convertir l'argent brut en monnaie ; si vous augmentez tant soit peu la valeur de notre monnaie d'argent en la rendant plus pesante que celle des Etats-Unis, les Américains la préféreront à cette dernière, et notre argent aurait une plus grande circulation. On retire un profit de 25 à 30 pour 100 sur la frappe de l'argent ; on pourrait donc faire disparaître les difficultés dont vient de parler l'honorable député d'York-est et fournir beaucoup d'ouvrage à notre hôtel de la monnaie en donnant plus de valeur à notre monnaie d'argent. Il me semble que cette idée n'est pas trop mauvaise parce que si nous réussissons à répandre beaucoup d'argent canadien aux Etats-Unis, nos mines et notre hôtel de la monnaie en retireront tous les avantages.

M. ROSS (Ontario-sud) : Je félicite sincèrement le gouvernement de soumettre les mesures que nous discutons maintenant. Il me fait plaisir de constater, comme Canadien, que nous allons enfin pouvoir frapper la monnaie d'argent dont nous avons besoin au Canada. Il n'est pas donné à tout le monde d'avoir en poches du papier-monnaie de la valeur d'un dollar et de cinq dollars, mais tout le monde peut avoir des sous, des pièces de 5 cents et de 25 cents ; quand nous verrons la frappe canadienne sur cet argent, nous nous sentirons heureux de cette réforme et notre patriotisme se réveillera. Ainsi que le disait l'honorable député d'Halton (M. Henderson), les pièces de 20 cents sont un véritale embarras et le gouvernement devrait les retirer de la circulation, car elles sont presque en tout semblables à celles de 25 cents. Cela nous crée des embarras lorsqu'il s'agit de changer de l'argent. Il y a encore les pièces détériorées ou usées. Dans le commerce que je fais, il m'arrive quelquefois d'avoir des milliers de 5 cents et de 10 cents, et

même de 25 cents qui sont tellement usés qu'il est impossible de lire le chiffre qu'ils portent et de dire de quels pays ils proviennent. Lorsque nous aurons un hôtel de la monnaie, le gouvernement, je l'espère, portera une attention spéciale à tous ces détails, et il nous donnera de la monnaie nette dont nous pourrons être fiers tout en la trouvant plus convenable. Nous savons les difficultés que nous cause le papier-monnaie. Un grand nombre de billets sont tellement salis, tellement usés, qu'on a peine à les tenir en mains. Il faudrait faire disparaître ces inconvénients. Encore une fois, je suis heureux que le gouvernement ait présenté cette mesure.

M. MACLEAN : J'espère que le ministre va se prononcer en faveur du dollar d'argent, car le pays retirerait de cette innovation un avantage appréciable. Je ne veux pas qu'on déprécie la valeur réelle de l'argent actuellement en circulation, mais il n'y a aucune raison pour ne pas remplacer ce papier-monnaie si sali, si usé, par une pièce d'argent d'un dollar, nette et propre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous devrons étudier la valeur des différentes pièces d'argent que nous livrerons à la circulation. Je ne puis faire aucun déclaration positive, à ce sujet aujourd'hui même.

L'honorable M. HAGGART : Que pense l'honorable ministre de la proposition si pratique qu'a énoncée l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson)? Mon honorable ami peut-il nous suggérer un moyen quelconque qui permettra aux différentes banques du pays de racheter au pair tout l'argent américain qui se trouve au Canada?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne puis pas répondre immédiatement. Les grandes compagnies de chemin de fer ont un moyen de se débarrasser de l'argent américain, mais je ne veux pas m'exposer à dépenser inutilement les deniers publics. Nous voulons conserver pour nous tous les profits que nous pouvons retirer de l'établissement de cet hôtel de la monnaie. La discussion qui vient de se faire nous a été très profitable, j'aurai soin que tous les avis et les remarques qu'on a exprimés ici, soient considérés atentivement par les fonctionnaires de mon ministère.

M. CLANCY : Cette question est bien difficile à résoudre, parce que la circulation de l'argent américain dépend beaucoup des dispositions qu'on constate chez les habitants des différentes localités. Les banques qui se trouvent le long de la frontière acceptent au pair la monnaie amériaine.

M. MACLEAN : Oui, mais les banques américaines refusent l'argent canadien bien que la monnaie américaine soit acceptée par tout le Canada. L'autre jour, je me trouvais dans une ville des Etats-Unis et j'ai rencontré un télégraphiste qui m'a supplié d'accepter en retour d'un 25 cents américain un 25 cents canadien qui, prétendait-il, on lui avait remis et dont il ne pouvait se défaire.

M. BELCOURT : Je partage entièrement l'opinion que vient d'exprimer l'honorable représentant d'York-est. Ses remarques s'appliquent non seulement à l'argent canadien, mais au papier-monnaie canadien. A différentes reprises, au cours des quinze dernières années, alors que je voyageais aux Etats-Unis, j'ai été à même de juger la conduite de nos voisins américains au sujet de notre argent. En réalité, à New-York, on ne peut trouver un endroit où l'on accepte l'argent canadien et même le papier-monnaie du Dominion ou des différentes banques, sans exiger un escompte.

Une VOIX : On l'accepte au Waldorf.

M. BELCOURT : Peut-être, mais c'est là une exception. Parcourez les magasins du Broadway, de Buffalo, de Chicago et des autres villes de la côte du Pacifique, et, en général, de toutes les autres cités américaines, partout vous constaterez qu'on ne fait aucun cas de l'argent du Canada. Cela est de nature à nous humilier, et à nous créer beaucoup d'embarras. Les Canadiens qui voyagent aux Etats-Unis constatent avec peine que notre argent, surtout notre papier-monnaie qui a réellement une valeur égale à l'or, sont refusés en échange du papier-monnaie américain et de l'argent américain dont la valeur réelle n'est que d'environ 80 cents dans le dollar. J'ignore si l'on peut trouver un remède à cet état de choses mais, à mon sens, le ministre des Finances devrait étudier attentivement cette question importante.

On rapporte la résolution qui est lue une deuxième fois et adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demande la permisison de présenter le bill (n° 143) concernant la succursale de la monnaie royale à Ottawa.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

SUBVENTIONS AUX STEAMERS TRANSOCEANIQUES.

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Je propose que le bill (n° 141) modifiant de nouveau l'acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques soit lu une deuxième fois.

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

M. WALLACE : Les steamers dont il est ici question ne devront-ils se rendre qu'à des ports français ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : D'après la loi française, ils doivent naviguer dans les ports canadiens et les ports français. J'ignore si le gouvernement français

ne leur permettra pas de toucher à un port espagnol ; je crois, cependant, que ces navires ne devront naviguer qu'entre les ports de France ou des colonies françaises et les ports du Canada.

M. WALLACE : A quels ports devront-ils toucher ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Au Havre ou à Boulogne, mais probablement au Havre, dans le nord de la France, et à Marseille, dans la Méditerranée.

L'honorable M. HAGGART : Aurons-nous des lignes distinctes ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous voulons développer notre commerce de la Méditerrannée, et il nous faudra peut-être y avoir un port, comme nous en aurons un dans le nord de la France. En hiver il vaudrait mieux, peut-être, pour les navires qui feront ce service, de se rendre dans un port de la Méditerranée. Cependant, la navigation se fera surtout avec le Hâvre, dans le nord de la France.

M. WALLACE : Sur quels ports se dirige maintenant le commerce du Canada ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le volume de nos exportations est relativement petit, il peut représenter une valeur de $1,400,000, environ. Ce commerce se fait surtout avec le nord de la France, car nos exportations aux différents ports de la Méditerranée ne sont pas considérables ; elles consistent surtout d'instruments aratoires, d'une certaine quantité de bois marchand, de denrées et de produits divers. Nous y expédions aussi, et c'est un détail à noter, une immense quantité de poisson en conserve. Il m'a fait plaisir de constater que nos fruits ont tant de vogue en France, et j'espère que, sous ce rapport, notre commerce se développera d'une manière sensible. Les instruments aratoires viennent en second lieu, et nous avons le droit d'espérer recevoir de nouvelles commandes. Le bois vient en troisième lieu. Quant aux différents autres produits, nos exportations n'atteignent pas un chiffre très élevé. Voici cependant quelques détails : Nous avons exporté pour $313,000 de denrées alimentaires ; pour $520,000 de poisson de toutes sortes ; pour $208,000 d'instruments aratoires, et pour $190,000 de bois marchand. Voilà pour ce qui regarde nos exportations actuelles en France. J'avais l'occasion, l'autre jour, d'exprimer l'espoir que nous pourrons bientôt exporter une quantité considérable de pulpe et de charbon, surtout aux ports de la Méditerranée. Depuis longtemps on a signalé l'importance de développer notre commerce dans cette direction. J'ai toujours cru que, grâce aux avantages que nous trouvons à la Nouvelle-Ecosse pour expédier le charbon qui sort des mines de cette province, nous pourrions faire un commerce considérable de ce combustible avec les pays d'Europe. Quant au fer, nous n'avons pu encore nous rendre un compte exact des avantages que nous pourrons retirer de son exportation. Toutefois, si j'en crois les renseignements qu'on m'a fournis, je suis porté à croise que, sous ce rapport aussi, nous pourrons développer notre commerce d'exportation.

L'honorable M. HAGGART : Au nombre des animaux qu'on pouvait transporter en France d'après le traité conclu avec ce pays et qui contenait une clause de tarif différentiel, se trouvait l'anguille vivante. L'honorable ministre peut-il nous dire si l'on peut espérer voir se développer ce commerce ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crains bien que ce commerce ne reste stationnaire. Je crois que c'est sir Charles Tupper qui a négocié ce traité. Je me hâte de dire, cependant, que jusqu'à l'établissement du service direct des navires entre la France et le Canada, on n'a pu mettre à exécution cette convention, parce que, ainsi que je l'ai déclaré déjà, la surtaxe, c'est le terme consacré, nous empêche presque de développer notre commerce avec la France si ce n'est d'une manière directe. Il n'y a pas de doute que si nous pouvions faire pénétrer nos produits en France, dans ce pays dont la population est de 40,000,000 d'âmes, cela nous aiderait à développer notre commerce. Je suis convaincu que l'argent que nous avons dépensé l'an dernier, nous rapportera des avantages considérables d'une manière indirecte. Je n'espère pas voir arriver au pays un grand nombre d'immigrants français, car la population de la France reste attachée à son territoire. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un grand nombre de capitalistes français se trouveront grâce à des relations d'affaires plus intimes avec nous, portés à mettre de l'argent dans des entreprises canadiennes, car la France est sans aucun doute l'un des pays les plus riches du monde. Celui qui s'occupe des fluctuations du marché sait parfaitement que toutes les enterprises inaugurées en Russie, depuis plusieurs années, ont dû leur développement, en très grande partie, aux capitalistes français. C'est là un détail qu'on ne saurait négliger. J'espère que nous pourrons développer notre commerce dans les grandes lignes dont j'ai parlé, et en augmenter le volume en ce qui se rapporte à certains articles d'alimentation. Je puis dire aussi que nous attendons bientôt la visite semi-officielle d'un personnage qui est en relations très intimes avec le gouvernement français ; nous espérons pouvoir obtenir d'autres avantages après avoir déterminé d'une manière positive l'établissement d'un service de steamers, condition indispensable de toutes nos négociations.

M. WALLACE : Quant à nos importations de France, elles atteignent un montant considérable. Je ne crois pas qu'il soit du

devoir du gouvernement de s'en occuper outre mesure. Chaque pays trouvera des acheteurs au Canada et qui pourra fournir à notre pays les marchandises que nous achetons de France. Ce qu'il nous faut c'est de trouver des marchés pour les produits de notre pays. Aussi en estimant la subvention qu'il faut accorder dans le cas qui nous occupe, il faut suivre l'exemple du ministre du Commerce, c'est-à-dire, considérer le volume de nos exportations en France. L'an dernier, nous avons exporté en France pour $1.374,000 de marchandises et de produits, mais depuis, le commerce diminue. Je pourrais même dire qu'il y a deux ans le montant de nos exportations se chiffrait à $1,557,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, mais si l'honorable monsieur peut veut remonter jusqu'en 1896, il constatera qu'au cours de cette dernière année, les exportations ne s'étaient élevées qu'à $580,000.

M. WALLACE : Cependant, les importations de France, en 1896, ont représenté une valeur de $2,800,000, tandis que l'an dernier, le montant de nos importations s'est élevée à $4,368,000, soit une augmentation de $1,500,000. La moyenne de nos exportations est plus grande. Il me semble que le crédit qu'on nous demande de voter est bien considérable, si l'on considère notre commerce d'exportation en France. Il faut que le gouvernement s'attende à obtenir un marché bien avantageux pour nos produits, avant de conclure un marché par lequel il s'engage à accorder une subvention de $100,000 en retour d'un commerce si petit. Sans doute, le ministre espère voir augmenter le volume du commerce, surtout en ce qui regarde la pulpe et surtout le papier, car, à mon sens, tous nos efforts devraient tendre à exporter le papier au lieu de la pulpe. C'est le même matériel et le même pouvoir d'eau nécessaires à la production de la pulpe qui servent à la fabrication du papier. J'espère que le ministre pourra, l'an prochain, nous faire connaître les heureux résultats de cette dépense considérable, qu'on ne saurait excuser si cette entreprise devenait un fiasco.

Le MINISTRE DU COMMERCE : J'espère pouvoir l'an prochain, démontrer les heureux résultats de la mesure actuelle ; je ferai cependant remarquer à l'honorable député et aux autres membres de la Chambre, qu'en établissant des relations de commerce avec des pays européens qui ne sont pas imbus des idées nouvelles autant qu'un jeune pays, nous ne pouvons espérer des résultats heureux avant quelques années. A tout événement, nous nous attendons de réussir. Jusqu'à présent, sans un service de navires subventionné par le gouvernement, il nous a été impossible d'espérer un développement considérable de notre commerce.

M. MACLEAN : Le gouvernement a-t-il l'intention d'envoyer après l'établissement de ce service, des agents de commerce en France pour y introduire les marchandises canadiennes ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui.

M. MACLEAN : Ce serait une mesure supplémentaire sans laquelle notre argent ne nous rapporterait pas grand profit. Je voudrais aussi demander au ministre si les vaisseaux qui seront subventionnés feront escale dans un port anglais en se rendant en France, et si dans ce cas, les marchandises canadiennes qu'ils transporteront pourront obtenir dans ce dernier pays les avantages du tarif minimum.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je suis sous l'impression qu'ils ne pourront pas faire escale dans un port anglais.

M. MACLEAN : Ni en allant, ni en revenant ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ils le pourront en revenant, je crois, mais non en allant.

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie se propose d'avoir six steamers, trois anglais et trois français. La subvention française est accordée de droit. Dès que les vaisseaux sont construits en France, ils ont droit à la subvention. Je ne saurais me prononcer sur la permission accordée à un navire français de faire escale dans d'autres ports, mais je sais que les navires partant du Canada pour se rendre en France devront naviguer en droiture s'ils désirent obtenir non pas l'avantage du tarif minimum, mais l'exemption de ce qu'on appelle la surtaxe d'entrepôt.

M. BORDEN (Halifax) : Si je comprends bien, le gouvernement français accorde une subvention ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, une subvention d'un égal montant. Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

CABLE TRANSPACIFIQUE.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose que le bill (n° 45) modifiant l'acte du câble du Pacifique de 1899 soit lu une deuxième fois.

La motion est adoptée, le bill lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami le directeur général des Postes, a déjà expliqué l'objet de ce projet de loi, mais comme certains députés pourraient avoir oublié les faits qu'il a mentionnés, je crois devoir donner certaines explications sur la raison qui nous a engagés à présenter ce bill. Nous avons été partie à ce contrat avec le gouvernement impérial et

le gouvernement des différentes colonies australiennes, par lequel nous nous engagions à garantir notre part du coût de construction du câble transpacifique. Cette part représentait cinq dix-huitièmes du coût total. On croyait que cette entreprise ne coûterait pas plus que £1,700,000 sterling, mais on constate aujourd'hui que le coût total sera de £2,000,000 ; par ce projet de loi, nous voulons donner notre garantie pour une somme de £2,000,000.

L'honorable M. HAGGART : Depuis la déclaration de l'honorable directeur général des Postes, le gouvernement a-t-il conclu d'autres négociations à propos de ce câble ?

Le PREMIER MINISTRE Oui ; il y a eu échange de correspondance au sujet de l'attitude prise par le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud. Ce dernier, depuis qu'il fait partie de la Confédération des colonies australiennes, a conclu une convention avec la compagnie du câble de l'est à laquelle il accorde toute sa protection. Nous avons protesté contre cette convention et la correspondance se continue entre les gouvernement et je puis ajouter que nous avons pris l'avis des fonctionnaires en loi de la Couronne, à ce propos, et, à leur sens, d'après l'interpretation qu'on peut donner à ce contrat, il serait tout à fait à notre désavantage. Ce n'est pas là, cependant, l'opinion qu'entretiennent les fonctionnaires en loi du gouvernement impérial avec lesquels nous sommes en correspondance. J'ignore si nos fonctionnaires ne se trompent pas en interprétant comme ils le font, le contrat en question. Je propose qu'on ajoute au bill l'article suivant afin de faire disparaître toute ambiguïté, et de parer aux événements :

Cette loi ne sera mise en vigueur que par une proclamation du Gouverneur général en conseil.

Nous voulons en effet, terminer cette correspondance avant que cette loi ne soit mise en vigueur.

M. MACLEAN : Quand nous avons discuté cette question quelqu'un a sugéré de stipuler dans le bill qu'il y aura une amende imposée à la partie qui ne remplira pas les conditions du contrat. Le directeur général des Postes n'a pu nous dire alors si cette stipulation se trouvait dans le contrat. Je crois qu'il est très important d'insérer une disposition semblable, parce que la compagnie qui a entrepris de construire ce câble dépend exclusivement de la grande compagnie qui s'est opposée si vivement à la pose de ce câble. J'espère qu'on stipulera dans ce contrat que l'entreprise devra être terminée à une date fixée d'avance, et que la partie qui n'aura pas rempli cette condition pourra être condamnée à l'amende.

Article 2,

L'honorable M. HAGGART : L'honorable premier ministre a-t-il quelque raison d'intérêt public pour l'empêcher de déposer sur le bureau de la Chambre l'opinion écrite des fonctionnaires en loi du gouvernement canadien et celle des fonctionnaires en loi du gouvernement impérial, entre lesquelles il existe tant de différence comme il vient de nous le dire?

Le PREMIER MINISTRE : Non, je vais prendre note de la demande de mon honorable ami et je déposerai bientôt tous ces document sur le bureau de la Chambre.

Le bill tel qu'amendé est lu une troisième fois et adopté.

SUBSIDES—COMPAGNIE DE TELEPHONE BELL.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. CLARKE : Avant que cette motion soit adoptée, je désire appeler l'attention du premier ministre sur un projet de loi qu'on trouve parmi les bills publics. Ce bill (n° 101) a pour but de rendre plus précise une loi adoptée par le parlement du Canada en 1892 et concernant la compagnie de téléphone Bell. Je puis dire en passant que ce projet de loi a été lu la première fois, le 28 mars dernier, il y a près de deux mois, mais nous n'avons pas eu l'occasion de le discuter, et c'est pourquoi, je demande au premier ministre d'intervertir le rang qu'occupe ce bill sur l'ordre du jour, afin que nous puissions adopter ce projet de loi avait la fin de la session.

Comme je l'ai déjà dit, ce bill a pour but de définir, d'une manière plus précise, une erreur qui se trouve dans la loi de 1892 concernant la compagnie de téléphone Bell. En 1892, la compagnie demandait et obtenait du parlement la permission d'augmenter son capital de $2,000,000 à $5,000,000. Cependant, le parlement, dans sa sagesse, a mis une restriction aux pouvoirs de la compagnie qui empêchait celle-ci d'augmenter son tarif sans le consentement du Gouverneur en conseil. Le bill était sous les soins de l'honorable R. W. Scott, qui le soumit d'abord au Sénat. Il y a deux faits que je veux signaler à la Chambre, si elle veut me le permettre. Ces faits se rapportent, d'abord, aux pouvoirs accordés à la compagnie lorsque le parlement l'a constituée civilement, c'est-à-dire en 1880, et ensuite, aux raisons qui ont engagé le parlement à mettre une restriction à ce pouvoir. A la page 196 des Débats du Sénat de 1892, je trouve une allusion faite par l'honorable M. Power aux pouvoirs extraordinaires qu'avait obtenus la compagnie statuée et constituée civilement en 1880. Voici ce que dit M. Power :

Lorsque la loi constituant en corporation civilement la Compagnie de téléphone Bell a été adoptée, le parlement n'a pas été assez prudent pour sauvegarder l'intérêt public des villes et des cités, intérêt dont il aurait dû prendre plus de soucis dans une entreprise d'une aussi grande importance. En vérité, en augmentant le capi-

tal de cette compagnie à cette limite presque illimitée, nous lui accordons le droit pour une période indéterminée d'exercer des pouvoirs extraordinaires dans toutes les municipalités du pays, de s'emparer des chemins publics, etc., tous pouvoirs qu'on devrait restreindre.

Le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports du Sénat, a rapporté le bill avec cette stipulation restrictive, et son président, l'honorable M. Beatty, fit les remarques suivantes :

Quant à l'amendement qui se rapporte aux taux que peut charger la compagnie, l'article qui s'y rapporte ne laisse pas entièrement au Gouverneur en conseil le droit de déterminer ces taux, mais, d'après les explications qu'on nous a données à ce sujet nous avons cru devoir insérer cet article dans le bill afin de limiter le pouvoir de la compagnie dans les différents changements de tarif qu'elle pourra charger à ses abonnés ; elle ne pourra l'augmenter sans le consentement du Gouverneur en conseil, et de cette façon, nous protégeons, autant que possible, l'intérêt public, nous empêchons la compagnie de faire payer des taux exorbitants, mesure qui résulterait de l'augmentation du capital de cette compagnie ; la rédaction même de l'article en question démontre qu'à l'avenir, la compagnie ne pourra augmenter son tarif sans le consentement du Gouverneur général en conseil.

L'honorable M. Scott ajoutait :

Le président du comité vient d'expliquer clairement le but de ces amendements et la Chambre comprend parfaitement la nature de ces derniers et elle est prête, sans doute, à les adopter ; elle saisit toute la question, maintenant.

Le projet de loi fut adopté presque à l'unanimité, grâce à la stipulation restrictive qu'il contenait. Je ne crois pas qu'on ait pris le vote sur cette question. En 1897, la compagnie s'est adressée au Gouverneur en conseil pour obtenir la permission d'augmenter ses taux. Un grand nombre de conseils municipaux, par tout le Canada, ont combattu cette demande, et l'on a vu arriver ici, devant le comité, des délégations représentant les municipalités intéressées. Le parlement n'accorda ni ne refusa cette commission, et le gouvernement resta inactif malgré les lettres qu'il recevait de toutes parts lui demandant d'en arriver à une décision sur ce point. Le 24 juillet 1900, en réponse à une question posée par le ministre des Chemins de fer et Canaux sur l'efficacité de cette législation de 1892, le ministre de la Justice répondit comme suit :

Ottawa, 24 juillet 1900.

Mon cher M. Blair,—J'accuse réception de votre lettre du 9 courant et de la lettre de M. Caswell qui s'y trouvait incluse. Toutes deux relatives au tarif que fait payer à ses abonnés la Compagnie de téléphone Bell.

En réponse à votre demande, je puis déclarer que mon opinion bien arrêtée est que l'article de la loi de 1892 qui stipule que les taux alors existant ne seraient pas augmentés sans le consentement du Gouverneur général en conseil, est inefficace en loi, en tant qu'il se rapporte aux abonnés ; j'ajouterai que toute procédure à l'effet d'empêcher la compagnie d'augmenter ces taux n'aurait aucune chance de réussir.

Pour cette raison, je crois que le gouvernement peut refuser de commencer des poursuites judiciaires, même s'il devait intervenir pour protéger les abonnés. A mon sens, il ne convient pas que le parlement prenne ces procédures en premier lieu. Si quelque personne qui subit des dommages par suite de l'action de la compagnie, désire, pour sa propre responsabilité, s'adresser aux cours de justice et si on lui conseille de prendre des procédures au nom du procureur général de la Puissance, il lui faudra d'abord s'adresser au ministère de la Justice pour obtenir la permission nécessaire.

Votre bien dévoué,

(Signé) DAVID MILLS.

M. l'Orateur, après cette opinion du ministre de la Justice, après avoir constaté si souvent que les stipulations de la loi de 1892 sont continuellement violées, on a présenté le bill dont je parle et qui se trouve au centième rang sur l'ordre du jour, dans le but de rendre plus claire l'intention qu'avaient les législateurs de 1892 lorsqu'ils ont adopté cette loi. A maintes reprises, la compagnie a fait fi des obligations que lui avait imposées ce parlement.

M. l'ORATEUR : Je dirai à l'honorable monsieur que toutes les fois qu'on propose que la Chambre se forme en comité des subsides, on peut discuter presque toutes sortes de questions, mais les procédures parlementaires contiennent une stipulation spéciale qui nous empêche de discuter sur une question qui se trouve sur l'ordre du jour. Si nous consultons Bourinot, à la page 548, nous lisons ce qui suit :

On accorde une grande latitude dans des circonstances semblables ; mais il ne faut pas que les remarques se rapportent d'une manière directe à aucun crédit qui a été voté ou qui doit être discuté en comité..... ni à aucun bill qui se trouve sur l'ordre du jour.

La question que discute l'honorable monsieur se rapporte à un bill se trouve sur l'ordre du jour, et je veux signaler ce fait à son attention.

M. CLARKE : M. l'Orateur, je ne désire aucunement violer les règles de la Chambre, et je terminerai mes remarques en demandant à l'honorable premier ministre de présenter une loi qui rendra efficace la loi de 1892. Je n'ai aucun désir de prendre inutilement le temps de la Chambre, mais je pourrais citer un grand nombre de cas qui serviront à démontrer au premier ministre que la compagnie de téléphone Bell a violé, d'une manière flagrante, la loi de 1892. Cette compagnie a demandé la permission de porter le chiffre de son capital à $10,000,000 ; elle veut doubler le capital autorisé en 1892.

L'autre Chambre, dans sa sagesse, a jugé bon de rejeter le rapport des banques et du commerce, et on a retiré le bill. Nul député, au cours de cette session, ne sera en lieu de prendre l'initiative d'une législation tendant

au but que je veux atteindre ; et en attendant que le parlement ait rendu une loi limitant les pouvoirs d'un monopole comme celui dont jouit la compagnie de téléphone Bell, il y va de l'intérêt public de tenter quelque effort dans le but de remédier aux défectuosités de la législation de 1892. Je ne sais si j'ai réussi à bien élucider ma pensée, car force m'est bien d'abréger ces observations autant que possible. Le premier ministre, toutefois, conviendra que ma demande est parfaitement légitime. Cela permettra au cabinet d'élaborer, durant les vacances, un bill d'intérêt public, tendant à réglementer les prix que la compagnie de téléphone Bell et autres compagnies faisant pareille exploitation au Canada seront autorisées à exiger. Le parlement canadien à accordé à cette compagnie des pouvoirs extraordinaires dont nulle autre compagnie ne jouit et entre autres, celui d'occuper les rues d'une municipalité sans le consentement des autorités municipales ; or, en présence de pareil fait, il est fort légitime de demander que, si la compagnie doit continuer à jouir de ces pouvoirs, le parlement confie à quelqu'un le soin de réglementer les tarifs de cette compagnie, dans les villes et villages où elle est autorisée à entrer.

Rien ne s'oppose à ce que le gouvernement prenne pareille initiative. La compagnie est essentiellement un monopole. Pour établir un bon service téléphonique dans une ville quelconque, il faut que la compagnie qui s'en charge, jouisse du monopole, et en pareilles circonstances, la législature, qui a accordé de si énormes pouvoirs à cette compagnie, a le devoir de veiller à ce qu'on n'en abuse point et à ce qu'il ne soit porté aucune atteinte aux droits du public. Voilà pourquoi, à cette heure tardive de la session, et parce que le bill de la compagnie dont le Sénat était saisi n'a été retiré qu'avant-hier, j'ai cru devoir demander au premier ministre de présenter une mesure calquée sur le bill (n° 101), en attendant qu'on adopte une loi d'intérêt public, et cela afin de remplir l'intention du parlement quand en 1882, il a autorisé la Compagnie de téléphone Bell à porter le chiffre de son capital, de $2,000,000 à $5,000,000.

Le PREMIER MINISTRE : Quand bien même les règlements autoriseraient l'honorable député (M. Clarke) à présenter son bill maintenant, je doute fort que la Chambre l'adopte. Ce bill tend à amender, non pas une loi d'intérêt public, mais une législation d'intérêt privé, et il est fort douteux que la Chambre veuille assumer pareille responsabilité. Les lois d'intérêt privé confèrent à certains groupes d'individus des privilèges et des faveurs de nature bien définie. Cela se fait en conformité de certains règlements établis par le parlement dans le but de protéger les intérêts des particuliers. A mon avis, la Chambre, en droit, ne saurait amender un bill d'intérêt privé par une loi d'intérêt public. D'ailleurs, quand bien même le parlement, au mépris de tous les règlement établis relativement aux bills d'intérêt privé, exercerait ce pouvoir, il est hors de doute qu'il ne le ferait pas avant d'en avoir donné avis aux intéressés, et de leur avoir accordé le délai voulu, pour qu'ils puissent se présenter ici et faire valoir les objections militant contre pareille législation. A cette heure avancée de la session, même si le parlement avait le pouvoir d'adopter dans sa teneur actuelle le bill présenté par l'honorable député (M. Clarke), il n'aborderait pas l'étude de la législation d'intérêt privé votée en faveur de la Compagnie de téléphone Bell, sans avoir mis celle-ci en lieu de faire ses représentations et de formuler ses objections. Mon honorable ami en conviendra, le parlement ne saurait légitimement aborder l'étude de cette question, à cette époque de la session.

M. CLARKE : Je rappellerai au premier ministre que la compagnie sait que le parlement est saisi de ce bill ; car il a été présenté au comité du Sénat à titre d'amendement au bill de la Compagnie de téléphone Bell et il y a été discuté pendant plus d'un mois.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas là un avis portant que le bill sera soumis à cette Chambre. Je ne sache pas que la compagnie ait reçu pareil avis.

M. W. F. MACLEAN (York-est) : Je suis en mesure de suggérer au premier ministre un moyen qui lui permettrait de saisir dès maintenant le parlement d'une législation à ce sujet. En étudiant la question, ces jours derniers, j'ai fait une double découverte. D'abord, en 1882, le parlement a adopté à ce sujet une législation fort singulière ; or, il arrive aujourd'hui que cette législation, qui était censée portée dans l'intérêt public, tourne uniquement au bénéfice de la compagnie de téléphone Bell. J'ai, en outre, découvert que le bill présenté en 1892 est inapplicable. On aurait eu recours, semblerait-il, à quelque stratagème et on aurait réussi à se servir du parlement pour améliorer la situation de cette compagnie, aux dépens du public. En 1882, le parlement adopta un bill déclarant qu'un "téléphone" n'est pas un "télégraphe" ; or, si l'on veut couper court à tout embarras, que le parlement révoque tout simplement cette loi et qu'il déclare que les compagnies de téléphone seront à l'avenir régies par la loi des télégraphes. La loi de 1882 est censée avoir été établie dans l'intérêt de la province de l'Ile du Prince-Edouard. Dans cette province, il existe un monopole au bénéfice d'une compagnie de télégraphe ; et le bill présenté en 1882, et portant qu'un "téléphone" n'est pas un "télégraphe", tendait à permettre à cette province d'établir des téléphones Un intéressant débat s'éleva à cette occasion dans la Chambre, et je vais

citer quelques passages des discours prononcés au cours de la discussion :

LE MOT " TELEGRAPHE ".

Sir HECTOR LANGEVIN : Je propose la deuxième lecture du projet de loi (bill n° 166) expliquant le sens du mot " télégraphe " en certains cas.

Le bill subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité.

(En séance du comité.)

M. BLAKE : Nous avons droit, ce me semble, à certains éclaircissements au sujet de ce bill, qui pourrait porter atteinte à d'importants intérêts de nature privée.

Sir HECTOR LANGEVIN : Le bill tend simplement à déclarer qu'un téléphone n'est pas un télégraphe. La Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine qui possède une ligne télégraphique sur l'Ile du Prince-Edouard se refuse à l'établissement de téléphones sur l'île à moins qu'on ne lui paie une redevance.

Sous l'empire de sa charte, la compagnie a le droit exclusif d'établir des lignes télégraphiques sur l'île, et comme le téléphone n'était ni connu ni découvert à l'époque où elle obtint cette charte, elle s'oppose à l'établissement de téléphones sur l'île, à moins qu'on ne lui paie une redevance. La compagnie semble en cela outrepasser ses pouvoirs, et l'objet de ce bill est d'autoriser l'établissement de téléphones dans l'Ile du Prince-Edouard, comme partout ailleurs, en déclarant simplement que les téléphones ne sont pas des télégraphes.

Voilà une mesure fort inoffensive en apparence et sir Hector Langevin, à cette époque, semblait d'avis que c'était là l'unique objectif des auteurs de ce bill. Or, écoutons la réponse de M. Blake : c'est une prophétie de la situation actuelle :

M. BLAKE : N'était le bill en discussion, les téléphones seraient des télégraphes—et les tribunaux anglais en ont ainsi décidé, dans des causes où l'on prétendait que l'établissement de lignes téléphoniques constitue un empiètement sur les droits exclusifs de la Couronne à l'endroit des télégraphes. Il se peut qu'en établissant une législation d'un caractère aussi général, nous mettions les porteurs de brevets d'appareils téléphoniques en lieu de s'arroger des droits que la loi ne consacre point, et il est possible encore que le parlement crée par là des monopoles plus étendus que celui qui, au dire du ministre, existe actuellement sur l'île, par le fait que le télégraphe et le téléphone sont reconnus comme identiques.

A cette heure avancée de la session, il serait préférable, à mon sens—à moins qu'il n'y ait urgence—d'élaborer une législation d'un caractère moins général, et qui n'entraînerait pas de conséquences aussi sérieuses que celles que comporte ce bill.

M. Blake ajoute :

Ce n'est pas à ce point de vue que je me place pour discuter la question ; je tiens beaucoup plus à l'envisager sous un autre aspect qui mérite d'être sérieusement étudié. S'il est vrai que, d'après la décision des tribunaux anglais, le télégraphe comprend le téléphone et s'il s'ensuit—tous ces téléphones ayant été brevetés en Angleterre—que les porteurs de brevets jouissent d'un droit exclusif, ce droit peut devenir très avantageux aux propriétaires de lignes téléphoniques, et s'il est utile de créer une distinction législative entre le télégraphe et le téléphone, afin de permettre l'établissement de téléphone dans l'Ile du Prince-Edouard, ne pourrait-on pas insérer au bill une disposition décrétant que pareille distinction ne confère pas aux porteurs de brevets de téléphones, de nouveaux droits ou des droits plus étendus que ceux-là mêmes stipulés de ce chef, et cela de façon à sauvegarder les intérêts du public en ne créant pas un droit dont la création serait contraire à la loi, en donnant au mot " télégraphe " une acception qui, en droit et en justice, ne lui appartient pas. Il importe grandement de bien tout peser en pareille matière.

Il y eut un autre débat auquel prit part l'honorable David Mills, le ministre actuel de la Justice et voici comment il s'exprime à ce sujet :

M. MILLS : Si j'ai différé d'avis avec le député de Victoria, c'est que je m'appuie sur une décision des tribunaux anglais. Le juge Stephens, si je ne me trompe, présidait au tribunal et après avoir examiné des experts possédant de grandes connaissances scientifiques et après avoir entendu les plaidoiries des avocats, le tribunal, dans un jugement très élaboré, déclara, en s'appuyant sur les dispositions de la loi et sur la nature même des deux inventions qu'un téléphone est un télégraphe, et que le contrôle que l'état exerce sur les téléphone en Angleterre repose sur l'identité de ces deux inventions, au point de vue scientifique.

Je propose donc :

Que le bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture mais qu'il soit renvoyé au comité avec instructions de l'amender en ajoutant à la fin du deuxième article les mots suivants : " ou tout droit existant actuellement ".

M. Blake et M. Mills comprirent tous deux qu'en créant cette distinction législative entre le télégraphe et le téléphone, on mettait en péril l'intérêt public. Ce péril existe aujourd'hui et le moyen d'y remédier est de révoquer la loi d'application générale qui établit cette distinction entre les deux termes. Cette compagnie serait alors sous l'empire de la loi générale réglementant les télégraphes, ce qui serait bien plus à l'avantage du public que l'état de choses actuel. Le ministre actuel de la Justice, sachant ce qui s'est passé et ayant déclaré que cette loi d'intérêt privé est inapplicable dans la mesure où il s'agit de l'intérêt public, le gouvernement serait en bon lieu de révoquer la loi de 1882 dans l'intérêt de la chose publique. Il paraît fort singulier que le parlement ait voté deux lois qui, toutes deux, ont tourné au bénéfice de la Compagnie Bell et au détriment du public ; et le bill présenté au parlement, cette session-ci, tend également à soustraire ces grands monopoleurs à l'autorité du parlement ou du cabinet, relativement à la réglementation des tarifs. Voilà qui est absolument intolérable. C'est un des plus grands scandales publics de notre époque de voir que la compagnie de téléphone Bell ait la haute-main sur une des institutions les plus utiles au public, sans qu'elle soit soumise à la réglementation de l'Etat. Le moyen le plus facile de la soumettre à la réglementation du gouvernement serait de

révoquer la loi en question et de mettre les compagnies de téléphone sur le même pied que les compagnies de télégraphe. D'ailleurs, dans l'intervalle, s'il est établi que l'intérêt public souffre de l'état de choses actuel, le cabinet n'a-t-il pas le devoir de veiller à ce que le parlement remédie à cette injustice et cela séance tenante ? Le premier ministre nous objectera sans doute qu'il est hostile à pareille législation remédiatrice. Pour mon propre compte, je suis partisan de cette législation ; car, à mon avis, elle est souverainement utile à l'intérêt public. Après toute cette discussion, où il a été prouvé que la compagnie de téléphone Bell n'aurait rien à souffrir de l'initiative du parlement le gouvernement ne devrait-il pas adopter le bill présenté par le député de Toronto-ouest (M. Clarke) et en faire une mesure ministérielle, afin de donner au public la protection qu'il désire ?

Sans doute, le meilleur moyen de trancher la difficulté serait de nationaliser les services télégraphiques et téléphoniques du pays, et la question est si souvent revenue sur le tapis que le gouvernement finira probablement par saisir la Chambre d'un bill dans ce sens la session prochaine. Le premier ministre penche la tête ; est-ce un signe d'approbation ou de dénégation ? Je l'ignore. En attendant, il ferait acte de sagesse en faisant une mesure ministérielle du bill de mon honorable ami et en révoquant la loi de 1882. L'autre jour, le gouvernement a pris pareille initiative au sujet d'un bill d'intérêt privé, celui du chemin de fer du Manitoba, et il pourrait fort bien faire la même chose aujourd'hui, sans que la compagnie de téléphone Bell en éprouvât de grave inconvénient ; car, cette compagnie a elle-même présenté un bill au parlement, et si elle juge à propos de le retirer du Sénat,rien ne nous empêche de le délibérer ici et de le voter, puis qu'il en a été donné ample avis, et qu'il est resté inscrit au feuilleton des ordres plusieurs semaines. La chose est d'autant plus urgente qu'il est maintenant de notoriété publique qu'on a fait voter par le parlement d'une manière subreptice deux importantes mesures, toutes deux au bénéfice de la compagnie de téléphone Bell, et au détriment du public.

M. L. S. McCARTHY (Simcoe-nord) : Tout ce que j'ai de pouvoir ou d'influence est acquis d'avance à la cause de l'honorable député de Toronto-ouest. Le parlement réglement dans une certaine mesure les tarifs de chemins de fer entre autres, et à mon avis, cette réglementation devrait s'étendre aux tarifs des compagnies de téléphone. Il y aurait beaucoup à dire en faveur de la compagnie de téléphone. Dans l'autre Chambre du parlement on a discuté fort longuement la question des tarifs. Comme la Chambre n'est pas saisie de cette question, je m'abstiens de la débattre. Il importerait, à mon avis, d'établir ici des dispositions de nature à protéger, d'une façon équitable, les intérêts de la compagnie et ceux de public ; de cette façon, l'on couperait court à des discussions oiseuses tant dans cette Chambre qu'au dehors, et l'on éviterait bien des froissements.

On m'accuse, moi et mes collègues de la ville de Toronto, de faire preuve de partialité et de prétentions exorbitantes ; or, je parle de science certaine quand j'affirme ici, sans crainte de démenti, qu'il existe des tarifs différentiels dans cette ville, certains propriétaires payant $25 pour le téléphone de leur maison d'habitation et d'autres $35. C'est là une anomalie qu'il n'est guère facile d'expliquer. Le moyen d'obvier à cette difficulté serait de faire réglementer ces tarifs par l'exécutif.

M. N. A. BELCOURT (Ottawa) : Je ne voudrais pas révoquer en doute la légitimité des arguments avancés par les orateurs qui m'ont précédé au sujet de la législation qu'il convient d'adopter pour protéger les intérêts publics ; mais, de peur que la Chambre ne saisisse pas bien la portée du bill en discussion, je crois utile de faire quelques observations. Je tiens à relever une erreur commise par le député d'York-est, quand il affirme qu'ample avis a été donné à la compagnie et que la Chambre serait en lieu de discuter séance tenante un bill de cette nature, et cela parce que la compagnie elle-même a présenté un projet de loi. Voyons ce qui en est. La Compagnie de téléphone Bell a présenté un bill tendant à élever le chiffre de son capital de $5,000,000 à $10,000,000, voilà tout. Dans la Chambre haute, on a proposé de révoquer l'article de la loi de 1892 décrétant que la compagnie ne pourrait relever ses prix que du consentement de l'exécutif, et d'y substituer une prescription plus restrictive. Il est évident que cette législation restrictive qu'on a cherché à imposer à la compagnie, est venue à l'improviste et qu'elle n'est pas en mesure de discuter le bill présenté par le député de Toronto-ouest. Si je ne me trompe, il s'agit ici surtout d'un différend entre la ville de Toronto et la Compagnie de téléphone Bell. Malgré tous les efforts tentés par la ville de Toronto pour rallier à sa cause les autres municipalités du Canada, il ne nous est pas venu de protestations contre la gérance des affaires de la compagnie au Canada. Je n'ai pas mission de me constituer ici le champion de la Compagnie de téléphone Bell et le proposeur du bill, je l'espère du moins, ne veut pas faire d'injustice à cette compagnie ; mais en justice pour cette dernière, je dois déclarer qu'à Ottawa le service téléphonique ne laisse absolument rien à désirer. La compagnie n'a pas pressuré les citoyens, comme l'ont affirmé les représentants de la ville de Toronto.

M. CLARKE : Je me permettrai de rappeler à l'honorable député que les représentants du Board of Trade d'Ottawa sont venus ap-

puyer, en séance du comité, l'attitude prise par ceux qui s'opposaient à l'augmentation du capital-actions de la compagnie, à moins qu'on n'insérât au bill la disposition restrictive en question.

M. BELCOURT : J'ignore ce qui en est, bien que je sache qu'ils ont comparu devant le comité. Je le répète, il s'agit surtout ici d'un différend entre la ville de Toronto et la Compagnie de téléphone Bell. S'il n'en est rien, comment se fait-il que le député de Toronto-ouest (M. Clarke) n'ait pas rendu son bill applicable à toutes les compagnies de téléphone du Canada ?

M. CLARKE : Si mes renseignements sont exacts, jamais le gouvernement n'a donné à d'autres compagnies des pouvoirs et des privilèges aussi étendus que ceux accordés à la Compagnie de téléphone Bell. Lorsque cette compagnie s'adressa au parlement en 1892 dans le but de se faire autoriser à porter le chiffre de son capital de $2,000,000 à $5,000,000, le parlement adopta alors une législation donnant à l'exécutif le pouvoir de réglementer les tarifs de la compagnie ; et c'est parce que cette législation est inapplicable, que nous demandons aujourd'hui au parlement de remédier à cette défectuosité. La compagnie a accepté la loi de 1892 ; elle en a reconnu la validité, en soumettant à l'exécutif en 1897 un tarif qui relevait les prix par tout le pays. C'est donc parce que la loi accordant à l'exécutif ce pouvoir de réglementation a été déclarée inapplicable, que je demande une nouvelle législation.

M. BELCOURT : La Chambre en conviendra, si l'honorable député avait présenté une loi applicable à toutes les compagnies de téléphone, nous n'aurions pas soulevé d'objection, et il n'aurait peut-être pas créé l'impression qu'il ne s'agit ici que d'un conflit entre la ville de Toronto et la compagnie en question. Dans la province de Québec, il y a au moins cinquante ou soixante compagnies de téléphone en exploitation, contre lesquelles il n'existe aucune restriction de ce genre.

M. CLARKE : Ces compagnies, à l'instar de la Compagnie de téléphone Bell, jouissent-elles du pouvoir d'entrer dans les municipalités, sans le consentement des autorités municipales?

M. BELCOURT : Elles jouissent de pouvoirs semblables à ceux conférés par la législature provinciale à la Compagnie de téléphone Bell. La loi n'apporte aucune restriction à leurs tarifs et voilà la question maintenant en discussion. Si l'honorable député avait proposé une législation applicable à toutes les compagnies de téléphone, son bill n'aurait pas soulevé d'objections. Il serait sans doute dans l'intérêt public de soumettre les tarifs de ces compagnies à quelque réglementation ; mais les représentants de Toronto sont injustes à l'endroit de la Compagnie de téléphone Bell, en en faisant le point de mire de leurs attaques. Après tout, cette compagnie a fait beaucoup de bien au pays et je ne saurais approuver par mon silence, les attaques dirigées contre elle. L'usage du téléphone s'est tellement généralisé ; son utilité publique est si reconnue et ce système se rapproche tellement du monopole que le gouvernement serait en lieu d'étudier s'il n'est pas temps de le nationaliser. Je ne suis pas en mesure de me prononcer pour le moment sur cette question ; mais au nom de tous les amis de la justice et de l'équité, je proteste contre ces attaques injustifiables. Je ne suis guère au courant des affaires de Toronto——

M. CLARKE : Et pourtant, vous vous prononcez fort carrément.

M. BELCOURT : A mon avis, le parlement ne doit pas légiférer uniquement en faveur de Toronto. L'honorable député, par son bill, demande au parlement d'interpréter une convention d'intérêt privé.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas droit, à cette phase du bill, d'en discuter le fond.

M. WALLACE : L'honorable député vient de nous dire qu'il proteste au nom des amis de la justice. C'est un peu vague, on en conviendra. Je voudrais bien qu'il précisât un peu davantage. Est-ce qu'il proteste au nom de ses commettants de la ville d'Ottawa ? Non, mais bien au nom de la Compagnie de téléphone Bell. Sa harangue, du commencement à la fin, n'a été qu'un plaidoyer en faveur de cette compagnie. Il érige sa cliente en martyre, parce que le bill proposé par l'honorable député (M. Clarke) ne s'applique pas à cinquante ou soixante petites compagnies faisant leur exploitation dans la province de Québec, et qui n'ont ni fils métalliques ni appareils en propre, outre que leur tarif, si toutefois elles en ont, est fort peu élevé. Voici, d'autre part, une compagnie dont le réseau rayonne dans toute l'étendue du Canada et qui vient demander au parlement des pouvoirs illimités, dans le but d'écraser toutes les compagnies rivales. Elle veut porter le chiffre de son capital de $5,000,000 à $10,000,000—un projet en apparence fort inoffensif. Que veut-elle faire de ces $10,000,000 ? Faire pénétrer son réseau dans toute l'étendue du pays et installer ses appareils dans les maisons d'habitation.

M. BELCOURT : Je soulève une question d'ordre. L'honorable député entre dans la discussion des dispositions du bill.

M. l'ORATEUR : Je viens de déclarer que l'orsqu'il s'agit d'une motion proposant que la Chambre se forme en comité des subsides, il est de règle de ne pas discuter le fond d'un bill, dont la Chambre n'est pas encore saisie.

M. WALLACE : Je discute le principe général sur lequel le bill repose. Je le répète, il n'y a pas de justification——

Des VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas le droit de discuter le principe général sur lequel repose le bill.

M. WALLACE : J'ai le bill par devers moi. Il s'agit de——

Des VOIX : A l'ordre !

M. WALLACE : Je discute le point d'ordre. Dans le bill en question, il ne s'agit nullement de porter le capital-actions de $5,000,000 à $10,000,000. Voilà ce que j'ai affirmé. Si la compagnie ne double pas ses prix, elle les relève de 60 pour cent dans les districts ruraux. De Woodbridge à Toronto le prix jusqu'ici avait été de 15 cents.

M. BELCOURT : Je soulève une question d'ordre.

M. WALLACE : L'honorable député me rappelle au règlement ?

M. BELCOURT : Oui, et j'espère que l'honorable député se soumettra à la décision de M. l'Orateur.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la question d'ordre ?

M. BELCOURT : L'honorable député (M. Wallace) discute un bill qui figure au feuilleton de la Chambre, mais dont elle n'est point saisie.

M. CLARKE : Nullement.

M. BELCOURT : Et que l'on ne saurait discuter maintenant.

M. WALLACE : Pas du tout. L'honorable député lui-même s'est écarté de la question, et du règlement au point qu'il a fallu que M. l'Orateur le rappelât à l'ordre.

M. BELCOURT : Et je me suis soumis.

M. WALLACE : Le député d'Ottawa se trouve toujours du côté des monopoleurs, du moment qu'il éclate un conflit entre leurs intérêts et ceux du peuple.

M. l'ORATEUR : La question d'ordre soulevée par le député d'Ottawa, c'est que nous n'avons pas le droit de discuter en ce moment le fond du bill présenté par la député de Toronto-ouest. Le bill, si j'ai bien compris, a trait aux prix établis par la compagnie de téléphone Bell, et je prie les députés de ne pas aborder la discussion de la substance du bill.

M. WALLACE : J'ai soigneusement évité de discuter la substance même du bill. Le premier article statue sur l'obligation de fournir les téléphones, et le deuxième décrète qu'il ne sera pas permis à la compagnie d'établir des prix supérieurs à ceux qui sont actuellement en vigueur. J'éviterai de discuter ces deux dispositions, et par conséquent je ne saurais m'exposer au reproche qu'on m'a adressé. Le député d'Ottawa (M. Belcourt) s'écrie qu'il existe cinquante à soixante compagnies de téléphone dans la province de Québec, et que l'on ne propose pas de leur appliquer la même disposition relativement à la règlementation des prix. C'est que la compagnie de téléphone Bell s'est montrée accapareuse insatiable. Il ne s'agit pas ici seulement de la ville de Toronto, mais de toutes les villes et de tous les villages du Canada. J'ai demandé à la compagnie d'installer un service téléphonique à Woodbridge, et elle n'a voulu y consentir à aucun prix, bien qu'il y ait un fil téléphonique à notre porte.

M. BELCOURT : Quelle raison a-t-elle alléguée ?

M. WALLACE : Elle prétend qu'il faut cinq téléphones. Il y a un bureau de téléphone à Woodbridge et nous voulions l'établissement de ce service. J'ai offert de payer les frais de deux téléphones, mais la compagnie n'a pas voulu accéder à ma demande.

Elle ne se soucie nullement de l'utililté publique ; elle possède un véritable monopole et ne songe qu'à ses propres intérêts ; et elle ne se sert de son privilège qu'au détriment des intérêts publics. On devrait lui demander un compte sévère de sa conduite. Si nous lui accordons le droit de réglementation absolu—car toute concurrence est impossible en pareille matière—le parlement devra bien définir les règlements régissant cette exploitation, de façon à rendre justice à la fois au pays et à la compagnie. La compagnie cherche à s'assurer le monopole absolu au Canada. Eh bien ! je tiens à le déclarer à la compagnie et à son agent ici, elle ne réussira pas à faire sanctionner ce monopole par le parlement du Canada ; car le peuple a voix au chapitre et l'opinion publique se prononcera assez haut pour empêcher la compagnie de garder le monopole dont elle jouit maintenant, et qu'elle veut faire étendre davantage.

A six heures, la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

La Chambre se forme de nouveau en comité, afin de délibérer le bill (n° 106) relatif à la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud.—(M. Geoffrion.)

M. HENDERSON : M. le président, je n'ai que quelques observations à faire au sujet de ce bill, avant son épreuve définitive. Je ne m'oppose nullement à l'adoption de cette mesure. Je l'ai déclaré en pleine séance du comité, je n'approuve ni la phraséologie de ce bill, ni la précipitation qu'on a mise à le faire adopter par le comité des chemins

de fer. Je l'ai critiqué fort sévèrement ; mais comme il s'agit d'une mesure fort importante pour la partie du pays que ce chemin de fer doit desservir, je ne m'opposerai pas à son adoption, laissant aux initiateurs du bill toute la responsabilité de la chose.

Article 4.

M. HENDERSON : Si je ne me trompe, on a biffé l'article 3.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui.

M. HENDERSON : Alors l'article 4 est substitué à l'article 3.

Le comité rend compte de ses délibérations sur le bill qui subit sa troisième épreuve et est voté.

CHEMIN DE FER DE MONTREAL ET DES COMTES DU SUD.

La Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill (n° 112) touchant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du sud.—(M. Carroll.)

M. FLINT : M. le Président, je désire appeler l'attention du comité sur une question d'ordre relativement à ce bill. Il est intitulé : " Loi relative à la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud." A titre de président du comité des ordres permanents, il est de mon devoir et c'est aussi le devoir du comité de veiller à l'observation de la règle 63, portant que tout bill d'intérêt privé et toute pétition demandant la permission de présenter un bill doivent concorder avec l'avis exigé par la loi. Non seulement le président du comité, mais tout député a le devoir d'appeler l'attention de la Chambre sur toute irrégularité touchant la concordance de l'avis avec la pétition et le bill même. Il ressort évidemment de la comparaison du bill avec l'avis et la pétition que le bill demande des pouvoirs dont il n'est question ni dans l'avis ni dans la pétition. J'ai par devers moi la pétition soumise au comité des ordres permanents et recommandée à la Chambre, ainsi qu'un exemplaire des avis. Je ne voudrais pas faire retomber le blâme sur les fonctionnaires du comité, car ils ont pris soin de constater la concordance de l'avis et de la pétition, et d'ailleurs, il ne s'est glissé aucune irrégularité dans les différentes épreuves préliminaires que le bill a subies ; mais voici qu'au moment de délibérer cette mesure, nous constatons qu'on y a inséré des dispositions comportant des pouvoirs et des besoins dont l'avis ne fait pas mention. Sans entrer dans le vif de la question, je puis bien faire observer que lorsqu'il s'agit d'un bill statuant d'une façon fort vague sur la construction d'une voie ferrée destinée à desservir sept ou huit comtés de la province de Québec, on comprend combien il importe de donner avis de la demande de pareils pouvoirs ; car autrement, le bill pourrait subir ses différentes épreuves, sans qu'on ait signalé le fait à l'attention des intéressés. L'avis publié en temps et lieu porte que :

La Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud demandera au parlement du Canada au cours de la session actuelle, une loi prolongeant le délai fixé pour la construction de ce chemin de fer.

Voilà l'objet de la première demande. En second lieu :

L'autorisation de raccorder cette ligne avec d'autres voies ferrées.

Voilà une autre demande :

L'autorisation de faire des arrangements pour se servir d'autres lignes de chemin de fer ; de construire, d'entretenir et d'exploiter des vaisseaux et des véhicules mûs par la vapeur ou l'électricité, des élévateurs, des entrepôts, des docks, des quais et autres bâtiments, et les pouvoirs d'en disposer ; et tous les autres pouvoirs voulus.

—pouvoirs voulus et se rattachant aux pouvoirs demandés. Si le bill, quand il a été porté à la connaissance de la Chambre, avait concordé avec l'avis sur ces points, il n'y aurait pas eu lieu de soulever de question d'ordre. Or, que voit-on dans ce bill ? D'abord, l'article premier demande que ce chemin de fer soit converti en chemin de fer à vapeur. La charte de la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud, charte accordée par le parlement en 1897, stipule la construction d'un chemin de fer électrique. Cette charte fut amendée en 1898, époque à laquelle on demanda de nouveaux privilèges, applicables à un chemin de fer électrique, et il y a tout lieu de croire que le public n'était pas hostile à la concession de pareils privilèges. Je dois ajouter que le délai fixé pour la construction de ce chemin de fer était expiré et la phraséologie de l'avis demandant une prolongation de délai était quelque peu irrégulière, car on aurait dû demander de remettre la loi en vigueur. Le délai, je le répète, était expiré ; on n'a pas même commencé les travaux de construction ; et peut-être pourrait-on alléguer avec un semblant de raison que demander une prolongation de délai revient virtuellement à demander de remettre la charte en vigueur. Mais quand on demande de convertir ce chemin de fer électrique en chemin de fer à vapeur, cela change complètement la situation, et à mon avis, détruit absolument la valeur le l'avis et de la pétition, ainsi que le consentement donné par le comité des ordres permanents relativement à la présentation du bill. Adopter ce bill, c'est convertir ce chemin de fer électrique en chemin de fer à vapeur, qui tombe alors sous l'empire de la loi des chemins de fer, et participe à tous les pouvoirs et à toutes les responsabilités d'une compagnie de chemin de fer à vapeur, chose dont on n'a certainement pas donné avis suffisant aux intéressés des sept ou huit comtés en question.

Ces intéressés se sont présentés devant le comité, et ont demandé qu'on tînt compte

de leurs voeux. C'est au comité des chemins de fer que les adversaires de ce bill peuvent faire valoir leurs raisons contre un chemin de fer à vapeur. Mais, me dira-t-on, pourquoi n'avez-vous pas signalé la chose plus tôt à l'attention de la Chambre ? Je ferai observer que ce bill a été présenté au comité des chemins de fer, à la fin de la séance de vendredi, à la suite d'un débat fort intéressant au sujet d'un bill qui avait soulevé force opposition. Le bill en discussion vint donc sur le tapis à la fin de la séance, après le départ de la plupart des députés, de sorte que la modification apportée au bill échappa à l'attention.

Non seulement on a inséré au bill un article tendant à convertir ce chemin de fer électrique en chemin de fer à vapeur, et cela après que le comité des ordres permanents eût approuvé l'avis supplémentaire, mais la compagnie demande en outre l'autorisation de construire un pont sur le fleuve Saint-Laurent, pouvoir qui ne figure pas dans la législation primitive ni dans l'avis ni dans la pétition. L'article 2 se confond tellement avec un autre article du bill que je me dispense d'en donner lecture ; qu'il suffise de dire qu'il propose d'étendre le pouvoir de la compagnie, relativement à l'émission d'obligations, jusqu'à concurrence de $20,000 par mille de voie simple. Je me contente de signaler le manque de concordance entre le bill et l'avis sur ces trois points importants, et je demande au président du comité d'intervenir et de faire renvoyer le bill au comité des ordres permanets, afin qu'il puisse être présenté un troisième rapport à la Chambre à ce sujet. Je vais citer à la Chambre les règlements, ainsi qu'établis par sir John Bourinot, dans son ouvrage sur la procédure parlementaire :

> Au cas où le comité ne ferait point rapport dans ce sens et si un député est d'avis que certaines dispositions du bill ne concordent point avec l'avis donné à ce sujet, il peut soulever la question de réglement, et c'est à l'Orateur qu'il appartient de se prononcer à cet égard. Relativement au bill tendant à annuler les lois constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Great Western, il fut décidé de renvoyer le bill au comité des ordres permanents, afin qu'il fit rapport à ce sujet. Plus tard, le comité fit un rapport favorable au bill. En pareilles circonstances, il est plus conforme au réglement de rescinder l'ordre soumis aux délibérations du comité général, et de renvoyer le bill au comité des ordres permanents.

Inutile de revenir sur le compte rendu du débat qui eut lieu à cette époque ; qu'il me suffise de citer un extrait de journal de la Chambre de 1870, et cela pour la gouverne du comité :

> Après lecture de l'ordre du jour, portant que le bill amendant les lois constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Grand Occidental subisse sa deuxième lecture.
>
> L'honorable M. Carling, appuyé par M. Shanly, propose, et la question étant proposée, que le bill subisse maintenant sa deuxième lecture,
>
> Et M. Cameron, représentant du district électoral de la circonscription sud du comté de Huron, ayant objecté que certaines dispositions de ce bill, ainsi qu'amendé par le comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, n'étaient prévues ni par l'avis donné en conformité des réglements de la Chambre, ni par la pétition demandant l'adoption de ce bill ;
>
> M. l'Orateur décide que le bill doit être renvoyé au comité des ordres permanents, afin qu'il fasse rapport sur la question de savoir si les pouvoirs que confère ce bill correspondent à l'avis donné ou s'ils y sont renfermés en substance.

Voilà tout ce que je demande pour le moment. On me dira peut-être que ce n'est pas l'heure de soulever pareille question d'ordre et cette objection est peut-être fondée ; mais si le président décide qu'il n'y a pas lieu de soulever cette question, je donnerai avis d'une résolution tendant au même but. Je proposerai que le bill soit renvoyé au comité des ordres permanents pour plus ample délibération et afin de constater si les pouvoirs qu'il s'agit de conférer à cette compagnie excèdent ceux stipuler dans l'avis et la prétention. Pour le moment, je laisse la chose entre les mains du comité.

M. LEMIEUX : La question d'ordre soulevée par le député d'Yarmouth (M. Flint) n'a pas sa raison d'être. Ce bill a été délibéré à deux reprises par le comité des ordres permanents ; il y a été adopté, et si je ne me trompe, il a également reçu l'approbation du comité des ordres permanents du Sénat. Bien plus, il a été délibéré et voté par le comité des chemin de fer. Il s'agit ici d'une mesure fort importante, à laquelle les citoyens de Montréal et des comtés limitrophes de cette ville prennent un vif intérêt. L'honorable député (M. Flint) prétend que les dispositions actuelles du bill ne concordent ni avec les avis ni avec la pétition. J'ai par devers moi les avis et j'y vois que les promoteurs de cette entreprise demandent au parlement de les autoriser à raccorder cette ligne avec d'autres chemins de fer. Il s'agit ici d'un chemin de fer électrique, et les chemins de fer avec lesquels on veut le faire correspondre sont mûs par la vapeur. Par conséquent, les avis donnent à entendre que la compagnie se servira de la vapeur comme force motrice, quand elle fera correspondre son chemin de fer électrique avec des chemins de fer à vapeur. Je dois faire observer que lorsque le bill fut présenté au parlement il y a deux ou trois ans, les initiateurs de ce projet n'ont jamais demandé qu'on insérât au bill les mots " sauf par la vapeur, comme force motrice ". Ce sont les adversaires du bill qui leur ont imposé cette stipulation. Or, au nom des promoteurs de ce bill, je dois déclarer que si on les restreint à l'usage de l'électricité, ce bill ne leur est d'aucune utilité, puisqu'ils seront dans l'impuissance d'établir des correspondances qui leur permettront d'atteindre Montréal, ce qui est leur principal objectif. La question d'ordre soulevée par

mon honorable ami n'a donc pas sa raison d'être, surtout en présence du fait que le bill a déjà été adopté par le comité des ordres permanents de la Chambre des communes et du Sénat, ainsi que par le comité des chemins de fer.

M. FLINT : Le fait que l'honorable député, malgré toute son habileté et son expérience, n'a pas réussi à mieux établir sa thèse, me confirme dans la conviction que mon attitude est légitime. Mais comme il existe quelque doute sur la question de savoir si c'est bien le temps et le lieu de soulever la question de règlement, et afin que M. l'Orateur puisse donner sa décision, je propose que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville): M. le Président, je suis surpris de l'opposition que soulève ce projet de loi qui intéresse seulement une section de la province de Québec ; je suis, dis-je, très surpris de voir qu'un tel projet de loi provoque une opposition aussi acharnée de la part de mon honorable ami (M. Flint) venant des provinces maritimes.

L'objection qu'il fait valoir se rapporte aux avis donnés par les promoteurs.

Il me semble que lorsqu'ils ont donné un avis énonçant qu'ils s'adresseront au parlement pour faire passer un bill les autorisant à faire des arrangements avec des voies ferrées, cela indiquait clairement qu'ils voulaient faire passer leurs chars sur des chemins de fer se servant de la vapeur. Cette compagnie demande de se servir entre autres chemins de fer, du Grand Tronc, et comment pourrait-elle le faire si elle n'avait pas le pouvoir de se servir de la vapeur ? Il serait dans ce cas-là impossible de passer sur ces voies ferrées avec des chars électriques.

De plus toutes les compagnies électriques ont obtenu du parlement le pouvoir de se servir de la vapeur aussi bien que de l'électricité. Ainsi, la compagnie du chemin de fer urbain de Montréal qui se sert de l'électricité peut aussi utiliser la vapeur comme pouvoir moteur.

Au fond, là n'est pas le vrai motif de cette opposition ; elle vient du mécontentement de certains individus qui, voyant que le comité des chemins de fer a adopté ce bill, viennent ainsi à la dernière minute, soulever cette opposition, au lieu de proposer tout simplement—ce qui serait plus brave—le renvoi à six mois. On se sert de la prétendue insuffisance des avis comme d'un prétexte, voilà tout.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le règlement veut maintenant que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux, quitte à reprendre plus tard ses délibérations. Quand l'Orateur reprend le fauteuil, l'on peut proposer une motion tendant à renvoyer le bill au comité des ordres permanents, afin qu'il délibère la question en litige. M. Flint propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux quitte à siéger de nouveau.

Le comité consent-il à adopter la motion?

Quelques VOIX : Non.

La motion est adoptée, sur division—Pour, 57 ; contre, 27.

M. FLINT : Je propose :

Que le bill (n° 112) soit renvoyé au comité des ordres permanents, pour plus ample délibération.

Adopté.

ASSOCIATION DES INFIRMIERES CANADIENNES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 88) amendant l'Association des infirmières canadiennes.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Il serait peut-être préférable de ne pas adopter ce bill maintenant. Il a été étudié à diverses reprises en séance de comité, et les renseignements obtenus jusqu'ici ne semblent pas autoriser son adoption. Peut-être existe-t-il d'autres renseignements qui n'ont pas encore été portés à la connaissance du comité, et en pareilles circonstances je serais bien aise que l'honorable député nous les fît connaître. S'il est en mesure de nous prouver qu'il existe une demande générale au pays en faveur de ce bill, je suis prêt à cesser toute opposition.

M. CLARKE : Ce bill est calqué, en grande partie, sur celui qui a été présenté à la Chambre l'année dernière et qu'il a fallu retirer, en raison des objections soulevées par quelques députés. En le présentant de nouveau cette année, nous en avons éliminé les dispositions qui prêtaient à la critique. Voilà deux mois que la Chambre en est saisie. Il y a quelques semaines, le comité des bills d'intérêt privé, après l'avoir étudié, rendit compte de ses délibérations à la Chambre, qui renvoya le bill à ce comité, où après avoir été délibéré de nouveau, il fut renvoyé à la Chambre. La meilleure preuve qu'une organisation de ce genre est d'urgence, c'est que des dames occupant une place distinguée dans la profession d'infirmières, demandent que cette association soit constituée en corporation. Il existe de semblables institutions aux Etats-Unis et en Angleterre, et l'absence de pareille organisation au Canada fait que les infirmières n'occupent pas la situation à laquelle leurs capacités et leur expérience leur donnent droit. J'ignore quels renseignements l'honorable député (M. Johnston) désire avoir ; mais s'il est quelque article du bill contre lequel il ait des objections à formuler, je serai bien aise de lui donner à ce sujet les renseignements voulus.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'honorable député (M. Clarke), j'en suis convaincu, ne présenterait pas semblable mesure, s'il avait reçu de personnes qui on embrassé cette importante profession au Canada des représentations de nature à lui faire croire qu'elles s'opposent à ce bill. Cette loi intéresse, dans une large mesure, des personnes demeurant dans la ville de Toronto, qu'il représente ici, mais tout le reste du pays y est également intéressé. Si mes renseignemnts sont exacts, il est certaines parties du pays qu'on n'a pas consultées à ce sujet. J'ignore si l'on a demandé l'avis des intéressés de la Nouvelle-Ecosse ; mais si on l'a fait et qu'ils approuvent ce bill, je consens volontiers à le laisser adopter. Comme cette mesure intéresse nombre de personnes qui se livrent à l'exercice de cette profession dans ma province, je suis d'avis qu'il aurait fallu leur demander leur avis à ce sujet.

M. CLARKE : Voilà bientôt deux mois que la Chambre est saisie de ce bill. L'honorable député (M. Johnson) qui représente ici un comté de la Nouvelle-Ecosse a sans doute adressé des exemplaires du bill à ses commettants, et s'il en a reçu des plaintes, il pourrait les présenter maintenant à la Chambre. Il a déjà été en lieu de la faire en deux circonstances différentes, lorsque le bill était délibéré en séance de comité. J'ajouterai qu'une dame qui occupe une place distinguée parmi les infirmières de la Nouvelle-Ecosse n'est nullement hostile à la mesure. Si l'honorable député veut bien me dire en quoi l'adoption de ce bill peut porter atteinte aux intérêts de la profession des infirmières, je serai bien aise de l'entendre formuler ses griefs à ce sujet.

Le MINISTRE DE LA MARINE : Ce bill tend à constituer en corporation une association purement volontaire. Dans sa teneur primitive, le bill excluaît de cette association nombre d'infirmières qui, de l'avis des députés, avaient droit d'y être affiliées. La Chambre renvoya alors le bill au comité des bills d'intérêt privé, pour plus ample délibération. On y amenda le bill, et on en fit disparaître la disposition qui prêtait à la critique, et aujourd'hui il n'y a plus aucune catégorie d'infirmières qui soient privées du droit de s'affilier à l'association, ni de distinctions établis entre les membres de l'ordre et les infirmières qui exercent leur profession dans toute l'étendue du pays. Le comité a étudié le bill à fond ; la Chambre l'a longuement discuté, et maintenant qu'on en a fait disparaître la seule disposition critiquable, rien ne s'oppose plus à son adoption.

M. WADE : D'après la teneur actuelle du bill, quelles sont les stipulations relatives à l'affiliation à la société ?

Le MINISTRE DE LA MARINE : D'après la teneur actuelle de l'article 5, sont éligibles toutes les infirmières exerçant cette profession, graduées et portant des certificats délivrés par les autorités d'un hôpital constitué en corporation au Canada, ou de tout hôpital sous la direction des gouvernements provinciaux ou des autorités municipales, ou qui ont obtenu leurs dégrés et leurs certificats de tout autre hôpital approuvé par l'association et qui ne donne pas moins de deux années d'instruction aux infirmières avant de leur accorder des certificats.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Le ministre devrait citer un autre article du bill, qui metterait la Chambre en lieu de mieux juger des aptitudes exigées des infirmières. Il s'agit du deuxième examen exigé des infirmières, pour obtenir leurs dégrés.

Plusieurs VOIX : Non.

M. JOHNSTON : Pardon, cela existe. Si le ministre veut bien relire le bill, il se convaincra que l'association a le pouvoir de prescrire un deuxième examen que les infirmières devront subir, quand bien même elles auraient pris leurs degrés dans des hôpitaux très autorisés au pays.

L'honorable M. ROSS (Victoria, N. E.) : Ce bill a été renvoyé au comité une deuxième fois et on en a éliminé toutes les dispositions qui avaient soulevé des critiques ici, y compris l'objection formulée par le député d'Oxford-nord (M. Sutherland) ; et ce dernier m'a déclaré qu'à ses yeux le bill ne laisse plus rien à désirer. Le député de Toronto-ouest ayant corrigé tout ce que le bill avait de défectueux, rien ne s'oppose plus à son adoption, et à titre de député de la Nouvelle-Ecosse, je ne crains pas d'affirmer que la province n'a rien à craindre de l'adoption de cette législation.

M. SCHELL : Quand ce bill a été soumis au comité, au début, je l'ai combattu de toutes mes forces ; mais maintenant qu'on en a éliminé tout ce qu'il avait de défectueux, je l'approuve entièrement. Le député du Cap-Breton (M. Johnston) prétend que les examens prescrits par le bill sont trop multipliés. Voyons ce qui en est. L'article 6 stipule que le conseil peut exiger un examen. C'est là une disposition facultative. L'article 5 décrète que pour devenir membres de l'association les infirmières devront être porteurs de certificats établissant qu'elles ont suivi des cours préparatoires pendant deux ans. Cela donne à ces infirmières le droit de s'affilier à l'association ; mais au cas où il existerait des incapacités autorisant un examen, il est stipulé dans l'article en question qu'on pourra leur faire subir un examen. On a donc éliminé du bill tout ce qui prêtait à la critique et c'est à bon droit que le ministre de la Marine et des Pêcheries affirme qu'il convient d'adopter cette mesure dans sa teneur actuelle. A mon avis, c'est là une association purement volontaire, toute au bénéfice des infirmières.

M. HACKETT : Le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui me paraît parfaitement renseigné au sujet de ce bill, pourrait-il me dire si l'hôpital de Charlottetown se trouve placé dans la même situation qu'il occupe actuellement ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A mon avis, ce bill n'établit pas d'inhabilités contre les gradués d'aucun hôpital du Canada. Toute infirmière qui reçoit ses degrés d'un hôpital canadien peut s'affilier à l'association ; mais comme certains députés tenaient à inclure les gradués des hôpitaux des Etats-Unis, on a proposé un amendement stipulant que le président du conseil des médecins de chaque province pourrait leur faire subir un examen, outre le certificat qu'elles sont tenues de fournir.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : J'ajouterai que toutes les infirmières à l'hôpital de Charlottetown peuvent devenir membres de l'association, en subissant un certain examen.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'examen n'est pas de rigueur.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : L'association peut l'exiger.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Mon honorable ami se trompe là-dessus. L'association ne peut pas l'exiger, mais le président de la société médicale de la province possède ce droit.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Que le ministre de la Marine lise l'article, il en comprendra mieux la portée.

M. BELCOURT : Je demanderai au représentant de Toronto-ouest si ce bill exclut de l'association les personnes qui exercent le métier d'infirmières depuis vingt-cinq ans et qui ne sont pas aujourd'hui en mesure d'obtenir leurs certificats.

M. McLENNAN : Il y a beaucoup d'excellentes infirmières qui ne sont pas en mesure de subir des examens devant la société médicale, qui sont peu au courant de la théorie de l'anatomie, de la physiologie et de la science médicale, mais qui, néanmoins, sont capables de faire le travail qui est demandé d'elles. Ces personnes qui n'ont pas suivi de cours préparatoire, n'en ont pas moins acquis dans la pratique toutes les connaissances voulues. De fait, ce n'est pas la connaisance théorique de ces différents sujets qui fait d'une personne une véritablement bonne infirmière. Une personne patiente, soigneuse, douce, qui se tient au chevet d'un malade est une infirmière idéale, et personne dans ce parlement ne voudrait empêcher une telle personne, si elle a de plus beaucoup d'adresse et d'expérience, de se livrer à l'exercice de sa profession.

M. DAVIS : Le présent bill n'empêche pas les infirmières de se livrer à l'exercice de leur profession n'importe où, même si elles ne sont pas membres de cette association. Il se borne à instituer civilement une association d'infirmières dont personne n'est tenu de faire partie.

M. McLENNAN : Je propose que le président lève la séance.

M. WADE : Je désire faire quelques observations avant que cette motion soit mise aux voix.

Il y a deux ou trois semaines, quand cette mesure fut soumise au comité, celui-ci a semblé en approuver le but, mais il appréhendait que ce bill n'eut pour résultat de créer une classe privilégiée dont les membres jouiraient d'un certain prestige au détriment des autres. La discussion a surtout porté sur le nombre de lits requis dans l'hôpital. Toute restriction a été abolie et les dispositions du bill sont tout à fait plausibles. Le projet de loi stipule que l'association pourra exiger un examen. Il me semble convenable que cet examen soit subi devant le bureau médical de la province. Je crois que les infirmières doivent avoir certaines qualités, outre la douceur et la patience. Ces deux dernières sont indispensables, mais il est juste d'en exiger d'autres.

M. McCREARY : Comment savons-nous que les promotrices de la présente mesure sont réellement d'habiles infirmières? Si ce bill devient loi, elles feront partie de l'association et auront droit de dire qui seront ou ne seront pas membres de leur société. Et pourtant, rien ne nous garantit qu'elles ont elles-mêmes les qualités requises. Il y a beaucoup d'infirmières disséminées par tout le Nord-Ouest et qui, y ayant exercé leur profession pendant les trente dernières années, sont d'aussi bonnes infirmières que celles qui ont subi des examens ou qui en subiront plus tard, en vertu des dispositions de ce bill, et pourtant elles seraient exclues de l'association. Cette mesure n'a pas été suffisamment examinée. Quand elle fut renvoyée devant le comité, le comité des chemins de fer siégeait et plusieurs de ses membres qui font également partie du comité des bills d'intérêt particulier n'ont pu assister aux séances de ce dernier. Si ce projet doit réussir, ce ne sera qu'après avoir été soigneusement mûri. Qu'il soit renvoyé devant le comité pour y être examiné lors de la prochaine session. Dans l'intervalle, que des exemplaires du bill soient transmis aux différents hôpitaux et aux maternités de tout le pays pour savoir ce que ces établissements pensent de ses dispositons. Nous savons à quoi nous en tenir quant à la profession médicale. Un homme ayant les connaisances voulues peut pratiquer la médecine dans la province où il est domicilié et non dans une autre ; on peut en dire autant des membres du barreau parce que des mesures semblables à celle-ci ont été adoptées

par le parlement fédéral et les législatures des provinces sans avoir été suffisamment mûries. Si la loi qu'on propose doit s'appliquer à tout le Canada, tous les intéressés doivent être à même d'en comprendre la portée. Ces personnes, qui ont consacré la plus grande partie de leur existence à avoir soin des malades dans l'ouest—je parle des religieuses et des sœurs de la Miséricorde—devraient, à ce titre seul, pouvoir faire partie de l'association projetée, si elles le désirent, sans être tenues de subir un examen, au caprice de quelques favorites formant une classe privilégiée.

Mise aux voix, la motion est repoussée—Pour, 41 ; contre, 57.

M. McLENNAN : L'article dont il est question se lit comme suit :

Il devra être constitué a chaque réunion annuelle un bureau consultatif pour la direction de l'association. Le bureau pourra exiger des personnes aspirant à se faire membres de l'association, qu'elles subissent un examen devant un jury composé de médecins choisis et désignés dans chaque province, par le président de l'association médicale de telle province, pourra imposer des peines pour conduite dérogatoire à la dignité professionnelle——

Comme on le voit, c'est une chambre étoilée.

—annuler, pour cause, les certificats établissant l'admission dans l'association et surveiller les affaires de la dite association, en général.

Ces dames n'auraient qu'à porter une accusation contre la personne ou le groupe de personnes qu'elles ne voudraient pas recevoir dans leurs rangs. En réponse au représentant d'Annapolis (M. Wade), je dirai qu'il n'y a pas une seule infirmière du Canada qui n'ait un certificat. Quant à moi, à titre de médecin, je considère que les hôpitaux ou les institutions qui lui ont délivré ce certificat sont bien meilleurs juges en la matière qu'un groupe de médecins exerçant leur profession dans n'importe quelle partie du Canada. Ceux-ci peuvent être versés dans la physiologie, la matière médicale, l'anatomie, posséder toutes les connaissances théoriques relatives à leur profession, pourtant je préfèrerais de beaucoup à leur certificat celui des autorités d'un hôpital recommandable.

M. l'ORATEUR : L'heure réservée à l'examen des bills d'intérêt particulier étant expirée, la Chambre reprendra ses délibérations sur la motion de M. Fielding.

SUBSIDES.—TAXATION DES TERRES DE LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE CANADIEN.

Reprise du débat sur la motion de l'honorable M. Fielding : Que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. R. L. RICHARDSON (Lisgar) : M. l'Orateur, avant que vous ne quittiez le fauteuil, je désire traiter brièvement un sujet d'une importance considérable : l'exemption accordée à la Compagnie du Pacifique Canadien quant au paiement des taxes sur les terres reçues en subvention. Un triste événement m'ayant appelé à Winnipeg lorsque la Chambre fut dernièrement saisie de cette question, je n'ai pu prendre part au débat qui eut lieu alors. Celui-ci s'est terminé par l'adoption d'une résolution permettant au gouvernement de demander aux cours de justice une interprétation légale de la clause relative à la durée du délai d'exemption. A mon avis, il est regrettable que la Chambre ait adopté cette résolution. Il ressort clairement de la discussion qui a eu lieu que les tribunaux qui seront chargés d'interpréter cette clause ne considèreront que les termes mêmes de celle-ci, et la décision qui sera rendue est fort douteuse. Des députés et des membres du cabinet soutiennent que cette clause signifie que le délai d'exemption doit commencer à courir de la date de l'émission des lettres patentes. J'ai appris avec plaisir de la bouche du ministre de l'Intérieur que les lettres-patentes sont émises présentement et que bintôt elles l'auront toutes été. Mais si l'exemption doit être de vingt ans à compter de la date de l'émission des lettres patentes, l'exemption durera quarante ans, au lieu de vingt, comme il avait été compris en 1881, lors de la ratification du contrat. Ce sera une injustice grave envers les colons du Nord-Ouest, qui espéraient alors que le délai d'exemption ne courrait que pendant vingt ans, à compter de la ratification du contrat. On devrait appliquer à la présente question les sages principes énoncés avec tant de vigueur cette après-midi par les ministres des Chemins de fer (l'honorable M. Blair) et des Finances (l'honorable M. Fielding), et par le premier ministre (le très honorable sir Wilfrid Laurier).

Lors du débat concernant une subvention supplémentaire à l'Ile du Prince-Edouard, on a posé en principe qu'il fallait envisager cette question au point de vue de l'équité. L'Ile du Prince-Edouard, disait-on, n'avait pas de réclamation légale, mais cette province avait certains titres et il fallait les reconnaître pour être équitables. Je considère que si le parlement du Canada est aujourd'hui saisi d'une question à laquelle il faut appliquer les principes de l'équité, c'est cette question de la taxation des terres de la Compagnie du Pacifique Canadien. J'ai lu avec un vif intérêt la proposition récente du chef de l'opposition, par laquelle les terres devraient être taxées et que nous devrions tenir nos engagements envers les colons du Nord-Ouest, et que, si le Pacifique Canadien se sent lésé, ou croit avoir droit à une indemnité, le parlement du Canada devrait examiner ce qu'il donnera à la compagnie pour la dédommager. Mais je crois que tous les hommes bien pensants et sages admettront que nous devrions nous montrer justes envers la population du Nord-Ouest, que vû qu'il appert des débats qui eurent lieu lorsque le contrat fut soumis au parlement, que la députation entière croyait que la durée de

l'exemption serait de vingt ans, et vû que la population du Nord-Ouest s'est établie là-bas parce qu'elle partageait cette opinion, nous devrions respecter nos engagements et déclarer que la période d'exemption a pris fin à l'expiration de vingt ans à compter de la ratification du contrat. Ceux qui ont entendu les débats qui ont eu lieu dans cette enceinte de temps à autre se rappellent avec quelle force on a prétendu que l'exemption devait prendre fin au bout de vingt ans à compter de la date, et non de la ratification du contrat. J'ai moi-même cité un discours prononcé par sir Hector Langevin, lorsqu'il était ministre des Travaux publics. Il déclarait qu'à l'expiration de vingt ans à compter de la date du contrat, les seules terres exemptes de la taxation serait la plateforme de la voie ferrée sur un largeur de 100 pieds. J'ai également cité les discours de M. Ross, alors représentant de Middlesex-ouest et aujourd'hui premier ministre d'Ontario, de M. Rinfret, du présent ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson), et de plusieurs autres personnes, et ces citations démontraient clairement qu'à leur avis, la période d'exemption prendrait fin au bout de vingt ans après la ratification du contrat. Je dis donc que nous devrions remplir nos engagements envers cette population et que, si nous soumettons l'affaire aux tribunaux, ce que le parlement a cru sage d'ordonner, il est pour le moins probable que les cours de justice se baseront uniquement sur les termes de la cause qu'ils interprèteront peut-être de la même manière que plusieurs députés et quelques membres du gouvernement qui disent que la période d'exemption ne commence à courir que de la date de l'émission des lettres patentes.

Si telle était leur interprétation, elle serait basée sur une subtilité ; voilà le danger de soumettre cette question aux tribunaux. Le parlement devrait interpréter la clause où s'il n'adopte pas une loi d'interprétation——

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas droit de critiquer une décision de la Chambre, s'il ne se propose pas d'en demander la reconsidération. Il doit s'abstenir de tout observation relative aux mesures adoptées par la députation.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je suis content que vous me repreniez, M. l'Orateur. Je ne suis pas versé dans la procédure parlementaire, mais je m'efforcerai de ne pas sortir du champ de la discussion. J'étais sur le point de démontrer que les tribunaux, si l'affaire leur est soumise, pourront baser leur décision sur la stricte interprétation des termes de la clause, tandis que la parlement devrait tenir compte de tout.

M. l'ORATEUR : L'honorable député n'a pas droit de critiquer une décision de la Chambre. Celle-ci peut avoir été sage ou erronée, mais il n'a pas droit de s'en plaindre.

M. RICHARDSON (Lisgar) : A vrai dire, je ne propose pas la reconsidération de cette décision. Toutefois, je ne crois pas enfreindre le règlement en disant que bien qu'il me soit permis de proposer une loi d'interprétation, j'admets volontiers que je dois m'incliner devant la décision contraire du parlement.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Parfois le règlement de la Chambre n'est pas rigoureusement appliqué, à moins qu'il ne soit invoqué d'une manière spéciale. Vu que l'honorable député désire faire connaître son opinion devant la Chambre, je demanderai que le règlement ne soit pas mis en vigueur d'une manière sévère.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je remercie le ministre de l'Intérieur de sa bienveillante intervention. Je ne veux pas enfreindre le règlement. Néanmoins, cette affaire m'intéresse vivement, et je désire obtenir les meilleurs résultats. Je suis certain que la Chambre voudrait aussi prendre la décision la plus sage. J'étais sur le point de dire que je suis fermement convaincu que quelque soit l'interprétation donnée à cette clause par les tribunaux, une grave injustice sera commise envers la population du Nord-Ouest si la période d'exemption doit être de quarante ans, au lieu de vingt, comme il a été entendu lors de la passation du contrat. Ces jours derniers j'inscrivais sur l'ordre du jour une interpellation touchant l'attitude que prendra le gouvernement lorsque l'affaire sera soumise aux tribunaux. La réponse qu'on m'a faite, sans être absolument satisfaisante, sera bien accueillie d'un grand nombre de citoyens du Nord-Ouest. Le ministre m'a répondu que le gouvernement chercherait à faire prévaloir l'interprétation qui serait la plus favorable à la population de l'ouest. Pourtant, l'intention des parties lors de la passation du contrat me semble si évidente que, ayant consulté mes amis et ayant réfléchi pendant quelques semaines, j'ai résolu de demander à la Chambre d'adopter une résolution priant le gouvernement d'exposer aux tribunaux que la période d'exemption a commencé à courir de la date de la ratification du contrat et s'est terminée vingt ans plus tard. Je préfèrerais, cela va de soi, que la question ne fut pas soumise aux cours de justice. Je maintiens avec toute l'énergie que je possède que nous devrions règler cette question d'après les principes généreux de l'équité et que, s'il faut payer au Pacifique Canadien un montant annuel, ou une somme fixe, en retour des avantages que la rédaction de cette clause peut lui conférer, nous devrions, si nous n'interprétons pas celle-ci, conclure quelque arrangement avec cette compagnie pour faire rentrer ces terres dans le domaine public et permettre aux colons de jouir des avantages d'une taxation générale.

De plus, le parlement seul est en mesure de rendre justice dans cette affaire. Si je

comprends bien, les tribunaux ne tiendront pas compte de l'intention des parties et ne prendront pas connaissance des débats qui ont eu lieu en 1881, lorsque le contrat fut délibéré par la Chambre. Puisqu'il en est ainsi, je persiste à dire que seul le parlement peut règler cette question, selon les principes de l'équité. Je suis porté à croire que le mot "octroi" sera mal interprété. L'article dit que les terres seront exemptes de taxation pendant vingt ans, "à compter de leur octroi par la Couronne." Les uns prétendront que les mots "leur octroi par la Couronne" signifient l'émission des lettres patentes. Or, je maintiens que ces mots veulent dire le don de ces terres à la compagnie, et comme je l'ai démontré assez longuement lors d'un discours précédent, quand une loi lui accorda ces terres, la compagnie en devint propriétaire tout comme si elle avait reçu les lettres patentes.

La compagnie demanda le paiement des subventions en argent au fur et à mesure de l'échéance, mais elle ne demanda pas d'être mise en possession des terres ; la faute cependant n'en fut pas aux colons ni au parlement, disons-le en toute justice. Mais je maintiens que la compagnie a eu tort de ne pas demander les terres avant de les avoir vendues. Cela étant, elle a reçu ce qu'on appelle en Angleterre, un octroi en vertu d'un statut, ou le don de terrains, et il serait injuste de prétendre que par octroi il faut entendre l'émission des lettres patentes. Mais il est à craindre que les tribunaux n'interprètent ainsi ce mot. Par conséquent, je prétends que le parlement, et non les cours de justice, devrait trancher la difficulté.

L'une des stipulations du contrat porte que les terres seront sujettes à la taxation si elles sont vendues ou occupées, lors même que les lettres patentes n'auraient pas été émises. Je dis donc que si ce principe s'applique dans un cas, même avant l'émission des lettres patentes, il s'applique dans l'autre, du moins il est raisonnable de le croire. Mais, nous dit-on, adopter une loi d'interprétation c'est léser les droits acquis de la compagnie. A ceux qui énoncent cette théorie, je répondrai qu'en 1894, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) a proposé l'adoption d'une loi interprétative d'une clause de la charte du chemin de fer Canadien du Pacifique. Sous l'empire de sa charte, la compagnie pouvait importer en franchise tous les matériaux nécessaires à la construction primitive de la voie ferrée, des ponts, etc. La compagnie construisit son chemin de fer, et en 1896, un arrêté ministériel déclarait que la construction était terminée. Plus tard, néanmoins, la compagnie qui désirait ériger de nouveaux ponts demanda la remise des droits sur les matériaux qui devaient entrer dans leur construction. Sir John Thompson, alors ministre de la Justice, annonça qu'il était impossible d'obtempérer à cette demande et de faire remise des droits, vu l'adoption de l'arrêté du conseil déclarant que la construction du chemin de fer était terminée. Par suite de cette décision, l'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux proposa un bill déclarant :

Qu'il est opportun de stipuler que les mots "construction primitive", dans l'article 1 du chapitre 76 des statuts de 1882 concernant le droit de remise sur certains articles fabriqués au Canada, pour servir à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique seront interprétés de manière à s'étendre et à s'appliquer à la construction du premier pont en fer ou en acier dans une localité, mais non à la reconstruction ou à la réparation de celui-ci.

Voici un exemple frappant de l'interprétation du contrat en faveur de la compagnie. Je lis dans les Débats :

M. LAURIER : L'honorable gentleman veut-il nous fournir des explications ?

M. HAGGART : La résolution a pour but d'interpréter l'article 1 du chapitre 7 de 45 Vict., qui dit :—

M. Laurier combattit le projet et feu M. Dalton McCarthy fit quelques observations abondant dans le même sens et déclarant que cette résolution, ayant pour but d'interpréter le contrat, ne devrait pas être adoptée. Sir John Thompson tint la langage suivant :

Je crois que ce n'est pas un exposé fidèle de la situation. Bien qu'il y ait lieu de demander le dépôt de la demande qui nous a été faite et de la correspondance que celle-ci a provoquée, je crains que cette correspondance ne suffise pas à jeter beaucoup de jour sur la question. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique prétend que l'expression "construction primitive" s'applique à toute première construction de fer ou d'acier. Mais, dans le but de sauvegarder nos finances, je me suis cru tenu d'interprêter la loi comme si elle ne s'appliquait pas à ces constructions, vû que nous avions déclaré que le chemin de fer était terminé, en ce qui avait trait au paiement de la subvention.

Ainsi, je le répète, sir John Thompson déclara qu'il fallait adopter une loi d'interprétation afin de pouvoir accorder la remise. Plus tard, un débat s'engagea et feu M. Dalton McCarthy prononça ces paroles :

Quant à moi, je ne consens pas, et je ne crois pas que la Chambre consente à modifier le contrat signé avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Malgré tous les déguisements sous lesquels on nous présente cette résolution, elle n'est ni plus ni moins qu'une modification du contrat dans l'intérêt de la compagnie. Les termes du contrat signifient, ou ne signifient pas, que la compagnie a droit à cette remise. Selon moi, le ministère de la Justice est d'avis que, d'après la teneur du contrat, la compagnie n'a pas droit de bénéficier de cette remise, et c'est assurément de cette manière que j'aurais moi-même interprété le contrat, en lisant le statut. La compagnie demande, en réalité, au gouvernement du Canada, une remise de plus de 30 pour 100 sur le coût des ponts qu'elle construira pour remplacer ceux construits tout d'abord. En nous basant

sur les chiffres mentionnés dans le rapport, qui sont les seuls renseignements que nous possédions, la dépense totale sera d'environ trois quarts de million de dollars, et la remise s'élèvera à $200,000.

M CHARLTON : Elle sera plus forte encore, car il est nécessaire de terminer l'ouvrage et la compagnie construit des ponts depuis 1891.

M. McCARTHY : Je ne consens pas à modifier soit une ligne, soit une lettre du contrat. En vertu de son contrat, la compagnie a pu vendre ses obligations, construire sa voie et payer des dividendes, et, je le répète, d'après son contrat, elle a ou elle n'a pas droit à la remise en question. Je ne voudrais pas enlever à la compagnie le moindre droit qu'elle possède en vertu de son contrat, mais je ne consens pas, et je me demande pourquoi nous consentirions, à donner à celui-ci un sens différent de celui qu'il comporte.

Subséquemment, M. McCarthy prononça ces paroles :

Je crois que la Chambre comprendra parfaitement que cette modification du contrat entraînera une dépense qui se chiffrera par plusieurs millions, avant que tout soit fini.

C'est là une importante déclaration.

Nous ferons bien, je crois, de nous rendre compte de ce que nous faisons. A vrai dire, cela importerait peu si la compagnie avait droit de demander cette modification—car c'en est une—qui nous est aujourd'hui demandée par le ministre des Chemins de fer. Mais, quant à moi, je ne considère pas que ce soit une question secondaire ; c'est, à mon avis, une modification importante du contrat.

Un long débat s'ensuivit auquel prirent part un grand nombre de députés. Comme je le disais dernièrement, le représentant de Simcoe-sud (l'honorable M. Tisdale) supplia la Chambre de traiter la question avec beaucoup de largeur de vue et de ne pas s'arrêter à des subtilités. Bien que lorsque j'ai présenté dernièrement une motion, l'honorable député l'ait vivement combattue, disant qu'il espérait ne pas contribuer à interpréter un contrat, ce qui ne doit pas avoir lieu dans un pays anglais, néanmoins, lors du débat de 1894 que j'ai cité, il s'était fortement prononcé en faveur de l'interprétation. Je constate qu'avant que la motion fut mise aux voix, M. Mills, de Bothwell, aujourd'hui ministre de la Justice, a fait une brève déclaration, disant :

Je suis prêt à combattre ce que nous avons raison de combattre et ce qui ne fait pas partie du contrat tel que je le comprends, mais je ne consens pas à modifier ce qui, à mon avis, a été l'intention première du parlement, d'une part, et de la cité d'autre part.

M. MULOCK : Où constatez-vous cette intention ?

M. MILLS (Bothwell) : Dans les Statuts et dans le débat qui eut lieu lorsque l'arrangement fut conclu entre la compagnie et le gouvernement.

Ainsi, de l'avis même de M. Mills, il se basait sur le débat qui eut lieu, en 1881, lors de la ratification du contrat.

Puisque le ministre de la Justice entretenait alors cette opinion, j'ai lieu de prétendre que ce parlement devrait règler la question, sauvegarder les droits des colons de l'ouest et empêcher que l'exemption dure plus de vingt ans, à compter de la ratification du contrat. J'ai trouvé dans la liste de ceux qui s'étaient prononcés en faveur de cette interprétation les noms des personnes suivantes : MM. Beausoleil, Bennett, sir John Carling, Carroll, Choquet, Montague, Guay, Haggart, Harwood, Laurier, Livingstone, Maclean (York), McGregor, Mignault, Mills, Rinfret, Tarte, sir John Thompson, M. Wilson, et plusieurs autres citoyens marquants d'alors. J'ai constaté que cette loi d'interprétation avait été adoptée par 100 voix contre 15. S'il est possible d'obtenir la grande majorité des suffrages des membres du parlement en faveur de l'interprétation d'une loi au bénéfice du Pacifique-Canadien, ce n'est assurément pas trop demander que de vouloir protéger les intérêts des colons, et si nous ne pouvons obtenir une majorité de 80 ou 90 voix, nous pouvons certifier avoir la majorité des suffrages quand il s'agit de rendre justice aux colons.

Je demande pardon à la Chambre, si je retarde ses travaux à chaque période avancée de la session. J'ai déjà traité ce sujet à une ou deux reprises et, je le répète, seule l'importance de l'affaire me guide en ce moment. J'ai l'honneur de proposer appuyé par l'honorable représentant d'Alberta (M. Oliver) :

Qu'en vertu d'une résolution adoptée le deuxième jour d'avril dernier, cette Chambre ayant exprimé son intention d'obtenir une interprétation judiciaire de la clause du contrat signé avec le chemin de fer Canadien du Pacifique concernant l'exemption de taxes relative aux terres octroyées à la compagnie, la Chambre demande maintenant au gouvernement de soumettre aux tribunaux la question de savoir si la période d'exemption visée dans le contrat commence lors de la ratification par le parlement du contrat accordant la subvention en argent et en terres.

Je puis dire que, s'il est à désirer que le gouvernement soutienne cette thèse devant les cours de justice—ce que je demande parce que je crois qu'elle exprime fidèlement l'intention du parlement lors de la ratification du contrat—et si le gouvernement la soutient, il pourra quand même obtenir une interprétation plus modérée de la clause. Je crois que nous devrions au moins tenter d'obtenir l'interprétation la plus favorable, mais comme je le disais en commençant, je regrettais, et je regrette beaucoup, que la Chambre fût disposé à soumettre l'affaire aux tribunaux. Je crois que le parlement devrait la règler et rendre justice aux colons de l'ouest, en reconnaissant généreusement que leur réclamation est équitable.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR (l'honorable Clifford Sifton) : Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Richardson) ait lieu de demander au parlement de l'excuser s'il

retarde ses travaux, car l'importance de la question justifie bien le temps qui lui a été consacré pendant la présente session. Je ne crois pas néanmoins que l'honorable député ait rien ajouté à ce qui a été dit dans cette enceinte dans une ou deux circonstances antérieures. Il me suffira de répéter que les précédents mentionnés auparavant et celui qui a été invoqué aujourd'hui touchant la subvention acordée à l'Ile du Prince-Edouard sont uniquement des exemples d'une entente intervenue entre les deux parties intéressées. Ainsi, quand il s'est agi de la remise accordée en vertu d'une clause du contrat signé avec le Pacifique-Canadien, la compagnie et le gouvernement d'alors ont discuté l'affaire et sont convenus de l'interprétation que le contrat comportait. Puis, le gouvernement de crainte que cette interprétation ne fut pas légale et dans le but de se protéger, proposa une loi pour dissiper tout doute. Ce n'est pas là un exemple d'une modification ou d'une interprétation d'un contrat par le parlement nonobstant les désirs contraires de l'une des parties. Cela est si évident que ce serait en pure perte de temps que je m'attardais à le démontrer.

Mon honorable ami soulève la question d'une indemnité que la Chambre pourrait accorder aux colons du Nord-Ouest qui n'ont pas pu taxer ces terres à l'époque où ils pensaient pouvoir le faire, mais nous n'avons pas à nous occuper de cette question, et nous ne pourrons pas l'étudier avant de savoir quelle est la véritable interprétation du contrat et quelle sera la décision des tribunaux. Je crois qu'il ne serait pas sage de tenter de lier le gouvernement de cette façon. J'avoue volontiers, comme je l'avouais dernièrement, que si les jurisconsultes de la Couronne, le procureur choisi par le gouvernement ou le ministre de la Justice sont d'avis qu'il y a lieu d'espérer qu'on réussira à faire juger que le délai de vingt ans a commencé à courir de la date de la ratification du contrat par le parlement, le gouvernement sera très heureux de soutenir cette thèse. Mais, je crois que chaque membre de la Chambre admettra que, tant que les jurisconsultes de la Couronne n'auront pas mûri l'affaire, sur présentation d'une motion dont le gouvernement n'a pas pu étudier la teneur exacte et dont il n'a eu connaissance que lorsqu'elle a été lue par l'honorable député——

M. RICHARDSON (Lisgar) : J'ai donné avis de la motion il y a environ trois semaines.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans la même teneur ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Exactement. La motion a été publiée dans les procès-verbaux pendant deux ou trois semaines.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'avoue avoir laissé passer cet avis inaperçu. La Chambre a été à plusieurs reprises saisie de cette question et la multiplicité des procédures, je le suppose, m'a empêché de prendre connaissance de cet avis et j'ignorais qu'une nouvelle résolution devait être présentée. Je persiste à croire qu'il ne serait pas sage de la part de la Chambre d'obliger le gouvernemnt à suivre une ligne de conduite que les jurisconsultes de la Couronne jugeraient imprudente et non susceptible d'aboutir à un résultat heureux. La question a déjà été soumise aux tribunaux plus d'une fois sous différents aspects. Lors d'un procès jugé dans la province du Manitoba, le présent juge en chef de la province, juriste très habile s'est porté dissident. Il fit un exposé très complet et fort judicieux de toute l'affaire. Mais je suis tenu d'avouer que rien dans son jugement ne permet de conclure que le délai de vingt ans a commencé à courir de la date de la ratification du contrat. Dans l'argumentation du juge en chef, on trouve bien des motifs de prétendre que le délai de vingt ans a commencé à courir de la date à laquelle la compagnie eut droit aux terres, alors que le gouvernement aurait été en mesure de satisfaire aux exigences de la clause relative à l'exemption des taxes et à l'octroi des terres. Tout bien considéré, je crois qu'il est du devoir du gouvernement de s'opposer à l'adoption de cette résolution ; je crois que le gouvernement ne doit pas être lié, en ce qui a trait aux termes de la question qui sera soumise aux cours de justice. Je répète que nous nous efforcerons de faire prévaloir devant les tribunaux l'interprétation la plus favorable.

M. FRANK OLIVER (Alberta) : Je regrette de retenir la Chambre à cette époque avancée de la session, mais la présente question est d'une importance si transcendante pour les habitants du collège que je représente que je ne saurais faire autrement que de saisir l'occasion de faire connaître mon sentiment. Lors d'un débat antérieur dans cette enceinte, la Chambre a résolu de ne pas interpréter le statut. Je désirais alors, et je désire encore, faire connaître à la députation pourquoi les terres devraient être taxées vingt ans après l'adoption de la loi, c'est-à-dire, après le 15 février dernier. Il ne serait pas juste de laisser croire au pays que, parce que la Chambre n'a pas consenti à interpréter un contrat, ma thèse d'alors et d'aujourd'hui est mal fondée. J'ai prétendu alors et je prétends encore que le statut n'est susceptible que d'une seule interprétation—qu'il n'y a pas présentement, qu'il n'y a jamais eu lieu de se demander quelle est cette interprétation. Je n'ai pas contribué à soulever aucun doute touchant la signification du statut. J'ai été étonné outre mesure d'apprendre qu'un doute existe sur ce sujet, et j'ai été encore plus surpris de constater que des membres de la Chambre, dont je respecte infiniment les connaissances légales et le talent, considèrent que le sens du statut n'est pas clair. Ce n'est pas parce que j'entretiens des doutes, mais dans le but de dissiper les doutes des autres que je désire ex-

pliquer à la Chambre la question telle que je la comprends.

Trois opinions ont cours relativement à l'expiration du délai d'exemption ; les uns disent que l'exemption finit vingt ans après l'adoption de la loi, d'autres prétendent qu'elle prend fin vingt ans après que les terres ont été acquises à la compagnie, en vertu du statut, et les derniers soutiennent que l'exemption continue à courir pendant vingt ans après l'émission des lettres patentes. Ces opinions, si elles prévalent, affecteront différemment la population du Nord-Ouest. Si la première est juste, l'exemption a pris fin et les terres peuvent être taxées aussitôt que les lettres patentes sont émises; si la deuxième opinion prévaut, les terres ne pourront pas être taxées d'ici à quelques années, mais je prétends que cette interprétation est contraire à l'esprit et à la lettre de la loi, et par conséquent, injuste pour la population du Nord-Ouest. La troisième opinion, à mon humble avis, est absurde et tout à fait insoutenable, soit dit sans manquer de respect pour ceux qui pensent différemment. Cette opinion est si contraire à l'intention du parlement et du public d'alors que je ne puis comprendre qu'on l'entretienne. Dire que par vingt ans il faut entendre quarante ans, me semble être le comble de l'absurdité. A mon sens, il s'agit de savoir si l'exemption a pris fin le 15 février dernier, ou si elle ne finira qu'à l'expiration de vingt ans de la date à laquelle les différentes terres ont été acquises à la compagnie. Je me permets de soutenir qu'en réalité l'exemption a pris fin le 15 février dernier, si on en juge par la lettre et par l'esprit de la loi. Tout dépend du sens qu'on attribue à un seul mot—au mot "octroi". Par "octroi", doit-on entendre "don" ou "lettres patentes". Je maintiens qu'il y a lieu de donner au mot "octroi" le sens de "don" que lui attribuent les dictionnaires et non la signification légale de "lettres patentes".

A l'appui de ma thèse, je lirai un extrait d'un rapport du comité du conseil privé, à la date du 20 février 1900, concernant l'octroi de terres au chemin de fer du Nord-Ouest Central, dans lequel se trouve le mot "octroi". J'espère par là établir quel est le sens qu'on attache à ce mot dans les arrêtés ministériels et autres documents publics de la nature des statuts du parlement. Ce rapport déclare que le 22 juillet 1886, un arrêté du conseil fut adopté permettant d'octroyer une charte, que le même jour, un autre arrêté fut adopté octroyant la charte, et un troisième autorisant l'octroi à la compagnie d'une subvention en terres de 6,400 acres par mille.

Les mots "octroyer" et "octroyant" des deux premiers arrêtés du conseil signifient "donner" et "donnant," et il n'y a pas lieu de croire que le mot "octroi" dans le troisième ne veut pas dire "don." On ne peut certainement pas lui donner la signification de lettres patentes. Toutefois dans ce cas-là, il s'agissait d'un don et on peut prétendre que dans l'autre le don ne s'est pas fait dans le moment même. Pourtant, le don a été fait par l'arrêté même du conseil autorisant l'octroi des terres. On lit dans le même paragraphe :

> L'octroi consistera des sections impaires inoccupées et non réclamées, à une distance de pas plus de dix milles de chaque côté de la voie ferrée, autant que possible, sans nuire aux terres précédemment octroyées ou réservées.

Ce qui signifie que ces terres ont alors été données par l'arrêté du conseil qui les a réservées et soustraites à la vente ou au louage. Je dis que dans cette circonstance le mot "octroi" signifiait le don de ces terres et ne pouvait pas signifier l'émission des lettres patentes. Plus loin, un autre paragraphe dit que "la compagnie a abandonné tous les droits qu'elle pouvait avoir sur ces terres." Donc, elle n'avait pas reçu les lettres patentes. Un autre paragraphe ajoute "que jusqu'ici aucune terre n'a été remise à la compagnie" ce qui veut dire que les lettres patentes n'ont pas été émises. Plus loin, le document porte : "Que l'annexe ci-jointe lui soit substituée, pour tenir lieu des terres octroyées au chemin de fer du Nord-Ouest Central." Si je comprends ce que parler veut dire, les terres ont été octroyées et celles-ci ont été désignées pour faire partie de l'octroi. L'octroi eut lieu lors de l'adoption de l'arrêté du conseil, et fut complété par la désignation des terres données à la compagnie. Mais ce n'est pas à ce dernier moment qu'eut lieu l'octroi, ce fut lors de l'adoption de l'arrêté ministériel.

Pour terminer, je lis l'en tête : "Liste des terres octroyées à la compagnie," les mots "terres octroyées au chemin de fer du Nord-Ouest Central, à l'ouest du premier méridien." De nouveau, nous voyons ici le mot "octroyées" et pourtant les lettres patentes n'avaient pas encore été émises. Je prétends donc que, dans les statuts du parlement et les arrêtés du conseil, les mots "octroi" et "patentes" ne peuvent pas être employés l'un pour l'autre. Je prétends qu'il ne saurait y avoir aucun doute sur le sens de cet acte du parlement, et j'en trouve la preuve dans cet arrêté du conseil comme je la trouverais dans tout autre.

Voici une liste des terres qui ont été données. Or les lettres patentes n'ont pas été émises pour un seul acre de ces terres bien qu'on dise qu'elles ont été octroyées tout d'abord par arrêté du conseil, et que la liste ait été dressé en conséquence de l'octroi. Nous demandons seulement que le gouvernement soutienne une théorie qui est d'accord avec la lettre et l'esprit de la loi et qui est de l'intérêt, non seulement des Territoires de l'ouest, mais du Canada tout entier.

Le colon de l'ouest n'a pas seul à souffrir des pertes occasionnées par cette exemption. On a parlé d'indemnité résultant de cette exemption. La Chambre ignore peut-être

que cette indemnité est payée chaque année. Quant il s'agit de fixer la subvention qui sera accordée aux Territoires du Nord-Ouest, on tient compte de l'impossibilité où se trouvent ceux-ci de perçevoir la taxe pour l'entretien des écoles et des chemins sur tous les terrains et on augmente la subvention. Qu'on me permette de déclarer à la députation qu'il faudra de nouveau augmenter considérablement cette subvention pour satisfaire aux besoins de cette partie du pays, par suite de cette exemption.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je désire dire quelques mots de la question qui nous occupe. Je partage sur plusieurs points l'opinion de l'honorable préopinant, mais je crois que son raisonnement serait plus de mise devant les cours de justice qu'ici. Quelle est la situation ? Il existe un contrat entre le gouvernement et la compagnie de chemin de fer et il s'agit d'interpréter un passager du contrat. Le gouvernement peut se ranger à l'avis de mon honorable ami et croire que ces terres peuvent être taxées depuis le 15 février dernier, ou que l'octroi des terres date du moment où la compagnie a eu droit de les exiger. Cependant, les autres intéressés sont d'avis contraire, et soutiennent que ces terres ne pourront être taxées que 20 ans après l'émission des lettres patents. Que doit faire le gouvernement ? L'auteur de cette résolution et l'honorable préopinant ont traité ce sujet à plusieurs reprises et ils n'ignorent pas que la Chambre s'est prononcée à une grande majorité contre leur résolution. Alors, j'ai le 2 avril proposé de demander aux tribunaux de dire quand ces terres pourront être taxées. Je ne doute pas que tout dépende de l'interprétation qu'il faut donner au mot " octroi," et cette Chambre soit d'avis que les terres ont été octroyées lorsque la compagnie a eu droit de les exiger, et que les cours de justice en décideront ainsi.

Lors du débat sur cette affaire, le ministre de l'Intérieur a déclaré que le gouvernement consentirait, dès qu'un district scolaire ou une municipalité imposera des taxes sur des terrains appartenant au Pacifique Canadien et que celui-ci refusera de les payer, à payer les frais d'un procès devant les tribunaux jusqu'au Conseil privé, ce qui nous permettrait d'obtenir une décision. Voilà l'unique moyen de régler l'affaire. Le représentant de Lisgar dit qu'il ne veut pas soumettre la question aux tribunaux, qu'il craint ceux-ci. Eh bien ! c'est la première fois que j'entends dire que quelqu'un a peur des tribunaux de ce pays. L'honorable député croit-il que son jugement vaut mieux que celui des cours de justice ? S'il le croit, je crains beaucoup que son sentiment ne soit pas partagé par plusieurs. Pourquoi a-t-il peur des cours de justice ? Parce que les débats qui ont eu lieu sur cette question dans cette Chambre pourraient influencer la cour Suprême et le Conseil privé de la Grande-Bretagne. Je ne suis pas de cet avis. Je ne crois pas que les tribunaux se laisseront guider par les débats de la Chambre. Je crois que si la question leur est soumise il l'a jugeront suivant son mérite et je suis persuadé que leur décision sera favorable à la population du Nord-Ouest et repoussera les prétentions de la compagnie de chemin de fer.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Les juges ne tiendront pas compte de l'intention qu'avait le parlement. C'est ce dont je me plains. Le Solliciteur général et le ministre des Finances nous disent que les tribunaux rendront leur décision après avoir interprété les termes de la clause, sans avoir égard à l'intention des législateurs.

M. DAVIS : Quand les tribunaux seront saisis de l'affaire, nos procureurs examineront la question sous tous ses aspects et ce qu'ils diront sera pris en considération avant le prononcé du jugement final. L'honorable député (M. Richardson) a dit qu'il regrettait que la Chambre eût adopté cette résolution. Je crois que cette dernière, que j'ai moi-même proposée, est un pas dans la bonne voie. En tous cas, c'est autant d'acquis pour les colons du Nord-Ouest. La résolution n'a pas été rédigée dans le but de faire parler de moi dans les journaux ou de m'en servir sur les tréteaux politiques dans les parties reculées des collèges électoraux du Nord-Ouest. Mon dessein a été de faire quelque chose en faveur de la population. Permettez que je lise cette résolution dont mon honorable ami regrette l'adoption :

Résolu, que cette Chambre est d'avis que le gouvernement devrait prendre les mesures que lui offre la loi pour obtenir de la cour Suprême du Canada l'interprétation véritable du contrat signé avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relativement aux terres exemptées du paiement des taxes ; et

Que l'émission des lettres patentes pour les terres acquises par les compagnies de chemin de fer devrait avoir lieu avec toute la célérité possible.

Mon honorable ami dit qu'il regrette que cela ait été adopté.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je ne parlais pas de l'émission des lettres patentes. A ce sujet, je n'ai aucun regret. Je ne pourrais guère en avoir, vu que j'avais inscrit sur l'ordre du jour, une résolution demandant l'émission de ces lettres patentes.

M. DAVIS : L'honorable député parlait de la résolution entière.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Non.

M. DAVIS : Je demande à la Chambre si l'honorable député n'a pas dit qu'il regrettait que cette résolution eût été adoptée——

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'honorable député tentera-t-il de me rendre responsable de cette déclaration. Sachant que j'avais inscrit une résolution sur l'ordre du jour

de manière à causer beaucoup de tort. On m'informe, et mon correspondant est le secrétaire de l'Union des Ouvriers-mécaniciens dans cette ville, que le fonctionnement de ce système a eu pour résultat d'enfreindre, au grand détriment des ouvriers, le principe d'une journée raisonnable de travail pour un prix raisonnable, selon l'expression de mon correspondant. Il semble que, dans le but d'obtenir des hommes un travail supplémentaire, afin que ces locomotives puissent être terminées à temps, on a induit les hommes à faire du travail supplémentaire, moyennant une rémunération inférieure même à celle qu'ils recevaient pour une journée ordinaire de travail. Ceci a eu pour résultat la grève de 188 ouvriers travaillant à l'usine, et la suspension de leur travail a nécessairement entraîné la suspension du travail de 200 autres ouvriers, de sorte que il y a maintenant 400 hommes en grève dans cette ville. La question que je veux poser au ministre des Chemins de fer et Canaux est celle-ci : Le contrat passé pour la construction de ces locomotives contient-il la clause des salaires courants? Je crains qu'il n'en soit pas ainsi. Si cette clause figurait au contrat, je crois que cette difficulté n'aurait guère été possible. A la dernière session de ce parlement, cette Chambre a virtuellement donné instruction aux membres du gouvernement d'inclure cette clause dans les contrats. Il me semble que voici un cas où elle aurait du être insérée, et si elle l'eut été, il est probable qu'il n'y aurait pas de difficulté au moment actuel. Je suggérerais au ministre-suppléant du Travail, vu que cette manufacture est maintenant occupée à des travaux du gouvernement, qu'il serait peut-être à propos d'envoyer le sous-ministre ou un agent à Kingston pour voir si quelque chose ne pourrait pas être fait dans la voie de la conciliation avant que la difficulté s'aggrave. C'est une affaire sérieuse pour la ville de Kingston que d'avoir 400 hommes en grève, et je m'imagine que c'est en outre une affaire sérieuse pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, qui désire avoir ses locomotives le plus tôt possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) : Je ne puis dire que je comprends bien le but de l'honorable député en s'adressant à moi, ni quels résultats il pense pouvoir tirer de sa demande. Je comprends qu'il est d'opinion qu'il eût été sage d'intercaler dans le contrat passé par le gouvernement avec la Compagnie des Usines de Locomotives de Kingston ce que l'on appelle la clause du travail ordinaire, et que, si cela eut été fait, cela aurait pu permettre au ministère du Travail d'intervenir efficacement dans la difficulté actuelle. Si c'est là l'opinion de l'honorable député, je ne puis dire que je suis tout à fait d'accord avec lui lorsqu'il dit que l'insertion de cette clause eût pu permettre à qui que ce soit d'éviter la difficulté qui a surgi, dit-il, parmi les ouvriers de cette ville.

M. PUTTEE.

Autant que j'ai pu le comprendre, il ressort de ce qu'il a dit que la difficulté est survenue par le fait que la compagnie a offert à certains de ses employés certains avantages pour les induire à travailler durant des heures supplementaires afin de hâter l'achèvement des locomotives qu'elle est à construire pour le gouvernement. Si c'est là la cause de la difficulté, je ne vois pas qu'aucune clause qui aurait pu être inséré dans le contrat pour insister sur le paiement de gages raisonnables aurait pu améliorer la situation des hommes. La plainte n'est pas à l'effet que quelques-uns des employés reçoivent moins que le prix courant des gages pour leur travail, mais à l'effet que quelques-uns d'entre eux reçoivent, de fait, plus que le prix courant des gages. Cela semble être le cas, si j'ai bien saisi la teneur de la déclaration de l'honorable député. Je ne crois pas que l'insertion de cette clause dans le contrat eût amélioré la position des hommes, ni qu'elle eût permis à qui que ce soit d'intervenir avec quelque espoir de succès. Je ne suis pas du tout certain que le contrat que nous avons passé avec cette compagnie aurait pu être rédigé de façon à contenir la clause en question. Il y a un bon nombre de conditions à considérer au sujet de travaux de ce genre qui ajouteraient aux difficultés de la mise à exécution de cette clause. Je suis bien sûr de cela, parce que la compagnie a offert aux hommes des avantages pour les engager à travailler plus fort et à travailler pendant des heures supplémentaires en vertu de son contrat, mais ce n'est pas là un fait qui pourrait être cité comme une violation d'une pareille clause. Je crois que tout le monde admettra qu'il est très malheureux que cette difficulté ait surgi. Je suis certain, de plus, que tout ce que le ministre-suppléant pourra faire, s'il existe des conditions pouvant justifier son intervention, il le fera avec plaisir. Je ne vois rien que le ministère des Chemins de fer et Canaux puisse faire à ce sujet, et je ne puis offrir à mon honorable ami le moindre encouragement de la part de mon ministère, bien que je croie que, s'il y a quelque chose que le ministre-suppléant du Travail puisse faire, il sera heureux d'offrir son intervention amicale.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-ouest): J'aimerais à demander au ministre qui préside au ministère du Travail, s'il a été averti de la grève de Kingston, parce que, s'il en a été averti, je crois qu'il est temps qu'il envoie son sous-ministre en cette ville pour constater les faits, et si le gouvernement a des contrats avec la compagnie, le gouvernement devrait voir à ce que justice soit rendue aux ouvriers.

L'honorable JAMES SUTHERLAND (Oxford-nord) : Je dois dire, en réponse à mon honorable ami, qu'aucune demande m'a été faite au ministère du Travail au sujet de cette grève. Nul ne sait mieux que mon honorable ami de Winnipeg (M. Puttee) que le

ministère ne pourrait intervenir en vertu de l'Acte concernant la Conciliation, excepté sur demande des deux parties ; les deux parties doivent être prêtes à accepter l'intervention du ministère, qui, alors, s'efforcera de régler la difficulté entre elles. Si une demande est faite au ministère, elle sera l'objet de la considération la plus sérieuse, et tous les efforts seront faits pour amener la conciliation entre les ouvriers et la compagnie.

M. PUTTEE : L'idée principale que j'ai exprimée, c'est que, vu que le travail est fait pour le gouvernement, et que la clause relative aux gages raisonnables n'a pas été insérée dans le contrat, il est probable qu'il vaudrait mieux que le ministre du Travail dépassât un peu ses pouvoirs et envoyât un homme à Kingston, afin de pouvoir offrir ses services en vue de la conciliation, parce qu'une difficulté de cette nature peut être traitée beaucoup plus facilement dès ses débuts qu'après l'expiration d'une semaine. La grève ne dure que depuis deux jours, et un effort dans le sens de la conciliation vaudrait dix fois plus maintenant qu'il ne vaudra plus tard. Il me semble qu'il n'y a pas un grand écart entre la compagnie et ses employés ; il n'y a que cette question de travail à la pièce qui soit en litige.

M. l'ORATEUR : J'attire l'attention de l'honorable député sur le fait qu'il a déjà parlé. Il ne peut parler de nouveau qu'avec le consentement de la Chambre.

M. PUTTEE : Le ministre semble m'avoir mal compris, et je ne faisais que lui expliquer que s'il a compris que je me plaignais de ce qu'à cause du système de travail à la pièce qui a été mis en vigueur à l'usine, quelques hommes gagnaient plus d'argent. Je me suis mal expliqué. Il arrive toujours dans le travail à la pièce qu'après un certain temps, l'on donne plus d'ouvrage aux ouvriers pour le même salaire, et en conséquence ils prétendent qu'ils reçoivent moins que la paye d'une journée pour une journée de travail.

M. CLARKE WALLACE (York-ouest) : Je crois que la réponse donnée à la Chambre par le ministre-suppléant du Travail (M. Sutherland) ne sera pas considérée comme étant très satisfaisante. Le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) a présenté une motion relative au prix raisonnable d'une journée décrétant qu'une clause à cet effet serait insérée dans tous les contrats du gouvernement. Durant la campagne électorale les honorables ministres se sont vantés par tout le pays que c'était là l'une des particularités recommandables de leur législation. Ils ont mentionné le fait qu'ils avaient introduit cette résolution à la Chambre. Maintenant, nous constatons qu'en ce qui concerne un contrat passé entre le gouvernement et les usines des locomotives de Kingston la clause même dont on s'est vanté a été omise. Il n'y a pas du tout d'excuse dans ce cas, parce qu'on a donné un prix élevé à la compagnie. L'entreprise a été adjugée sans concurrence. Après que cette Chambre eut reçu l'assurance solennelle que ceci deviendrait la loi du pays, bien que cela ne soit pas devenu la loi du pays dans le sens que nous aurions voulu lui donner en vertu d'un acte du parlement—

M. l'ORATEUR : Je ne veux pas interrompre l'honorable député (M. Wallace) mais je lui rappellerai qu'il a déjà parlé sur la question. Avant six heures, la motion a été faite pour que la Chambre se forme en comité des subsides, et l'honorable député a parlé sur la question qui a été soulevée par l'honorable député de Toronto (M. Clarke). C'est la même question qui est maintenant devant la Chambre.

M. WALLACE : Depuis lors une motion a té faite devant la Chambre et la Chambre a voté sur cette motion.

M. l'ORATEUR : C'est la même motion. La motion était que la Chambre se format en comité des subsides et il y a eu un amendement ; de sorte que la motion qui nous est maintenant soumise est la même motion.

M. WALLACE : J'avais fait ma déclaration, M. l'Orateur, avant que vous eussiez appelé mon attention sur le règlement et je n'ajouterai rien de plus. J'ignorais le fait sur lequel vous avez attiré mon attention, sans quoi je me serais bien gardé de transgresser le règlement de la Chambre.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. N. A. WARD (Durham-est) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire attirer l'attention du gouvernement et de la Chambre sur quelques faits relatifs au canal de la vallée de la Trent. Je n'ai pas l'intention de discuter la sagesse ou l'utilité de cette grande entreprise, dont la valeur a déjà été reconnue par le gouvernements des deux partis politiques. Le gouvernement précédent a inauguré les travaux et le gouvernement actuel, avec la sanction du parlement, affecte de temps à autres des sommes d'argent pour les achever. Mon intention est de limiter les quelques remarques que j'ai à faire à une déclaration relative à l'extrémité sud du canal ; c'est-à-dire à la décharge projetée du lac Rice dans le lac Ontario. C'est un fait bien connu que la décharge projetée dans le lac Ontario a toujours été par la rivière Trent, et je désire soumettre quelques faits à la Chambre et au gouvernement afin de démontrer qu'à mon avis du moins, Port-Hope est l'endroit convenable pour cette décharge. Un nombre assez considérable d'honorables députés qui représentent des collèges électoraux en cette Chambre connaissent parfaitement la région traversée par ce canal, mais à ceux des honorables députés qui ne connaissent

pas la configuration topographique de cette partie du canal projeté, je vais donner une courte explication sur cette configuration. Le lac Rice, qui est situé à mi-chemin entre Port-Hope et Peterborough, est un lac d'environ 13 milles de longueur coulant de l'est à l'ouest, et d'environ 3 ou 4 milles de largeur. La route qui va directement de Peterborough à Port-Hope tout près de la tête ou extrémité ouest du lac, et Port-Hope est presque immédiatement au sud à environ 9 milles en ligne directe de la tête ou de l'extrémité occidentale du lac Rice. La route actuelle par la rivière Trent est de 46½ milles en suivant ses sinuosités, du lac Rice à l'embouchure de la Trent dans le lac Ontario, tandis que si le canal était construit par Port-Hope la distance ne serait que d'environ 13½ milles. De plus, à partir de l'embouchure de la rivière Otonobee, qui relie Peterborough au lac Rice, sur sa rive nord, la distance jusqu'à la rive du lac Ontario est de 59 milles, tandis que, en passant par Port-Hope, elle ne serait que de 19½ milles, soit une différence en faveur de Port-Hope d'un peu plus de 39 milles. Ce n'est pas la première fois que les deux routes se sont trouvées en concurrence, en tant qu'il s'agit du canal de la Vallée de la Trent, ou en tant qu'il s'agit d'un canal reliant le lac Rice au lac Ontario. Je constate que, dès 1833, un rapport a été fait par M. Robert A. Maingy, ingénieur civil, à sir John Colborne, alors lieutenant-gouverneur du Haut-Canada. Je ne veux pas fatiguer la Chambre, mais je me propose de lire un ou deux courts extraits de ce rapport afin de démontrer que, même alors, Port-Hope était considéré comme le débouché naturel de ce canal. Dans ce rapport qui porte la date du 6 mars 1833, M. Maingy dit :

La distance entre le creek Orton dans le lac Rice et le quai à Port-Hope est en tout de quatorze milles, à une fraction près, et la différence de niveau entre les deux lacs est de 361 32-100 pieds, tel qu'il appert à l'estimation ci-annexée qui a été faite avec soin, et le montant requis pour compléter la communication sera de £104,426 6s. 6d.....

Le succès définitif de toute mesure ayant pour but de faciliter les communications entre le lac Rice et le lac Ontario dépend entièrement de son raccordement avec un port accessible Le rapporteur considère qu'il s'est suffisamment renseigné sur les localités riverains du lac Ontario pour pouvoir déclarer avec confiance que Port-Hope, vu sa situation, est non-seulement le point de communication naturel mais encore l'endroit le plus accessible à la chaîne de lacs navigables dont cette région est entièrement parsemée.

Ses avantages naturels sont peu nombreux et susceptibles d'être beaucoup améliorés ; le port, lorsqu'il sera terminé (et il le sera cet été) sera l'une des plus sûrs et des plus commodes entre ici et Québec, et capable d'abriter autant de navires qu'il y en aura jamais, selon toute probabilité dans ces eaux.

Que la situation de Port-Hope soit particulièrement favorable comme terminus de cette entreprise, cela doit paraître évident à tout observateur impartial. Non-seulement la distance est la plus courte possible entre le lac Ontario et le lac Rice, non-seulement il possède un port sûr et commode, mais ses hauteurs offrent toutes les facilités pour sa défense en cas de guerre, et la communication entre le lac Ontario et le lac Rice jusqu'au lac Simcoe peut, par cette route, être complétée moyennant une somme qui ne dépassera pas celle qui sera requise pour ouvrir la navigation depuis l'embouchure de la Trent jusqu'au lac Rice Ce sont là des faits qui ne peuvent être réfutés et qui, le rapporteur en a le ferme espoir, engageront la province à adopter cette route et à entreprendre la construction au lieu de la route indirecte et dispendieuse de la rivière Trent.

En ce qui concerne le port de Port Hope, je désire appeler l'attention du gouvernement sur le fait que Port Hope, plus qu'aucune autre municipalité, d'Ontario du moins, a dépensé de l'argent pour son port et pour venir en aide au chemin de fer Midland, qui fait maintenant partie du réseau du Grand Tronc. Nous nous sommes endettés au montant de $1,500,000 dans ce but et nous payons maintenant une commutation sur le fond d'emprunt municipal de $93,000 pour la construction de cette voie ferrée et pour l'amélioration du port. Je me permets de faire cette déclaration, tout simplement parce que je considère que Port-Hope a droit à quelque considération pour avoir si puissamment contribué à l'exécution que l'expérience a démontré être dans l'intérêt de la Puissance en général. Je ne connais pas très bien le port de Trenton, mais en ce qui concerne la profondeur de l'eau, je crois qu'elle est loin d'être aussi considérable dans le port de Trenton que dans le port de Port-Hope. Je n'ai aucun doute que le ministres des Travaux publics connaît le port de Port-Hope. Ce port a toujours été considéré comme le meilleur port de refuge entre Toronto et Kingston et il a été très rarement le théâtre d'un naufrage. Je veux aussi parler du rapport qui a été fait récemment par M. Rogers, qui est maintenant l'ingénieur local du canal de la vallée de la Trent. Grâce à la courtoisie du ministre des Chemins de fer et Canaux, j'ai pu voir ce rapport il y a quelques jours. Je ne veux rien dire de désobligeant à l'adresse de M. Rogers, mais après avoir lu ce rapport, je serais porté à croire qu'il n'a pas donné à cette question toute la considération que son importance exige, ou bien, il n'a pas fait preuve de cet esprit d'impartialité que j'attendais de sa part. Je constate qu'il estime le déblai de terre à 5,500,000 verges cubes, tandis que M. Maingy, qui, je crois, a suivi la même route que M. Rogers a suivie, estime le déblai de terre à 1,700,000 verges cubes. Cette seule circonstance devrait engager le gouvernement à faire une enquête plus complète avant que d'adopter une route ou l'autre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Est-ce que M. Rogers n'explique pas cela ?

M. WARD : Je ne puis trouver aucune explication dans son rapport. Il y a tout

demandant l'émission des lettres patentes, il doit assurément avoir assez de décence pour n'en rien faire. Rien n'est plus absurde que de vouloir faire croire à la Chambre que je suis hostile à l'émission de ces lettres patentes que je demandais dans une résolution.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. Richardson, Lisgar) ne devrait pas se servir du mot ' décence " de cette manière en parlant des membres de la Chambre.

M. DAVIS : Je regrette que l'honorable député prenne la chose tant à cœur. Mais, je le répète, je m'en rapporte à la Chambre. L'honorable député a dit qu'il regrettait que la résolution eût été adoptée, sans en excepter aucun passage. Je ne crois pas que personne au Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest, regrette l'adoption de cette résolution. Je l'ai déjà dit, l'honorable député depuis environ trois ans saisissait la Chambre de cette affaire. Qu'a-t-il accompli. Il a pu se faire de la réclame dans les journaux de l'ouest ou les districts reculés de Lisgar, mais n'a obtenu aucun résultat pratique, en ce qui a trait aux cultivateurs. D'un autre côté, cette résolution contient quelque chose de pratique que la Chambre pouvait adopter et qu'elle a adopté ; ce n'est pas une résolution demandant à la Chambre d'interpréter le contrat qu'elle a signé avec une autre partie, résolution que la Chambre ne pouvait pas adopter comme l'honorable député ne devait pas l'ignorer. A cette phase avancée de la session, je ne veux pas m'étendre davantage, mais je dois dire qu'à mon avis, cette résolution est suffisante, et que, si le gouvernement est fidèle aux engagements pris par le ministre de l'Intérieur, je ne doute pas que la décision rendue sera favorable à la population qui obtiendra sans grand bruit un avantage réel.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ajouterai rien, me contentant de déclarer qu'il ne faut pas croire que je prétends, soit en mon nom personnel, soit au nom du gouvernement, que la doctrine du représentant d'Alberta ou de mon honorable ami de Lisgar est erronée. J'ai simplement dit que je ne croyais pas sage de lier les mains du gouvernement dans une affaire semblable, dans laquelle, lorsqu'elle sera soumise aux tribunaux, nous devrons nous laisser guider par les avis les plus éclairés que nous pourrons obtenir.

L'amendement de M. Richardson est mis aux voix :

POUR :

Messieurs

Blain,	Oliver,
Bourassa,	Puttee,
Johnston (Cardwell),	Richardson (Lisgar),
Lavell,	Robinson (Elgin),
Maclean,	Roche (Marquette), et
McGowan,	Wallace.—12.

CONTRE :

Messieurs

Angers,	Laurier (sir Wilfrid),
Bazinet,	LeBlanc,
Belcourt,	Lemieux,
Bell (Addington),	Lennox,
Bernier,	Lewis,
Birkett,	Loy,
Blair,	Macdonald,
Borden (Halifax),	MacLaren (Huntingdon),
Borden (King, N.-E.),	MacLaren (Perth),
Britton,	McCarthy,
Brock,	McCormick,
Brown,	McCreary,
Bruce,	McGugan,
Bruneau,	McIsaac,
Bureau,	McKinnon,
Calvert,	McLennan,
Clancy,	Madore,
Clare,	Marcil (Bonaventure),
Clarke,	Martineau,
Cochrane,	Matheson,
Copp,	Mignault,
Costigan,	Monet,
Davies (sir Louis),	Monk,
Davis,	Morin,
Delisle,	Morrison,
Demers (Saint-Jean),	Paterson,
Dugas,	Préfontaine,
Emmerson,	Reid (Ristigouche),
Erb,	Richardson (Grey),
Ethier,	Ross (Ontario),
Fielding,	Ross (Victoria),
Flint,	Schell,
Fortin,	Scott,
Fraser,	Sifton,
Gallery,	Simmons,
Geoffrion,	Sutherland (Oxford),
Gibson,	Talbot,
Girard,	Tarte,
Hackett,	Taylor,
Haggart,	Thompson,
Halliday,	Tolton,
Harwood,	Turcot,
Henderson,	Turgeon,
Hughes (King, I.P.-E.),	Vrooman,
Johnston (Cap-Breton),	Wade,
Johnston (Lambton),	Ward,
Kaulbach,	Wilmot,
Kendall,	Wilson, et
Kendry,	Wright.—99.
LaRivière,	

L'amendement est repoussé.

GREVE AUX USINES DES LOCOMOTIVES A KINGSTON.

M. A. W. PUTTEE (Winnipeg) : Avant que vous quittiez le fauteuil, je veux appeler brièvement l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux sur la grève qui a eu lieu aux usines des locomotives à Kingston. Si je comprends bien, on est à construire à ces usines un certain nombre de locomotives pour le ministère des Chemins de fer et Canaux et devant être employées sur le chemin de fer Intercolonial. Je comprends, de plus, qu'un bonus sera accordé à la compagnie, si quelques-unes de ces locomotives sont terminées à une certaine date. Il paraît que cette nécessité a engagé la compagnie à offrir du travail à la pièce et des primes à ses employés, et que ce système a fonctionné

simplement dans son estimation la déclaration à l'effet que le déblai de terre sera de 5,500,000 verges cubes et que le montant du déblai de roche serait de 175,000 verges, ce qui est à peu près dans la même proportion que le déblai de terre comparé à la quantité de déblai de roche qui figure dans le rapport de M. Maingy. De plus, M. Rogers estime la section Frankford du canal, c'est-à-dire la section la plus rapprochée de Trenton, à $750,000, tandis que M. Rubidge, un autre ingénieur du gouvernement, estime que cette section coûtera $1,200,000, soit un léger écart d'un demi-million. Peut-être que l'honorable ministre des Chemins de fer pourra expliquer cette différence entre les deux estimations. M. Rogers n'offre aucune explication, mais se borne à dire que son estimation est de $750,000, tandis que M. Rubidge porte le coût à $1,200,000. De plus, M. Rogers, dans son estimation, compte presque tout ce qu'il peut être possible d'exiger pour terminer le canal par la route de Port-Hope, tel que l'achat du port, les réparations des quais, etc., qu'il évalue à $300,000. Mais il ne dit pas un mot au sujet du port de Trenton. Je crois que le port de Trenton est loin d'avoir la profondeur d'eau qu'a le port de Port-Hope, et il n'y a pas de docks en cet endroit. En toute franchise, M. Rogers aurait dû mettre, dans son rapport sur le coût de la section de la vallée de la Trent, certaines dépenses pour correspondre à celles qu'il avait estimées au sujet de Port-Hope. Peut-être aurais-je du dire que dans son rapport il dit que le canal par la route de Port-Hope coûtera juste un million de plus que par la route de la rivière Trent. Mon but en comparant les deux rapports est de démontrer ici que M. Rogers n'a pas fait la même estimation comparative pour la rivière Trent que pour la route de Port-Hope. Afin d'arriver à $2,800,000 comme étant le coût de la section de Frankford, et il adopte exactement l'estimation de M. Rubidge pour la section de Hoard's Creek, qui est de $2,078,000. Il ne fait aucune estimation du coût des travaux nécessités pour rendre navigable le reste de la rivière. Je suis informé qu'une grande partie de cette rivière nécessitera le pétardement des rochers pour devenir navigable. Il ne fait aucune estimation du coût des terrains qui seront submergés ni du terrain pour le droit de passage. Dans toutes ces particularités de son rapport, je dis qu'il n'a pas été juste envers Port-Hope, vu qu'il a mis tous ces item de dépenses nécessaires par la route de Port-Hope, et qu'il n'en a pas tenu le moindre compte dans son estimation pour la route de la rivière Trent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vu que j'ai déjà parlé sur la motion et que je n'aurai pas l'occasion de parler à ce sujet, peut-être que l'honorable député (M. Ward) me permettra de lui demander s'il aura la bonté de parler de la sérieuse objection de M. Rogers à la route de Port-Hope, à l'effet qu'il y a là un long parcours sur lequel de petites embarcations, telles que celles dont on se servira sur le canal, seraient exposées aux tempêtes du lac Ontario ; tandisque, si l'on se sert de la route ordinaire par la Trent elles seraient protégées par les îles jusqu'à Lachine.

M. WARD : Je me propose de traiter cette question, et autant vaut en parler immédiatement. L'honorable ministre se rappellera qu'il y a cinq ou six semaines une députation influente de Campbellford, Trenton, Peterborough, Lindsay et autres endroits s'est présentée devant lui. Grâce à la courtoisie de quelques-uns de ses membres j'ai eu la permission d'assister à l'entrevue avec cette députation, bien que je n'aie pas eu l'occasion d'y faire la moindre remarque. Le ministre se rappellera que dans tous les discours qui ont été faits devant lui—peut-être à l'exception de celui de M. Dumble qui a dit que le canal de la rivière Trent serait peut-être un rival du canal Erié—pas un des messieurs qui ont adressé la parole à l'honorable ministre en cette occasion n'en ont parlé autrement que comme étant une route pour le trafic local. Je crois que c'est là une réponse à l'objection qui est faite au sujet de la section entre Port-Hope et le canal Murray. Je me rappelle avec quelle force ces messieurs ont affirmé que Peterborough devenait un centre manufacturier important, et que les grands intérêts manufacturiers de cette ville exigeaient que le canal fut construit de façon à ce qu'ils pussent avoir un débouché sur le lac Ontario. A ce sujet, j'attirerai l'attention du ministre sur le fait qu'à Port-Hope il y a déjà trois élevateurs qui suffisent amplement au transbordement de tout le grain qui viendra dans cette direction. Je puis de plus démontrer au ministre que, pour ce traffic local, le fret chercherait naturellement un débouché dans la ville de Toronto, et, par la route de Port-Hope, Peterborough et les districts avoisinants sont à 87 milles plus rapprochés de Toronto que par la route de la rivière Trent.

Il y a une autre considération que je voudrais soumettre à l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux et c'est que Oak-Orchard, du côté américain n'est qu'à 39 milles de Port-Hope et qu'il y a eu de fréquentes discussions touchant l'établissement d'un système de très grands bateaux traversiers devant aller directement d'Oak-Orchard à Port-Hope, dans le but d'y amener l'approvisionnement de houille destiné à être distribué dans la région située au nord. C'est là une nouvelle preuve que Port-Hope serait l'endroit convenable pour cette extrémité du canal, pour la raison que les barges qui apporteraient la houille à travers cette courte distance de trente-neuf milles et qui ne passeraient pas par le chenal, pourraient transborder le charbon à Port-Hope de sorte qu'il pourrait être livré à Peterborough par une route de 83 milles plus courte que la route de la rivière Trent. J'ai tout simplement attiré l'attention du

gouvernement sur ces quelques faits, avec l'idée que s'ils sont examinés avec soin, et si l'on compare avec soin les divers rapports qui ont été faits sur la question, le gouvernement sera disposé, avant que de se décider en faveur d'une route ou de l'autre, de faire faire un rapport par un ingénieur entièrement indépendant. Je n'ai pas l'intention d'attribuer à M. Rogers le désir de favoriser une route au détriment de l'autre ; mais je dis tout simplement que, vu ses longs rapports avec le canal projeté dans une autre direction, il peut se faire qu'il soit un peu prévenu. Je ne veux pas aller au-délà, mais je crois que le fait que toutes ces différences existent entre son rapport et les autres rapports devrait engager le gouvernement, à faire préparer un rapport par un ingénieur indépendant avant que de prendre une décision définitive, et j'insiste fortement auprès du gouvernement pour qu'il fasse cela en justice pour la ville de Port-Hope. L'honorable ministre se rappellera qu'une députation assez influente est venu le voir l'an dernier, je crois, et a appuyé les droits de Port-Hope en ce qui concerne le canal, et il est probable que la majeure partie de ces faits ont été soumis à son attention. Je crois que l'honorable ministre a donné quelque espoir à la députation à l'effet que, s'il était constaté que Port-Hope est le débouché naturel du canal, et que sa construction pourrait être effectuée à bien meilleur marché dans cette direction, il est possible que quelque chose soit fait—que dans tous les cas, la question serait dument étudiée avant que l'on en arrivât à une décision. C'est tout ce que je demande au gouvernement—que l'on étudie avec soin les titres de Port-Hope, et que le rapport d'un ingénieur indépendant soit obtenu avant que l'on en arrive à une décision finale.

M. JAMES KENDRY (Peterborough-ouest) : Je suis très heureux d'entendre l'honorable député de Durham-est (M. Ward) discuter la question du canal de la Vallée de la Trent ; mais je suppose qu'il comprend que l'idée de diriger le canal vers Port-Hope est considérée par cette Chambre comme une plaisanterie, parce que la distance par cette route serait beaucoup plus longue que par la rivière Trent, qui est la route naturelle du canal. De plus, si le canal passait par Port-Hope, les dommages causés par les crues de la rivière seraient beaucoup plus considérables sur tout le parcours jusqu'à son embouchure. J'ai toujours entendu dire que les ingénieurs étaient en faveur de la route par la rivière Trent, et je suis très surpris d'entendre l'honorable député de Durham-est se prononcer en faveur de la route de Port-Hope, bien que je sache qu'il parle dans l'intérêt de ses commettants. L'honorable député prétend que la distance pour aller à Toronto par Port-Hope serait de 87 milles plus courte que par Trenton : mais la distance pour aller à Montréal serait d'autant plus longue. La route par Port-Hope serait réellement une route allongée. Je ne crois pas que l'honorable député s'attende à ce que le canal puisse jamais passer par Port-Hope ; il ferait aussi bien de parler de l'envoyer par Toronto. Puis, la partie dangereuse du lac est entre Port-Hope et Trenton. Je ne m'opposerai pas à ce qu'une étude soit faite de la route de Port-Hope, parce que je sais que lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux examinera les rapports il verra que ce n'est pas la route la plus convenable, même si c'est la plus courte pour aller à la ville de Toronto. Le but du canal n'est pas de donner une route pour aller à la ville de Toronto, mais de former partie d'une route complète de la baie Georgienne à la ville de Montréal. Lorsque le canal de la Vallée de la Trent sera construit, je crois qu'il égalera le canal Erie. Je ne désire pas discuter la question davantage et je me bornerai à protester contre la recommandation de l'honorable député de Durham-est en faveur du choix de la route de Port-Hope pour le canal.

M. WARD : J'aimerais à demander à l'honorable député si le déversement de l'eau ne serait pas le même au cas où l'on passerait le canal à travers la langue de terre à l'endroit connu sous le nom de Hoard's-Creek. Pourquoi le déversement de l'eau ne causerait-il pas de dommages là aussi bien qu'ailleurs ?

M. KENDRY : Il pourrait causer quelques dommages, mais si le canal allait à Port-Hope le chenal serait détourné vers l'ouest, et le dommage serait très considérable. Je sais que le ministre des Chemins de fer et Canaux, qui a examiné cette route, dira qu'autant vaudrait que le canal allât à Toronto qu'à Port-Hope. Je n'ai pas l'intention d'en dire plus long. Je me borne à protester.

M. BENNETT : Je voudrais demander au ministre quand l'entreprise entre Kirkfield et le lac Simcoe sur laquelle on fait actuellement des travaux, doit être achevée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas les renseignements dans le moment. Je ne me rappelle pas la date à laquelle l'entreprise de ces travaux doit être terminée ; mais lorsque nous serons en comité des subsides, j'aurai ces renseignements pour l'honorable député.

M. WARD : Je ne désire pas ajouter autre chose sur cette question ; mais je désire corriger l'une des déclarations que j'ai faites au cours de mes remarques précédentes. Je voulais déclarer que le rapport de M. Maingy était pour un canal de quatre pieds sur les buses d'écluse, et que les rapports de M. Rubidge et de M. Rogers étaient pour un canal de 5 pieds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que celui de M. Rogers était pour un canal de 6 pieds.

M. WARD : L'estimation de M. Rubidge est certainement pour un canal de 5 pieds, et je crois qu'il en est de même de celle de M. Rogers. Je veux faire cette déclaration afin de me montrer parfaitement juste ; mais je ne crois pas que même 2 pieds de déblai de terre donneraient cette énorme différence, et je crois que la différence n'est que d'un pied.

GREVE AUX USINES DES LOCOMOTIVES DE KINGSTON.

M. B. M. BRITTON (Kingston) : J'espère que le Chambre me permettra de faire quelques remarques au sujet de la grève à Kingston. Ce n'est pas que je veuille m'imposer à la Chambre, mais je crois devoir citer les faits. La grève a été subite et tout à fait inattendue pour les propriétaires des usines à locomotives de Kingston. Les journaliers ont demandé à la compagnie une augmentation de 10 sous par jour,. Je dois ajouter que seuls, les journaliers sont en grève et que les autres catégories d'ouvriers n'y prennent aucune part. Les journaliers recevaient déjà de $1.20 à $1.65 par jour. Le surintendant n'était pas en ville et les propriétaires ont demandé que le délai de dix jours—qui avait été fixé dans l'ultimatum des journaliers après qu'ils eurent déclaré qu'ils se mettraient en grève si l'on n'accédait pas à leur demande—fut prolongé. Ils avaient tout lieu de croire que cette demande de prolongation de délai serait bien accueillie, vu les relations très agréables qui avaient existé jusque-là entre eux et ces hommes. Cependant, on ne leur donna aucune réponse, et le 16, les hommes se sont mis en grève ce qui a entraîné virtuellement la fermeture de toutes les usines, vu que les mécaniciens ne pouvaient travailler lorsque les journaliers ne travaillaient pas.

Bien que mes sympathies seraient naturellement du côté des ouvriers s'ils sont insuffisamment rémunérés, je crois devoir, en justice, exposer à la Chambre la cause des propriétaires telle qu'expliquée dans les journaux d'hier soir par M. Birmingham, l'un des administrateurs :

> Nous n'avons reçu aucune réplique à la réponse que nous avons envoyée à l'union et l'on ne nous a jamais donné à entendre que notre réponse n'était pas satisfaisante, jusqu'au moment où nous avons constaté que les hommes étaient en grève. Nous n'avons aucune difficulté avec les mécaniciens. Le système des boni est maintenant en usage dans tous les ateliers. Ce sons les hommes qui l'ont demandé. Depuis son établissement la paye des hommes à augmenté de 17 pour 100 depuis janvier. Dans certains cas, nous avons déjà décidé d'accorder une augmentation. Dans d'autres cas, nous avons décidé de ne pas en accorder. Nous nous proposons de payer autant que des ouvriers de la même classe reçoivent dans les autres ateliers. Il semble extraordinaire que nous soyons distingués par les unions lorsque la fonderie de Kingston ne paie que $1.10 par jour pour le même travail que nous payons $1.20 par jour. Le fait est que nous payons aux journaliers des gages plus élevés que ceux payés aux journaliers de même classe dans les autres usines. Nous avons dit au comité ce matin que les hommes pouvaient rester chez eux ou revenir au travail à leur gré. Un comité représentant l'union des grévistes est venu trouver la compagnie ce matin et a été reçu. Le président Flanigan a expliqué que la réponse de la compagnie à leur demande avait été favorablement acceptée mais que le rencoi d'un nommé Connolly par la compagnie hier avait précipité la difficulté. L'union a cru que d'autres hommes seraient congédiés aujourd'hui, d'autres demain et ainsi de suite, jusqu'à ce que la puissance de l'union fut anéantie.

Voilà où en est réellement l'affaire aujourd'hui. Tout en admettant que le ministre du Travail, en vertu de l'acte récent, n'est pas autorisé à agir en une affaire de ce genre, il me semble qu'il pourrait bien offrir sa médiation. Bien que les journaliers croient que leurs salaires sont trop faibles, ces gages sont plus élevés que ceux qui sont payés pour de semblables travaux dans d'autres ateliers, et les patrons déclarent qu'ils ont décidé de faire une certaine augmentation, de sorte que, même sans intervention, il est très probable que le différend sera bientôt réglé. Mais je suis d'accord avec l'honorable député de Winnipeg lorsqu'il dit que la meilleure manière de régler ces difficultés c'est d'agir promptement, et j'espère que le ministre-suppléant du Travail va offrir ses services maintenant et que la difficulté sera bientôt réglée.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Il serait peut-être bon de savoir jusqu'à quel point M. O'Donoghue, l'employé du gouvernement chargé de s'occuper de l'équité des salaires a fait rapport au sujet des salaires payés à ces hommes. Dans l'un des numéros de la Gazette du Travail du mois de septembre, il y a une déclaration au sujet des aptitudes de M. O'Donoghue pour une fonction à laquelle il a été nommé, et l'auteur dit ceci :

> En ce qui concerne les devoirs de sa charge, M. O'Donohue est requis de faire rapport au gouvernement sur le tarif courant des gages dans les districts où des travaux du gouvernement sont exécutés soit à l'entreprise soit autrement. Il est également de son devoir d'aider à la préparation des tableaux des " gages équitables ", devant être intercalés dans les conditions des entreprises adjugées par le gouvernement, et de voir à ce que les entrepreneurs se conforment à ces conditions une fois posées. M. O'Donohue est entré en fonctions presque aussitôt après sa nomination, et depuis, il a visité des centres industriels dans toutes les parties de la Puissance où l'on exécute des travaux pour le gouvernement. Dans un ou deux cas il a fait rapport que les gages payés n'étaient pas les prix courants dans le district, et le gouvernement a pris des mesures immédiates pour assurer le paiement de salaires raisonnables.

Mettant de côté pour le moment le fait que le gouvernement aurait dû intercaler la clause des gages équitables dans le contrat pour ces travaux, il semble qu'il est du devoir de M. O'Donoghue de faire rapport au gouvernement sur le prix des gages payés dans cette entreprise du gouvernement. Sur ce point, nous devrons avoir quelques renseignements de la part du ministre-suppléant du Travail. Au cours des remarques de l'honorable député de Kingston je n'ai pas bien saisi le prix des gages payés.

M. BRITTON : De $1.20 à $1.25 par jour.

M. BORDEN (Halifax) : En examinant les tableaux des salaires, dont plusieurs paraissent dans la Gazette du Travail de septembre dernier, je constate qu'à une ou deux exceptions près, les gages s'élèvent à au moins $1.25, et dans un grand nombre de cas à beaucoup plus que cela, pour les journaliers ordinaires, et cela dans des districts peu éloignés de Kingston.

Par exemple, prenez la salle d'exercices de Brockville. Les jounaliers ordinaires y reçoivent $1.25 par jour, et les gages des artisans s'y élèvent jusqu'à $3 par jour. Aux travaux du rapide Saint-André, au Manitoba, les journaliers ordinaires ont reçu $1.80 par jour, tandis que les gages des artisans se sont élevés jusqu'à $4 par jour. Prenez ensuite le cas de l'entreprise pour une jetée à haut niveau et de deux cloisons dans le port de Montréal—journaliers ordinaires, $1.25 par jour ; artisans, $2.75 et quelques-uns jusqu'à $3.25 par jour. Puis, l'entreprise de la superstructure du pont de la route à Ottawa—journaliers, $1.35 par jour ; artisans, jusqu'à $3 par jour. Puis, prenez l'entreprise de la salle d'exercices de Windsor, Ont.—journaliers ordinaires, $1.50 par jour ; artisans, $3 par jour. Puis, certains travaux à faire aux glissoirs de la Chaudière, Ottawa ; en ce qui concerne les travaux devant être faits à Ottawa, les journaliers ordinaires ont reçu $1.25 par jour, et les artisans, $2.25 par jour. Et ainsi de suite dans une demi-douzaine d'autres cas que je me dispenserai de citer à la Chambre. En aucun cas, à une ou deux exceptions près, je n'ai constaté que le prix de la journée d'un ouvrier ordinaire était au-dessous de $1.25 par jour. Cette résolution ayant été adoptée par la Chambre l'an dernier—et nous, membres de l'opposition, nous désirions qu'elle prit la forme d'un statut, mais il n'en a pas été ainsi—je crois qu'il eût été convenable que cette clause eût été insérée dans le contrat, et je ne vois aucune bonne raison pour qu'elle n'ait pas été insérée ; et même si elle ne l'était pas, je ne vois aucune raison qui excuse M. O'Donoghue de n'être pas intervenu pour que les journaliers de Kingston reçussent les prix fixés par le gouvernement lui-même. Autant que j'ai pu les comprendre, les termes de la résolution de l'année dernière sembleraient s'appliquer à un cas de cette nature. Je vais en lire une partie qui s'y applique :

Qu'il soit résolu que tous les contrats passés par le gouvernemeat devraient contenir des conditions propres à prévenir les abus pouvant surgir de l'affermage des entreprises et que tous les efforts possibles devraient être faits pour assurer le paiement des gages généralement acceptés comme étant les prix courants dans chaque métier pour les ouvriers compétents dans le district où les travaux sont exécutés.

Si le gouvernement eût insisté sur l'insertion de cette clause dans le contrat et s'il eût préparé un tableau semblabe à celui qui a été préparé dans d'autres cas, il n'y a guère de doute que les gages auraient été fixés à des prix qui eussent prévenu ces difficultés. A en juger par les comptes rendus des journaux, la grève semble être importante—400 hommes étant sans emploi. Si je comprends bien, la question entre les hommes et leurs patrons est de savoir si $1.20 par jour est ou non suffisant pour le travail ordinaire. Le compte rendu de journal que j'ai en ma possession est à l'effet qu'ils ont demandé $1.25 par jour. Mais l'honorable député de Kingston (M. Britton) comprend que leur demande est de $1.30 par jour.

M. BRITTON : Ils ont demandé une augmentation de 10 cents par jour sur le prix qu'ils recevaient déjà, quel que soit ce prix.

L'honorable M. SUTHERLAND : Avec la permission de la Chambre, je dirai un mot à l'honorable député (M. Borden, Halifax). Naturellement, il y aura des divergences d'opinion, mais un contrat semblable à celui-ci n'a pas été interprété comme étant un de ceux auquels la résolution peut s'appliquer.

M. BORDEN (Halifax) : Y a-t-il quelque différence en principe?

L'honorable M. SUTHERLAND : Il peut y avoir une différence considérable en principe. Lorsque le gouvernement adjuge une entreprise, il en a le contrôle absolu. Mais, lorsqu'il achète des marchandises d'une compagnie individuelle, je ne vois pas comment il pourrait aller jusqu'à contrôler les salaires. Cependant, comme je l'ai dit, c'est une question au sujet de laquelle il y a des divergences d'opinion. Le gérant déclare que les journaliers reçoivent de $1.20 à $1.60, ce qui serait considérablement au-dessus de la moyenne des prix cités par l'honorable député comme étant les prix courants dans les divers districts. Il a cité les salaires dans des districts depuis Montréal jusqu'à Windsor.

M. BORDEN (Halifax) : Avec la permission de l'honorable ministre, je dirai que les prix augmentés dont il parle sont, d'après le rapport que j'ai devant moi,, applicables, non au travail ordinaire, mais au travail des artisans, par exemple, les foreurs, $1.35 ; les aides-ajusteurs, $1.30, et ainsi de suite, à

travers une longue liste que je n'ai pas besoin de citer.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne saurais dire d'après mes connaissances personnelles, mais j'ai déclaré qu'aucun renseignement n'a été envoyé au ministère au sujet de cette question, et aucune demande n'a été faite par l'une ou l'autre des parties. Mon honorable ami verra facilement que, pour être efficace, le ministère du Travail doit agir conformément au statut. D'un autre côté, il sera toujours prêt à offrir l'aide qui pourra être acceptée par les deux parties. Le but de l'établissement du ministère est d'amener la conciliation entre les employés et les patrons. Je suis certain que ni le ministère ni ses employés ne se retrancheront derrière l'étiquette, mais seront très heureux d'offrir leurs services, s'ils peuvent par ce moyen amener un arrangement entre les parties. Quant à savoir si la résolution peut s'appliquer au contrat, il semble y avoir une différence d'opinion. Mais je doute beaucoup que mon honorable ami puisse dire que, dans le cas de l'achat d'un article, par le gouvernement, d'une compagnie ou d'un individu, le gouvernement puisse intervenir dans le montant des gages payés.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami verra, naturellement, que l'argument dont je me suis servi ne m'oblige pas à aller aussi loin. Je parlais du cas d'un gouvernement ordonnant la fabrication de certaines choses par une compagnie qui fait ce genre de travail. Sauf correction de la part de mon honorable ami, je ne vois pas dans le moment qu'il y ait de différence de principe entre un cas de ce genre et le cas d'un gouvernement employant un homme pour construire un pont.

L'honorable M. HAGGART: Ou adjugeant une entreprise pour la confection de sacs de poste.

L'honorable M. SUTHERLAND : Quelques-uns des fonctionnaires dans les divers ministères ont interprété cela d'une manière quelque peu différente. Le ministère et ses employés s'efforcent d'appliquer l'esprit de la résolution. Pour ma part, je m'effocerai de prendre toute mesure que je pourrais prendre et qui serait de nature à amener la conciliation entre les deux parties.

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

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR: Avant de procéder à ces item, je désire corriger une erreur que j'ai faite l'autre soir, lorsqu'on ma posé une question relative aux rapports de la commission géologique. Je crois avoir laissé le comité sous l'impression qu'il n'y avait aucun arrangement spécial en vertu duquel ces rapports sont fournis aux libraires. Je constate que depuis quelques années, la coutume a été au ministère de mettre ces livres entre les mains de certains libraires dans diverses parties du pays, et que ceux-ci les vendent au prix de la liste, moyennant une commission de 25 pour 100. Mon honorable ami qui a soulevé la question avait raison, et j'avais tort.

Département des Affaires des Sauvages—Pour pourvoir à une somme additionnelle pour les externats et les écoles industrielles—Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, $6,800.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi cette somme additionnelle est-elle requise ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a trois logements que nous nous proposons de construire pour les principaux des écoles industrielles, à Saint-Paul, près de Winnipeg, à Calgary et à Elkhorn, $1,300 chacune. Pour l'école d'Elkhorn, nous avons à pourvoir à la protection contre l'incendie, $400 ; pour peindre une partie de la maison, $300 ; Oxford House, salaire de l'instituteur, $200 ; Island Lake, $300 ; Norway House, agrandir l'édifice de l'école publique, $600 ; pour acquérir des matériaux pour le pensionnat de Norway House, $100. Ce sont là des affaires sur lesquelles on a, avec insistance, attiré mon attention au commencement de l'année, mais je n'avais pas décidé de les recommander avant la présentation du budget principal. Je n'avais pas assez de renseignements à leur égard pour me permettre de les régler ; les gens sont venus et ont insisté en me donnant de plus amples renseignements, et parmi un grand nombre de demandes semblables qui ont été faites, j'ai décidé de recommander ces petits montants.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre me permettra de mentionner une affaire sur laquelle j'aurais dû attirer son attention lorsque les item concernant la Commission Géologique ont été soumis à la Chambre. On m'a remis une lettre dans laquelle il est déclaré que le minitre de l'Intérieur avait accordé un permis d'absence à l'un des membres de la Commission Géologique pour faire des explorations pour un docteur Mond d'Angleterre. On se plaint de ce que, si un pareil privilège est accordé à un individu, il devrait être accordé à d'autres. De fait, je crois qu'il ne devrait être accordé à personne. J'ignore ce que vaut cette déclaration, mais je crois qu'il est de mon devoir d'appeler là-dessus l'attention du ministre.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dois dire que l'une des difficultés les plus sérieuses dans l'administration des affaires de la Commission Géologique consiste à maintenir une ligne de démarcation entre le travail d'une nature commerciale et celui qui est fait dans un but purement scientifique pour le département, par les fonctionnaires de la Commission Géologique. On nous demande constamment des fonctionnaires de la Commission Géologique pour examiner certains endroits en particulier, où nous avons lieu de croire que les rapports

seront utilisés pour des fins de spéculation, ou dans le but de hausser la valeur de certaines propriétés. En conséquence, nous nous sommes efforcés d'éviter cela dans chaque cas où cela a été possible. Mais dans le cas en question, après une longue consultation avec le docteur Bell, le directeur suppléant de la Commission, j'en suis arrivé à la conclusion que c'était un cas dans lequel nous pouvions, dans l'intérêt du pays, dévier un peu de la règle. Le docteur Mond est un riche Anglais, qui a aussi quelque peu la prétention d'être un savant, étant membre de la Société Royale d'Angleterre. Il a dépensé, je crois, près d'un million de dollars pour le développement de l'industrie du nickel dans les environs de Sudbury. Il a adressé une demande spéciale au directeur de la Commission pour que le docteur Barlow, qui s'était particulièrement occupé des dépôts de nickel, eut la permission de consacrer six mois à des recherches dans cette partie du pays, et il a offert de payer toutes ses dépenses, les conditions étant que la Commission aurait les résultats scientifiques sous forme d'un rapport du docteur Barlow à la fin des six mois. Je sais que c'était une déviation à la règle ordinaire, mais après consultation avec le directeur suppléant, et après lui avoir entendu exprimer fortement l'opinion que cela était opportun, dans les circonstances, j'ai décidé de le faire, et je crois que, dans ce cas particulier, il était à propos de faire subir un certain relâchement à la règle générale. L'honorable député comprendra pourquoi cette industrie étant à se développer sur une si grande échelle, et son promoteur désirant se procurer les services de cet homme qu'il considérait comme étant un homme en qui il pouvait avoir une confiance absolue, et tout le pays étant intéressé au développement de cette industrie, j'ai cru devoir consentir à me départir un peu de la règle dans ce cas. Je ne suis pas d'avis que les employés de la Commission doivent avoir la permission de se laisser détourner de leurs travaux, mais je crois que, dans ce cas spécial j'ai eu raison d'agir comme je l'ai fait.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois qu'il vaudrait mieux ne permettre à ces employés de faire un pareil service que dans des cas très exceptionnels, et je ne suis pas sûr qu'il soit sage de le permettre en aucun cas, parce que les honorables députés verront que cela doit nécessairement produire des mécontentements chez d'autres personnes qui s'efforcent de développer des intérêts miniers dans une région avoisinante. On viendra demander de semblables services à l'honorable ministre. S'il persiste à permettre cela, dans un grand nombre de cas, cela nuira aux travaux du département, et s'il ne le fait pas, cela produira des mécontentements. Je crois qu'il y a une autre raison encore plus forte que celle-là, et c'est que les membres de la Commission Géologique devraient être éloignés de toutes relations avec des questions d'affaires comme celle-là. Nul doute que la mort du docteur Dawson a été une grande perte pour le pays, car, sous ce rapport et sous un grand nombre d'autres cet homme éminent a donné un très bel exemple aux membres de la Commission Géologique. D'après ma faible expérience et les connaissances que je possède en la matière, je suis d'avis qu'il n'est pas à désirer que les membres de la Commission Géologique soient employés de cette manière par des particuliers. Je ne dis pas que les circonstances dans ce cas n'étaient pas d'une nature spéciale, mais je crois que ce serait une bonne règle à appliquer que de ne pas permettre cela du tout. Je crois qu'il y aurait ainsi moins de danger que de faire autrement, parce que ceux qui cherchent à développer le pays peuvent se procurer les services d'experts en dehors de la Commission Géologique. Je ne crois pas que les intérêts du pays souffriront beaucoup du fait que l'on refusera les services des officiers de la Commission Géologique, et je crois qu'ils en souffriront si l'on continue à suivre cette pratique.

M. OLIVER : L'honorable député (M. Borden, Halifax) s'oppose-t-il en principe à ce que l'on prête les membres de la Commission Géologique?

M. BORDEN (Halifax) : A des entreprises industrielles?

M. OLIVER : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Oui, très certainement.

M. OLIVER : Parce que, autant que j'ai pu en juger par les résultats, je crois que ce serait une assez bonne chose pour le pays si nous pouvions induire quelqu'un à nous les prendre jusqu'au dernier.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne suis pas prêt à dire qu'il en serait ainsi.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Si l'honorable député a fait cette remarque à titre de plaisanterie, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'y répondre, mais je suis porté à croire qu'il est sérieux. Je diffère complètement de son avis. Je crois que le pays doit beaucoup à ces hommes, et j'espère que nous pourrons donner une appréciation raisonnable des travaux des savants qui se sont consacrés au service de leur pays. Nous avons dans la Commission Géologique des hommes qui pourraient gagner trois fois les appointements qu'ils reçoivent, s'ils ne désiraient pas consacrer toute leur existence aux travaux scientifiques auxquels ils se livrent.

M. BORDEN (Halifax) : A l'exception du docteur Dawson, j'ai eu très peu de rapports avec eux, mais je me suis trouvé en contact avec deux ou trois d'entre eux et je crois que ce sont des hommes d'un grand mérite

et d'un grand talent dont les travaux sont tout à fait satisfaisants.

Sauvages—Montant destiné à favoriser l'éducation des sauvages dans le territoire du Yukon, $5,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a environ 300 ou 400 sauvages dans le Territoire du Yukon, et j'ai demandé au nouveau commissaire, M. Ross, de se tenir prêt à faire une recommandation quant à la meilleure méthode pour commencer à pourvoir à l'éducation des enfants. J'ai demandé ce crédit comme mesure préliminaire afin de pourvoir aux débuts.

Terres fédérales—Imputable sur le revenu—Somme additionnelle pour appointements de commis surnuméraires au bureau principal, relativement aux patentes pour concessions de terres des chemins de fer, $3,500.

M. BORDEN (Halifax) : Où est la nécessité d'un si grand nombre de commis surnuméraires ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ceci est tout simplement un crédit dans le but de payer les copistes qui pourront être requis pour copier les patentes. Dans le budget principal, j'ai pris un crédit de $5,000, et nous constatons que cela ne suffira probablement pas. Nous espérons faire exécuter ce travail d'ici à neuf ou dix mois. Naturellement ce crédit particulier sera dépensé conformément à l'acte du service civil. Tout commis qui sera employé devra passer l'examen du service civil.

Terres fédérales—Imputable sur le capital—Somme additionnelle requise pour les arpentages, $50,000.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est le montant total pour les arpentages ? Et pourquoi une somme additionnelle est-elle requise ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Dans le budget principal, par lequel nous avons pourvu aux arpentages, l'arpenteur général n'a rien inclus pour les arpentages dans le Yukon, et l'estimation que nous faisons des travaux dans le Yukon est comme suit : Nous aurons huit employés à part les journaliers ; les salaires s'élèveront à $10,145 ; et les frais de subsistance à $11,400, soit $21,545. En sus de cela, il y a $25,000 pour payer le coût des partis d'arpentage, ce qui fait en tout $46,545. Il y aura peut-être de menues dépenses pour payer les journaliers dont les services seront requis, de sorte que nous devons demander en chiffres ronds un crédit de $50,000.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ce montant a-t-il augmenté si considérablement depuis l'année dernière ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le département s'efforce tout simplement de devancer la colonisation, et comme il ne reste plus de terres subdivisées, il nous faut arpenter dans toutes les parties du pays où vont les colons. Il serait moins dispendieux d'arpenter en bloc, mais les gens se rendent là où l'on prétend que les terres sont avantageuses, et il est tout à fait impossible de devancer la colonisation avec l'argent à notre disposition.

L'honorable M. HAGGART : Que font ces arpenteurs dans le Yukon ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ces fonctionnaires sont à lever les plans des criques où il y a des concessions minières. Toutes les difficultés survenues dans les premiers temps étaient dues à l'absence de plans, la description des claims était si vague et si indéterminée que des erreurs étaient inévitables de la part des régistrateurs. A présent, le régistrateur fait faire un plan du crique et l'enregistre. Il est impossible d'appliquer les lois minières, sans ces plans.

M. LaRIVIERE : Ces arpentages se font-ils à la journée, ou sont-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : A la journée. Nous ne pourrions pas les donner à l'entreprise dans ce district.

M. LaRIVIERE : Quels sont les arpenteurs ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons trois arpenteurs fédéraux diplômés : James Gibbon, P. C. T. Dumais et W. C. McPherson.

L'honorable M. HAGGART : Quel salaire reçoivent-ils ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Chaque arpenteur reçoit $150 par mois, plus la gratification ordinaire de $150 par mois. Nous avons beaucoup de difficultés à les garder.

Pour construire une clôture entre le poste de police de Ridingstone et la rivière Milk, le long de la frontière internationale, $6,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il y a une lisière fertile, qui va jusqu'à la frontière, au sud de Lethbridge, et depuis quelques années les éleveurs américains ont pris l'habitude de laisser paître leurs animaux sur ces terrains et de chasser les éleveurs canadiens de chez eux. Nous recevons des plaintes continuelles depuis quatre ans. Plusieurs remèdes ont été suggérés, mais j'ai considéré que nous ne retirons pas assez de revenus de ce district pour les adopter. La plupart des éleveurs, dans ces parages, ne paient aucun loyer pour les pâturages, et je répondais que tant que l'Etat ne retirerait pas quelque chose pour l'usage de ces terrains, nous ne pouvions faire aucune dépense. Je crois que mon collègue, le ministre de l'Agriculture, a employé, pendant quelque temps, des hommes à cheval, sur le frontière, pour chasser les bestiaux américains, mais ce projet a été abandonné. Depuis quelque temps un certain nombre d'éleveurs ont affermé des pâturages dans

le voisinage, et ces baux nous rapporteront de $7,000 à $8,000 par année. Il y a aussi d'autres demandes de concessions qui doubleront ce revenu. Tout dernièrement plusieurs de ces éleveurs ont fait tout le voyage pour venir me rencontrer à Winnipeg. Après avoir longuement discuté la question, j'en suis venu à la conclusion qu'il serait plus économique de construire cette clôture pour éloigner les bestiaux américains.

L'honorable M. HAGGART : Les éleveurs ne se sont-ils pas chargés de surveiller eux-mêmes la construction de la clôture ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, mais le gouvernement fournit les matériaux et la main-d'œuvre.

M. CLANCY : Qui entretiendra cette clôture à l'avenir ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Les éleveurs s'engagent à l'entretenir en bon ordre.

Somme requise pour graver, lithographier et imprimer de grandes cartes du Canada, $25,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est grandement temps que nous ayons une bonne carte du Canada. Les différents ministères ont publié de temps à autre des cartes dans un but spécial. Le ministère de l'Interieur a aussi publié des cartes partielles indiquant l'enplacement des terres fédérales, mais depuis très longtemps il n'a pas été faite une excellente cartedu Canada. Nous recevons constamment, de toutes côtés, des demandes pour des cartes fidèles, et cela nous oblige à faire la dépense représentée par ce crédit de $25,000. Le géographe du ministère du l'Intérieur, qui est un homme très distingué, travaille à cette tâche depuis plus d'un an. Je suis convaincu que cette carte fera honneur au pays. Elle sera gravée sur cuivre, et tous les détails ressortiront d'une manière avantageuse. Je sais que la préparation d'une carte est une tâche difficile et que les résultats sont souvent bien inférieurs à ce qu'on en attendait. Mais dans le cas actuel, j'ai pleine confiance de donner satisfaction. C'est la première fois que sera publiée une carte complète du Canada, gravée sur cuivre et donnant tous les plus infimes détails assez clairement pour pouvoir se trouver facilement. Cette carte indiquera aussi la localisation des pouvoirs hydrauliques ; naturellement, ils ne seront pas tous indiqués, mais on y trouvera les plus importants, ainsi que la hauteur des chutes. On y mettra aussi, tous les renseignements qui ne sont pas de nature à rendre la carte trop compliquée. Notre intention est d'en publier une second édition contenant des renseignements géologiques indiquant les différentes couches, et je crois qu'elle sera un document très intéressant. J'espère que ce crédit de $25,000 sera suffisant, mais il se pourrait cependant, que je fûs dans l'obligation de demander un faible crédit supplémentaire l'an prochain.

L'honorable M. HAGGART : Il y a cinq ou six ans qu'on nous promet une carte géologique du Canada, et il serait temps que nous l'ayons. Cette carte a déjà été gravée sur cuivre, par sections, et le gouvernement doit posséder les clichés ; il suffirait d'y faire de légères additions pour se procurer une excellente carte générale. Il y a une trentaine d'années qu'on nous parle de cette carte géologique, et elle devrait être prête à l'heure qu'il est. Des sommes considérables ont été payées pour l'impression, et j'aimerais savoir si le gouvernement a encore les clichés en sa possession et s'il a l'intention de les utiliser.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai aucun doute que les clichés soient encore en notre possession, mais j'ignore quand la carte sera prête à être imprimée. Assez récemment, j'ai eu l'occasion d'en parler avec le Dr Bell. Il a admis que les cartes actuelles sont considérablement démodées et il m'a demandé un crédit de $4,000 pour les rendre tout-à-fait modernes. Je suis prêt à faire la promesse que l'an prochain ce travail sera poursuivi avec toute la vigueur possible. Un grand nombre de renseignements qui se trouveront sur la carte générale du Canada, seront éliminés de la carte dont parle l'honorable député. Quant aux plaques de cuivre, nous pourrons les utiliser, vu que les découvertes nouvelles pourront être ajoutées par la gravure.

L'honorable M. HAGGART : Ce qui retarde peut-être la publication de cette carte, c'est que les géologues du ministère ne s'entendent pas sur la disposition des couches géologiques du pays, l'un les indique d'une manière, et son successeur de l'autre. Je crois que le ministre devrait insister auprès de ses fonctionnaires pour la publication immédiate de cette carte.

Somme nécessaire pour pourvoir aux dépenses et aux traitements des membres de la commission nommée pour s'enquérir des réclamations des métis dans les Territoires du Nord-Ouest, et sur laquelle on pourra rémunérer J. A. J. McKenna en sa qualité de commissaire des métis, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $10,200.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce crédit est destiné à compléter le travail de la commission concernant les affaires des métis, qui siègent d'une manière intermitente depuis deux ans. Je crois que c'est le dernier crédit que nous demandons au parlement pour cette affaire. M. McKenna part dans un mois ou deux pour terminer ce qui reste à faire. Ce crédit se répartit comme suit : Rémunération du commissaire jusqu'au 30 septembre, trois mois, à cinq dollars par jour, $450 ; rémunération des greffiers, un à $150 par mois, $450 ; et deux à $100 par mois chacun, $600 ; frais de

voyage, cuisiniers et autres domestiques, $5,200 ; provisions, entretien, etc., $3,500. Je crois que tout sera terminé avant la fin de septembre, de sorte que nous n'aurons pas à dépenser tout le crédit.

L'honorable M. HAGGART : Combien a coûté cette commission jusqu'à présent ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'an dernier, la Chambre nous a voté $29,465, et nous demandons aujourd'hui $10,200 ; ce qui fait une somme totale de $39,665.

M. LaRIVIERE : Combien faudra-t-il de séances pour terminer tous les travaux ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je n'ai pas ici l'avis qui a été envoyé, mais je sais que la commission siégera à Birtle, sur la rive ouest du lac Manitoba, à Killarney, à Régina, à Calgary, à Edmonton et probablement à un ou deux autres endroits, plus au nord. Mon honorable ami verra que nous avons pris soin de ne pas faire siéger la commission dans l'ancienne province du Manitoba.

M. LaRIVIERE : Je crois, cependant, qu'il y a encore dans cette ancienne province certaines réclamations qui n'ont pas été réglées.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : C'est possible, et si ces réclamations sont transmises au commissaire, il sera autorisé à tenir une séance à Winnipeg.

M. ROCHE (Marquette) : Aura-t-on une séance à Winnipegosis ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui ; là ou dans les environs.

Somme nécessaire pour pourvoir aux frais de litige dans la cause Qu'Appelle vs le Roi, $5,000.

M. CLANCY : A quoi se rapporte ce crédit ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le gouvernement est poursuivi par la Compagnie du chemin de fer Qu'Appelle et Montagnes des Bois, pour la non exécution d'un contrat concernant l'octroi d'une subvention en terres. On ne s'entend pas sur la qualité des terrains et le différend a été soumis aux tribunaux.

Nouvelle somme nécessaire pour le coût d'investigations et de délimitations relativement à la frontière internationale, et autres travaux astronomiques du département, $27,500.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Lors du budget supplémentaire de l'exercice en cours j'ai expliqué que nous sommes en ce moment à retracer la frontière internationale en vertu d'un arrangement avec les Etats-Unis,—non pas un traité—aux endroits où les buttes et les piquets ont été enlevés. Le coût total de l'entreprise a été évalué à $35,000. Nous avons déjà dépensé $7.500 pour couvrir les dépenses jusqu'au 1er juillet ; le crédit actuel complète la différence.

M. LaRIVIERE : Ne pourrait-on pas s'entendre avec les Etats-Unis, pour délimiter de nouveau la frontière sud-est du Manitoba, afin de faire disparaître le crochet qui existe actuellement et nous remettre en possession de ce petit morceau de territoire qui appartient réellement au Manitoba, mais dont les Américains réclament la propriété.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je crois qu'il est inutile d'entretenir quelques espérances sous ce rapport. Il n'y a pas de doute que les Etats-Unis ont droit à ce morceau de territoire en vertu des arrangements qui ont été faits. Le seul moyen de le reprendre, serait de donner quelque chose en échange. Depuis que j'ai accepté le portefeuille de l'Intérieur, il n'en a pas été question officiellement, mais la question avait été discutée antérieurement et les Etats-Unis nous ont laissé savoir qu'ils n'étaient pas disposés à y renoncer.

M. BORDEN (Halifax) : J'aimerais à connaître le situation exacte au sujet de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis. J'ai cherché à m'en rendre compte par les Débats de 1899 et 1900, et je vois que le premier ministre a déclaré qu'une proposition avait été faite aux Etats-Unis. Tous les documents s'y rapportant devaient être produits devant la Chambre dès que l'arrangement serait conclu. J'ai parcouru la table des matières de 1899 et 1900, et je ne vois rien pour indiquer que la production de ces documents ait eu lieu.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ils n'ont pas été produits. Conformément à l'arrangement conclu, les commissaires ont été nommés par les deux gouvernements. Nous avons choisi M. W. G. King, l'astronome en chef du ministère de l'Intérieur qui avait déjà agi en cette qualité lors du premier arrangement. Il s'est entendu avec le commissaire américain, pour tracer une frontière temporaire entre les deux pays. La partie de la frontière qu'il s'agissait de tracer de nouveau, est celle qui s'étend à l'ouest du défilé de Chilkoot et traversant tout le territoire au nord de l'endroit connu sous le nom de Pyramid Harbour. Il n'y avait aucune nécessité de refaire la frontière dans le défilé parce qu'il était entendu que le sommet servirait de frontière temporaire. On peut en dire autant du défilé de White. Il ne se fait aucun trafic ailleurs puisqu'il n'y a que des montagnes. Mais il se fait un certain trafic viâ Pyramid Harbour et ce qu'on appelle le sentier de Dalton. A cet endroit, naturellement, il a fallu établir une frontière temporaire, et c'est à cela que les deux commissaires se sont employés. Les documents ne m'ont été soumis que depuis quelques jours, et l'arrêté ministériel pour les approuver vient à peine d'être passé. Tous les documents pourront être produits avant la prorogation.

M. BORDEN (Halifax) : J'en serais très satisfait, si la chose est possible. Ces documents devraient être imprimés et distribués à toute la députation.

Pour venir en aide aux hôpitaux dans les Territoires du Nord-Ouest, $6,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Ce crédit se rapporte à un projet connu sous le nom de "projet de Lady Minto," pour la construction de petits hôpitaux dans les endroits où il n'en existe pas. La plus grande partie des fonds provient de souscriptions volontaires.

M. BORDEN (Halifax) : La Chambre doit être unanime à appuyer ce projet.

Somme additionnelle pour l'exposition des Territoires du Nord-Ouest à Buffalo, $1,000.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi demande-t-on un crédit à part?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le gouvernement du Nord-Ouest n'est pas dans la situation d'un gouvernement provincial ; il est encore en tutelle, il reçoit une somme fixe qu'il doit employer de telle et telle manière, et s'il surgit une dépense imprévue, il doit faire une demande spéciale. Je désirais beaucoup voir les territoires prendre part à l'exposition pan-américaine où iront beaucoup de visiteurs des Etats de l'ouest, et c'est de ces derniers Etats que nos espérons obtenir notre immigration.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne faisais pas d'objection ; je voulais seulement savoir pourquoi ce petit crédit était demandé à part.

Préparation et impression du dictionnaire Anglais-Micmac du Dr Rand (à voter de nouveau), $935.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a plusieurs années, le gouvernement entreprit de publier le dictionnaire du Dr Rand, mais le travail était resté incomplet, et l'an dernier nous avons demandé un crédit de $1,000 pour le terminer. Nous n'avons dépensé que quelques dollars, et c'est ce même crédit qu'il s'agit de voter de nouveau.

M. KAULBACH : Puisque nous sommes à discuter les crédits du ministère de l'Intérieur, je voudrais savoir de l'honorable ministre si le bureau géologique s'occupe exclusivement de minéraux. Le pays y gagnerait certainement à avoir un laboratoire de bactériologie ; nous n'en avons qu'un dans tout le Canada, celui de Montréal.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je préfère ne pas me prononcer sur ce point, car la question relève plutôt du ministère de l'Agriculture.

M. KAULBACH : Cela n'a rien à voir avec l'agriculture ; mais peu importe où on le mette, pourvu que nous en ayons un.

Matériel additionnel pour l'imprimerie de l'Etat (à voter de nouveau, $21,000), $23,800.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le sentiment général est que l'Imprimerie de l'Etat fasse plus d'ouvrage. Nous ne demandons pas ce crédit pour agrandir l'édifice, mais celui-ci sera affecté à augmenter le matériel, dont la nécessité s'impose.

M. CLANCY : Avec cela, l'Imprimerie sera-t-elle bien outillée?

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'est pas suffisant pour mettre à exécution tout ce que recommande le rapport du comité des impressions. C'est un crédit affecté à l'achat de nouveau matériel.

Pour payer 500 exemplaires du Guide Parlementaire, $1,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit d'un ouvrage que tous les députés connaissent bien. On en publie une nouvelle édition à chaque nouveau parlement, et le gouvernement en achète un certain nombre.

Pour payer les frais dans la cause du Roi vs la B. A. Bank Note Company, $7,500.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je puis donner quelques explications que le Solliciteur général pourra compléter, si on le désire. Il s'agit de payer les frais d'un procès engagé entre le gouvernement et une compagnie d'Ottawa.

M. WALLACE : Quele est la cause de ce procès?

MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement a poursuivi la compagnie sous prétexte qu'elle n'a pas livré certains matériaux qu'elle s'était engagée à livrer. Nous avons obtenu une décision qui confirme virtuellement notre prétention, bien qu'il faille en attendre la confirmation légale par le juge.

M. BORDEN (Halifax) : Dans ce cas, pourquoi les frais sont-ils si élevés qu'il faille encore ce crédit supplémentaire?

Le MINISTRE DES FINANCES: S'il faut entrer dans les détails, je conseillerais d'attendre le Solliciteur général. Je comprends que l'affaire a été soumise à un fonctionnaire de la cour, dont le rapport est favorable au gouvernement. Je ne suis pas en état de dire si l'affaire est terminée.

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit, peut-être, de payer des dépenses qui vous seront remboursées. L'honorable ministre peut prendre note de l'incident et fournir des explications, à une séance ultérieure. En attendant, votons le crédit.

Pour frais de réception de Leurs Altesses royales le duc et la duchesse de Cornwall et York, $120,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a peu d'explications à donner. Nous savons tous qu'il avait plu à notre défunte souveraine, à la grande satisfaction de toute la

population du Canada, de permettre au duc et à la duchesse de Cornwall et York de visiter ce pays. La mort de la souveraine avait remis en doute la possibilité de ce voyage, mais notre nouveau souverain a bien voulu confirmer cette décision. Les Altesses royales sont actuellement en Australie, et sont attendues ici à l'automne. Leur séjour parmi nous sera nécessairement trop court, et d'après le programme tracé par le gouvernement impérial, il ne sera que de trente-deux jours.

Jusqu'à présent aucun des détails de cette visite n'a été arrêté, mais un programme officiel sera certainement préparé, dans lequel nous aurons à respecter les volontés du gouvernement impérial. Le gouvernement fédéral espère que la plupart des législatures provinciales et des municipalités voteront libéralement les sommes nécessaires à une digne réception de nos hôtes royaux ; mais il restera ici et là les lacunes à combler. Le duc et la duchesse traverseront le continent. On avait espéré qu'ils débarqueraient sur la côte du Pacifique, et feraient le voyage par terre jusqu'à l'Atlantique, mais pour différentes raisons, ce projet a été abandonné. Ils débarqueront à Halifax ou à Québec, et nous saurons bientôt l'endroit précis. Ce crédit, comme je viens de le dire, sera affecté à préparer une réception convenable et suppléer aux lacunes dans les arrangements faits par les municipalités et les législatures.

Nous désirons tous que cette réception soit digne de ces hôtes distingués, et nous demandons ce crédit.

Pour porter les appointements du directeur de poste à London (Ont.), de $2,200 à $2,400, en conformité des dispositions de l'Acte du service civil, $200.

L'honorable M. SUTHERLAND : D'après la loi, les directeurs des bureaux de poste dont le revenu est de $60,000 à $80,000, reçoivent un salaire de $2,400. Le revenu du bureau de London est de $65,000 à $70,000, et le directeur a droit à $2,400.

M. WALLACE : Quand le titulaire actuel a-t-il été nommé?

L'honorable M. SUTHERLAND : Il y a deux ans, je crois. C'est un des meilleurs directeurs de bureaux de poste du Canada.

Pour porter les appointements de B. J. Hanlon, facteur à Kingston, de $390 à $420, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $30.

M. WILSON : Dans quelles conditions les directeurs des bureaux de poste payés par commission, retirent-ils le loyer des boîtes?

L'honorable M. SUTHERLAND : Il n'y a pas de règle fixe, mais je comprends que le directeur qui est payé par commission, retire aussi le loyer des boîtes.

M. WILSON : Il devrait y avoir une règle établie. Quand le bureau de poste est dans un édifice de l'Etat, il y a aussi des boîtes que le public peut louer.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si l'honorable député désire des renseignements sur ce point, je me les procurerai.

M. WILSON : Je suppose que lorsqu'un directeur est obligé de fournir lui-même le local, il fait construire des boîtes et en retire le loyer. Mais lorsque l'édifice appartient à l'Etat, j'aimerais à savoir en vertu de quoi le directeur du bureau s'approprie les loyers de ces boîtes. Je crois qu'autrefois on leur laissait une forte partie de ces loyers, pour l'entretien du bureau.

M. BORDEN (Halifax) : Je signalerai à l'honorable ministre un fait sur lequel j'ai déjà appelé l'attention du directeur général des Postes en 1899 et en 1900. Il s'agit de la plainte de M. W. C. Henley, de Spry Bay, comté d'Halifax, au sujet d'un sac de la malle. Si l'honorable ministre veut consulter ma lettre du 15 août 1900, et la correspondance échangée à ce sujet, qui est assez volumineuse, il comprendra toute l'affaire. Le directeur général des Postes a fait droit à ma demande en 1899 et renouvella à M. Henley le privilège de recevoir son courrier dans un sac spécial, apporté par le train de la malle, comme cela se pratique dans beaucoup d'endroits. Plus tard, certains obstacles surgirent. Deux ou trois autres citoyens du comté d'Halifax jouissent de ce privilège, en dépit des mêmes objections. La faveur que demande M. Henley est acordée à Henry Hall, John Kirker, Alice Mackenzie et John G. Reynolds, du comté d'Halifax. M. Henley est bien prêt à ne pas tenir le gouvernement responsable du courrier ainsi transporté. On a soulevé des objections dans le cas de M. Henley, bien que le privilège soit continué à trois autres personnes au moins, dans ce comté. Tout le monde devrait être sur le même pied. Si le privilège ne peut pas être accordé à M. Henley, il ne devrait pas l'être aux autres.

Pour porter les appointements de H. A. McGrady, commis de 3e classe, dans le bureau du surintendant du service des malles par chemin de fer, de $400 à $600, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $200.

M. PUTTEE : Je vois qu'on n'a pris aucune disposition pour une augmentation générale du salaire des facteurs des bureaux de poste. On se rappelle qu'un jour ou deux avant le départ du directeur général des Postes pour l'Australie, ce dernier a promis à une délégation de facteurs qu'il laissait un mémoire recommandant à ses collègues d'accueillir favorablement la requête des facteurs. Mes amis et moi nous nous attendions à trouver un crédit spécial à cet effet, dans le budget supplémentaire. Je verrais avec plaisir le directeur général des Postes intérimaire, nous donner quelques espérances.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le directeur général des Postes est parti assez

précipitamment et cette question est une de celles qu'il n'a pu régler avant son départ. Il avait deux ou trois projets à l'étude, et les opinions étaient partagées, quant à leurs mérites respectifs. J'en suis venu à la conclusion qu'il était préférable, dans l'intérêt même des facteurs, d'attendre à la prochaine session. J'ai pris cett décision après avoir mûrement étudié la question, l'avoir discutée avec une délégation de facteurs et avec mes collègues, et à la prochaine session, nous soumettrons un projet qui, j'en ai l'assurance, donnera satisfaction aux facteurs et sera approuvé par la Chambre.

M. PUTTEE : Ce retard est préjudiciable aux facteurs. Leur principal argument, c'est que la vie est devenue beaucoup plus cher, au Canada, depuis deux ou trois ans.

M. WALLACE : Ce n'est pas à l'honneur du gouvernement de n'avoir pas encore pris de décision dans cette affaire. Il a refusé aux facteurs l'augmentation statutaire à laquelle ils avaient droit.

Nous savons que le gouvernement ne s'est pas montré favorable à la demande des facteurs. Des mémoires ont été présentés, accompagnés de documents, et je crois que les facteurs ont parfaitement établi leurs droits à une augmentation de salaire. Nous nous attendions à ce que la question fût réglée par le directeur général des Postes, et son remplaçant nous annonce aujourd'hui qu'il n'y a rien de fait. Il considère, peut-être, que ce n'est pas à lui d'agir. Je suis d'une opinion contraire, car l'absence d'un ministre n'est pas une raison pour laisser souffrir un service public ni commettre une injustice envers une classe nombreuse d'employés fidèles et dévoués dont les fonctions sont, peut-être, les plus pénibles de toutes. L'an dernier, le directeur général des Postes nous avait promis d'étudier la question durant les vacances et de rendre justice aux facteurs. Le ministre suppléant prétend qu'il vaut mieux retarder le règlement de cette question d'une année encore, mais c'est aussi ce qu'on nous disait, l'an dernier. On prive les facteurs de leur augmentation statutaire et on retarde indéfiniment la question de l'augmentation de leurs gages. Je ne crois pas qu'il y ait, dans tout le service public, une classe de fonctionnaires plus mal rétribuée.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il y a deux côtés à cette question. J'admets, avec l'honorable député, que nous n'avons pas le droit de nous retrancher derrière l'absence du directeur général des Postes, mais il y a une divergence d'opinions sur la meilleure solution à donner à la question. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il faisait partie du cabinet qui a fait voter la loi sous l'empire de laquelle ces salaires ont été réduits.

M. WALLACE : Le ministre prétend-il que les salaires ont été réduits ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je le crois, mais je puis me tromper.

M. WALLACE : Pas du tout. Non-seulement les salaires n'ont pas été abaissés, mais les facteurs recevaient leur augmentation statutaire quand ils y avaient droit. Le gouvernement actuel les prive de cette augmentation et il est inexact de dire que le gouvernement précédent est responsable de cet état de choses.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je conseillerais à l'honorable député de s'assurer des faits.

M. WALLACE : Je m'en suis assuré.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je crois qu'il est facile de constater quelle était la position de ces facteurs, sous l'ancien gouvernement. Un grand nombre de ces cas m'ont été soumis et j'ai fait tout ce que j'ai pu, dans la limite des règlements, pour améliorer le sort des facteurs dans les villes, et je crois y avoir réussi à la satisfaction des intéressés. D'ici à quelques mois, le gouvernement sera tombé d'accord sur un moyen de venir en aide aux facteurs.

Pour pourvoir à la nomination de six chargeurs sur les trains, $2,400.

M. BORDEN (Halifax) : Puis-je profiter de cette occasion pour demander au directeur général des Postes intérimaire de s'intéresser au service postal entre Sheet Harbour et Moser's River viâ Dufferin Mines, ainsi qu'au service postal entre Sheet Harbour et Sherbrooke. Sheet Harbour est dans le comté d'Halifax.

M. FRASER : On a demandé des soumissions pour un service quotidien entre Sherbrooke et Sheet Harbour et on a fixé l'ouverture des soumissions au 24 mai.

M. BORDEN (Halifax) : On me dit que ce service, durant tout l'hiver, a été très défectueux. J'ai reçu un très grand nombre de plaintes dont j'épargnerai le récit à la Chambre, mais je les réunirai dans une lettre adressée au directeur général des Postes, afin qu'il puisse y apporter remède. J'ai une seconde lettre m'annonçant qu'on avait demandé des soumissions pour le service entre Sheet Harbour et Sherbrooke, mais j'ignore si on en a demandé pour le service entre Sheet Harbour et Moser's River viâ Dufferin Mines.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je m'en informerai.

M. FRASER : L'honorable député d'Halifax a parfaitement raison, on avait alors un service tri-hebdomadaire très mal fait, mais maintenant, il est quotidien.

M. CLANCY : Quelles seront les fonctions de ces chargeurs sur les trains ? Remplaceront-ils les commis de la malle sur les trains ?

L'honorable M. SUTHERLAND : J'ai expliqué au long les fonctions de ces chargeurs sur les trains, lorsque le bill était devant la Chambre. Les fonctionnaires du département, et plus particulièrement le surintendent du service postal par chemin de fer, ont souvent faut remarquer que nous payons des sommes considérables en frais de voyages à des employés qui ne font qu'accompagner les commis réguliers sur les convois quand le courrier est considérable, surtout au départ des grandes villes. On réalisera une économie importante en employant ces chargeurs qui n'agiront pas comme employés de la malle. Un commis ordinaire a beaucoup de travail manuel à faire, et on lui paie ses frais de route. Ces chargeurs sont nommés au salaire minimum de $600, et feront ce travail en réalisant une économie.

M. CLANCY : Ce salaire sera-t-il stationnaire ?

M. PUTTEE : Le salaire est-il de $600 ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je le crois.

M. PUTTEE : Vous ne demandez que $2,400—le salaire de quatre chargeurs.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je demande pardon à l'honorable député, le salaire sera de $400 d'abord, et il y aura une augmentation annuelle.

M. PUTTEE : Il me semble que le département devrait se contenter d'un plus petit nombre de chargeurs, et de leur donner des salaires plus élevés. On ne devrait plus employer des fonctionnaires à $400 par année. Ces chargeurs voyageront beaucoup et auront à vivre dans les villes, et si on ne leur accorde pas de frais de voyages, comme ça m'en a tout l'air, ce salaire sera complètement insuffisant. Je crois que quatre chargeurs sur les trains, à $600 par année, nous rendraient plus de service.

M. HACKETT : Je signalerai au directeur général des Postes intérimaire le fait que la malle qui arrive à Summerside, I.P.-E., tous les matins, venant de la Pointe du Chêne, est transférée à Charlottetown où se fait le triage, et qu'elle est ensuite renvoyée 50 milles en arrière pour être distribuée dans la partie ouest du comté de Prince, 24 heures après l'arrivée du courrier à Summerside. La population à l'ouest de cette dernière ville a tout intérêt à recevoir la malle le plus tôt possible, surtout à cette saison de l'année où les industries de cette partie du pays sont en pleine activité.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je demanderai à l'honorable député ce qu'il suggère pour obvier à ce retard ? A-t-il un changement à proposer ?

M. HACKETT : Il y a un commis de la malle sur le bateau qui arrive de la Pointe du Chêne, et quand la malle arrive à Summerside, il devrait y avoir un train en partance pour la transporter a l'ouest, au lieu de l'envoyer à Charlottetown et l'y garder pendant 24 heures. Si l'honorable ministre faisait savoir à son collègue des Chemins de fer et Canaux qu'il a besoin d'un train pour transporter cette malle à l'ouest, je suis convaincu qu'il l'obtiendrait. C'est une question très importante. Dans une vingtaine de jours, nous aurons l'arrangement que je propose, mais c'est dans le moment que la population en a besoin. Je demande à l'honorable ministre de consulter son collègue et de nous donner au plus tôt l'amélioration que je demande.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le cas me paraît en valoir la peine et je m'en occuperai sans retard. Si les frais ne sont pas trop élevés et hors de proportion avec le service que nous en obtiendrons, je me ferai un devoir de recommander le changement. J'admets qu'il est très désirable de faire distribuer les malles dans le plus court délai possible. J'étudierai le cas immédiatement, avec les fonctionnaires du département.

M. HACKETT : Je remercie le ministre de ses paroles et s'il nous donne l'amélioration demandée, il aura rendu un grand service à la population qui habite à l'ouest de Summerside. J'ignore s'il connaît la géographie de cette partie du pays, mais je répète que lorsque la malle arrive à Summerside, dans la soirée, elle est expédiée à 60 milles à l'est et revient par le train suivant du matin, pour être distribuée à l'ouest de Summerside.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je demanderai un rapport au surintendant, et je m'entendrai ensuite avec l'honorable député. Nous pourrons alors discuter la question.

M. HACKETT : La discussion ne pourra pas être longue, car nous sommes en réalité, retardés de 24 heures, après l'arrivée de la malle à Summerside, tandis que le courrier pourrait être distribué quelques heures après son arrivée.

Somme additionnelle pour les journaux, $200.

M. WILSON : Je voudrais savoir ce que coûtent les journaux ?

M. l'ORATEUR : J'ignore ce que nous payons pour les journaux, mais ce crédit supplémentaire est nécessaire parce que le nombre en a augmenté. Nous sommes obligés de recevoir tous les journaux du pays et quelques-uns de l'étranger. Si l'honorable député tient absolument à connaître le prix que nous payons pour les journaux, je lui fournirai volontiers ce renseignement.

M. WILSON : Je ne soulève pas d'objection, mais je voudrais savoir ce que nous payons pour les journaux, en plus de ce que paie le Sénat.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'avons rien à voir à cela. Il serait dangereux de s'en occuper.

M. WILSON : Je trouve étrange qu'il y ait deux salles de lecture si près l'une de l'autre, et un si grand nombre de journaux que personne ne lit. Si la Chambre des Lords ne trouvait pas au-dessous de sa dignité de lire les journaux en compagnie des membres de la Chambre des communes, nous pourrions nous contenter d'une salle unique.

M. l'ORATEUR : Le problème est grave. Je ne sais pas si les sénateurs seraient disposés à venir en contact trop intime avec les membres de la Chambre des communes.

Somme additionnelle pour les impressions, le papier d'imprimerie et la reliure, $25,000.

M. l'ORATEUR : Ordinairement, ce crédit est de $85,000, mais il est insuffisant. Nous sommes obligés de publier les rapports mensuels du commerce et le nombre des documents officiels augmente tous les ans. Par exemple, l'édition anglaise du rapport de l'auditeur général a coûté de $6,000 à $7,000.

M. WALLACE : Qu'avons-nous à faire avec la publication des rapports du commerce ?

M. l'ORATEUR : Je suis informé que tous les rapports publiés sous l'autorité de la Chambre des communes sont payés par nous.

M. WALLACE : Parlez-vous des rapports annuels ?

M. l'ORATEUR : Je crois que oui.

M. WALLACE : Chaque député paie pour son rapport.

M. l'ORATEUR : Je suis informé que tous les rapports produits durant la session sont payés par la Chambre des communes.

M. WALLACE : Un crédit a été voté au ministre des Douanes pour la même fin.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ce rapport est imprimé par ordre de la Chambre.

M. l'ORATEUR : Je n'affirme rien, mais la note qui m'a été remise contient cette explication. Je m'en informerai de nouveau, et je le ferai savoir à l'honorable député.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le rapport est imprimé par ordre de la Chambre des communes, et cette dernière paie tout ce qu'elle fait imprimer.

M. WALLACE : Le ministre sait-il quels documents sont payés par son propre département?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que les impressions générales pour un ministère sont payées à même le crédit voté à ce ministère, mais que tous les rapports venant des départements et produits devant le parlement sont imprimés au frais de la Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Le crédit du budget principal, réuni à celui-ci, donne une somme totale de $40,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que le président du comité des impressions m'a dit qu'il y avait certains arrérages qu'il s'efforçait de régler. Je crois que le crédit actuel comprend plus que la dépense d'un seul exercice.

M. BORDEN (Halifax) : Il sera peut-être utile d'avoir de nouvelles explications, plus tard, car l'augmentation me paraît très forte.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très bien.

M. CLANCY : Les rapports mensuels du commerce sont-ils distribués de la même manière que ceux de la navigation et du commerce?

Le MINISTRE DES DOUANES : Je le crois.

M. CLANCY : Pour ma part, je n'en ai jamais reçus.

Le MINISTRE DES DOUANES : Ils sont distribués par le bureau de distribution, au deuxième étage de cet édifice, et je verrai ce qui en est.

Pour les augmentations suivantes : A. H. O'Brien, $100 ; James Dalton, $50 ; R. Tremblay, $50 ; C. Georges, $30, $230.

M. BORDEN (Halifax) : Pourquoi l'un reçoit-il une augmentation de $100 et les autres de $50 seulement?

M. l'ORATEUR : Les $100 sont pour M. O'Brien, l'adjoint au jurisconsulte. Il ne reçoit que $1,800, et a été nommé par l'Orateur White avec l'entente qu'il recevrait $50 par année. Cette condition est formellement indiquée dans la lettre de l'Orateur, M. White. M. O'Brien n'a reçu aucune augmentation depuis 1896, et cette année, le bureau de l'Economie Interne a décidé de lui donner une augmentation de $100.

M. BORDEN : J'admets que son salaire n'était pas assez élevé.

Douane—Somme additionnelle requise, $20,633.67.

Le MINISTRE DES DOUANES : Le budget principal est préparé de bonne heure, et nous demandons les sommes dont nous croyons avoir besoin, mais, plus l'année avance, plus nous nous apercevons que nous avons des dépenses à faire qui n'ont pas été prévues, ce qui explique le crédit supplémentaire pour le prochain exercice. J'espère que, l'an prochain, je pourrai préparer un budget couvrant toutes les dépenses de l'exercice.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble que nous pourrions nous contenter de deux bud-

gets, et que l'honorable ministre n'en aura pas un troisième à nous présenter, l'an prochain.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est ce que je propose de faire ; mais l'honorable député admettra que dans mon département des dépenses imprévues surgissent à tout moment et dont il a été impossible de tenir compte dans le budget principal.

M. BORDEN : Nous avons beaucoup de budgets séparés. Il vaudrait mieux n'en avoir qu'un et rendre les budgets supplémentaires le plus minime possible.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les ministres sont toujours assez disposés à faire une demande libérale de crédits, et si toutes leurs demandes étaient accordées, il y aurait, probablement, moins de budgets supplémentaires. Le devoir du ministre des Finances, cependant, est de combattre cette tendance, et je dois prendre sur moi de ne pas leur donner tout ce qu'ils demandent.

M. WALLACE : Je considère que ce crédit n'a pas sa raison d'être. Il y a d'abord une augmentation de $46,000, dans le budget principal, et une autre de $20,600, dans celui-ci, sans compter un troisième dans quelques semaines. Le gouvernement a, sans doute, étudié la question et en est venu à la conclusion que $1,121,000 suffiraient pour les dépenses du département des Douanes—une augmentation de plusieurs centaines de mille piastres sur les dépenses des années passées, alors que les conservateurs étaient au pouvoir. Je ne vois rien qui soit survenu depuis un mois ou deux pour justifier l'augmentation de $11,000, dans Ontario seulement. Le ministre a-t-il un état détaillé de l'emploi de ce crédit et peut-il nous dire aussi pourquoi il n'a pas mis celui-là dans son budget principal, afin que nous sachions au juste combien en coûte l'administration du ministère des Douanes.

Le MINISTRE DES DOUANES : La différence entre le budget principal de 1902 et le précédent n'est pas aussi grande qu'on pourrait le croire au premier abord. Nous demandons $46,000 de plus dans ce budget, que l'an dernier. Mais il y a une diminution de $16,000 dans les dépenses éventuelles, parce que, l'an dernier, nous avons demandé un crédit de $15,000 pour les travaux préliminaires dans le département de la statistique. Ensuite, dans le crédit supplémentaire de l'exercice courant, j'ai dû demander $12,000 ; de sorte que si ces deux sommes de $15,000 et $12,000 sont réunies, il ne reste plus que $19,000 et $20,000 que je demande, en ce moment. L'honorable député veut savoir pourquoi je demande ce crédit. J'ai ici tous les détails, mais je crois inutile de les donner à moins que l'honorable député ne l'exige. Il y a, par exemple, l'exposition pan-américaine qui nécessite des employés de plus à Toronto, Fort-Erié et Niagara.

M. WALLACE : Je crois que le personnel de Fort-Erié est très suffisant.

Le MINISTRE DES DOUANES : On s'attend à ce que des centaines et des centaines de voyageurs traverseront la frontière à cet endroit. On suppose même que beaucoup de visiteurs fixeront temporairement leur résidence au Canada. Notre inspecteur a fait un rapport dans ce sens et nous devons prendre nos précautions. Si ce crédit n'est pas nécessaire, l'argent ne sera pas dépensé. De plus, les élévateurs à Québec sont en opération et il nous faut deux ou trois employés à cet endroit. Il se présente, à tout instant, des cas comme celui-là dans le cours de l'année, et il nous faut y pourvoir. J'aurais pu me dispenser de demander ce crédit cette année, et recourir à un crédit complémentaire, l'an prochain ; mais je suis de l'avis du chef de l'opposition et je crois qu'il vaut mieux demander, tout de suite, un crédit suffisant pour couvrir toutes les dépenses de l'année.

M. WALLACE : Le ministre ne nous a pas encore donné la promesse qu'il ne demandera pas un crédit supplémentaire, l'an prochain.

Le MINISTRE DES DOUANES : Je ne puis pas faire cette promesse.

M. WALLACE : Il nous demande autant que possible, cette année, et se garde une porte ouverte pour l'an prochain.

Pour payer à H. A. Nelson et Fils, un intérêt de 5 pour 100 sur $1,395.25, de mai 1892 au 1er juillet 1901, $633.67.

M. CLANCY : Pourquoi ce crédit spécial, demandé séparément du capital?

Le MINISTRE DES DOUANES : Il a été omis par erreur, dans le budget supplémentaire. Le ministre des Finances me conseilla dans le temps de retirer l'item et de mettre le capital et les intérêts dans le deuxième budget supplémentaire, mais j'ai cru préférable de laisser l'item tel qu'il était et de demander cette somme additionnelle pour l'intérêt.

M. WALLACE : A-t-on consulté le ministère de la Justice ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Non, c'est purement une question d'équité et non une question de droits. Cet établissement avait importé des marchandises et payé des droits ; une partie des marchandises avait été enlevée et l'autre laissée à l'entrepôt. L'entrepôt et les marchandises qu'il contenait furent détruits par le feu et nous remettons les droits perçus sur ces marchandises.

M. WALLACE : Le gouvernement n'est pas responsable des marchandises importées dans le pays. Dans le cas actuel, les droits avaient été payés et les marchandises n'étaient plus sous la garde du gouvernement.

Le MINISTRE DES DOUANES : Il est évident que la Compagnie Nelson n'avait légalement aucune réclamation. Mais le feu se déclara le jour même que les droits avait été payés et avant qu'on eût eu le temps de transporter toutes les marchandises. Il fallut faire de nouvelles importations sur lesquelles de nouveaux droits ont été payés.

M. WALLACE : Il est indifférent que les marchandiss aient été une journée ou dix jours dans les entrepôts du gouvernement et quand des marchandises sont détruites par le feu, il faut toujours en importer d'autres pour les remplacer. Je ne vois pas pourquoi on agit autrement dans le cas de MM. Nelson et Fils.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans tous les cas de ce genre, il faut toujours tenir compte de la question de l'assurance. Dans les cas ordinaires, les marchandises sont enlevées du navire et placées dans les entrepôts du propriétaire qui peut se protéger au moyen de l'assurance. Ici, les marchandises étaient virtuellement en transit entre le navire et le magasin de MM. Nelson et Fils ; elles ont été détruites par le feu avant d'être rendues. Elles étaient assurées, sans aucun doute, à bord du navire, mais cette assurance cessait dès qu'elles étaient déchargées et elles ont été détruites avant qu'on eût le temps de les faire assurer de nouveau dans le magasin de M. Nelson. Du moment que ces marchandises étaient à terre, elles n'étaient plus protégées par une assurance maritime. MM. Nelson, qui sont des marchands en renom, m'ont expliqué qu'ils auraient fait assurer ces marchandises, s'ils avaient eu le temps de les transporter dans leur propre entrepôt ; elles ont été détruites, le soir même, dans les entrepôts du gouvernement.

M. WALLACE : Pas dans un entrepôt du gouvernement. Les entrepôts douaniers ne reçoivent qu'un colis sur dix ou quinze.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne dis pas que c'était dans un entrepôt de douanes.

M. WALLACE : Elles étaient simplement dans un hangar recouvert, où les importateurs mettent leurs marchandises à l'abri des intempéries. On ne peut pas prétendre qu'elles étaient sous la garde du gouvernement. Dès que les droits sont payés, le gouvernement n'a plus rien à faire et les marchandises doivent être enlevées. Puisque le droit avait été payé, le gouvernement n'était pas tenu, en équité, de remettre à M. Nelson ni le capital ni les intérêts.

M. CLANCY : Y a-t-il eu d'autres réclamations pour les marchandises détruites en même temps, ou MM. H. A. Nelson et Fils ont-ils été seuls à souffrir de cette incendie ?

Le MINISTRE DES DOUANES : Beaucoup d'autres marchandises ont été consumées sur lesquelles les droits n'avaient pas été payés. Si M. Nelson n'avait pas payé les droits, il n'aurait pas été obligé de payer, puisque les marchandises étaient détruites. D'un autre côté, si les marchandises avaient été rendues dans leur propre entrepôt, elles auraient été assurées. Le gouvernement ne perd rien, puisque, comme je l'ai dit, d'autres marchandises ont été importées pour les remplacer. L'honorable député de York-ouest demande si le département de la Justice a été consulté, pour savoir si le gouvernement était légalement responsable. Si la difficulté n'a pas été réglée par le gouvernement précédent, ce n'est pas, je crois, parce qu'il était hostile à cette réclamation ; c'était une de ces affaires dont le règlement est remis d'année en année.

M. WALLACE : Non, je me rappelle qu'un enquête complète a été faite.

Le MINISTRE DES DOUANES : Les archives n'indiquent rien de cela. Je crois, au contraire, qu'elles prouvent que l'honorable député lui-même était en faveur du remboursement.

M. WALLACE : Cela s'est passé avant que je fusse contrôleur. Plus tard, une enquête complète eut lieu, et l'on arriva à la conclusion qu'il n'existait aucune réclamation légale, et qu'il était indifférent que le droit eût été payé ou non. Quant à dire qu'elles auraient été assurées si elles eussent été rendues dans les entrepôt des importateurs, nous n'en savons rien.

Le MINISTRE DES DOUANES : C'est la coutume, du moins.

M. WALLACE : Ordinairement, un marchand fait assurer tout son stock pour une certaine somme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Alors, ces marchandises auraient été protégées par une assurance générale sur tout l'assortiment.

M. WALLACE : Mais on ne peut pas assurer les marchandises pour leur pleine valeur ; on ne peut les assurer que pour les deux-tiers seulement. Dans le cas actuel, les droits n'auraient pas été assurés.

Certaines résolutions sont rapportées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 1.15 a.m., samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

SAMEDI, le 18 mai 1901.

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

AMENDEMENT A L'ACTE DU REVENU.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR (Honorable M. E. Bernier) : Je désire présenter un bill (n° 144) intitulé, annexe pour amender la loi du Revenu de l'intérieur. L'objet de ce bill est d'abolir l'article 3 de l'acte du Revenu de l'intérieur, qui se lit comme suit :

3. Il y aura un commissaire du revenu de l'intérieur qui sera le député du ministre du Revenu de l'intérieur, et un sous-commissaire qui sera aussi inspecteur du revenu de l'intérieur, et tous deux resteront en fonctions durant bon plaisir.

L'article que je propose se lira comme suit :

Le Gouverneur en conseil pourra nommer un fonctionnaire qui sera appelé le sous-ministre du Revenu de l'intérieur et qui restera en fonctions durant bon plaisir.

La motion est adoptée, le bill est lu la première fois.

AMENDEMENT A L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair): Je désire présenter un bill (n° 147) pour amender l'acte des chemins de fer. Il n'y a dans ce bill qu'un article dont l'objet est d'interpréter et expliquer la signification du mot "facilités" dans la loi actuelle, car lorsqu'il s'est agi d'appliquer cet acte, il s'est élevé des doutes sur la signification de ce mot. Par ce bill nous adoptons l'interprétation anglaise et nous l'incorporons dans notre loi.

M. MACLEAN : Cette interprétation concorde-t-elle avec la vôtre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

La motion est adoptée, le bill lu une première fois.

REQUETE AU SUJET DES BREVETS.

M. COWAN demande que la requête d'Eudora Sibbald, demandant que le commissaire des brevêts soit autorisé à prolonger la durée d'un brevêt qu'elle possède pour des améliorations de machines, soit reçue.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : C'est la motion que mon honorable ami d'Haldimand (M. Thompson) a présentée hier, et que je lui ai demandé de remettre. Les renseignements que j'ai pris me permettent de croire que la Chambre fera un acte de justice en adoptant cette motion et en recevant le bill. Le sénateur Dandurand avait présenté au Sénat un bill concernant la durée de certains brevets en certaines circonstances, mais le bill a été retiré et le Sénat a consenti à légiférer sur ce cas particulier. Le bill a été examiné avec soin et adopté au Sénat, et je considère la réception de la requête comme un acte de justice.

Motion adoptée.

REMISE D'HONORAIRES.

M. COWAN : Ainsi qu'on peut le voir par les procès-verbaux du Sénat du 10 mai 1901, le bill (n° 99) concernant le crédit foncier du Bas-Canada qui demandait à changer son nom en crédit hypothécaire du Canada a été biffé des ordres du jour, et je propose que le comptable de cette Chambre soit autorisé à rembourser les honoraires et frais payés pour le bill, moins le coût d'impression et de traduction.

Motion adoptée.

PRET AU PORT DE MONTREAL.

Le bill (n° 142) autorisant une nouvelle avance aux commissaires de Montréal (sir Wilfrid Laurier) est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

Article 1.

M. SPROULE : On a déjà demandé au ministère de combien la commission du havre de Montréal était endettée vis-à-vis le gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Les commissaires du have ont reçu une avance de $2,000,000, qui porte intérêt de 3½ pour 100, et cet intérêt est payé jusqu'à date.

M. SPROULE : L'avance que vous proposez maintenant portera-t-elle le même intérêt ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; nous avons fixé l'intérêt au même chiffre que celui de notre dernier emprunt, lequel n'a pas encore été mis sur le marché. Autrefois, l'intérêt était de 3½ pour 100, mais, dans le dernier emprunt, nous l'avons fixé à 3 pour 100, et ce sera le taux du prêt aux commissaires du havre de Montréal. Ce taux a été changé il y a déjà plusieurs années.

Bill rapporté, lu la troisième fois et passé.

BILL RETIRE.

Bill (n° 123) pour modifier l'Acte du grain de Manitoba, 1900.—(L'honorable M. Bernier.)

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité sur certaines résolutions concernant les subventions aux compagnies de chemins de fer.—(L'honorable M. Blair.)

Le PREMIER MINISTRE : Nous allons d'abord commencer par les subventions à voter de nouveau, vu que l'honorable ministre des chemins de fer n'est pas ici dans le moment, et que ces subventions ne devront pas soulever de discussion.

M. SPROULE: Avant que nous procédions sur les résolutions en détail, l'honorable premier ministre pourrait-il dire au comité la part de chaque province dans ces subventions ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne pourrais pas donner ce renseignement. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est allé chercher son portefeuille et, probablement, lorsqu'il sera ici, il pourra satisfaire à mon honorable ami. En attendant, nous pouvons commencer à voter les résolutions qui sont répétées de l'année dernière.

Pour un chemin de fer allant de Sunnybrae à Country Harbour, Nouvelle-Ecosse, et depuis un point à ou près Country Harbour Cross Roads jusqu'à Guysborough, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4, de 1897, et par le chapitre 7, clause 2, paragraphe 34, de 1889, n'excédant pas 80 milles, $256,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a une correction à faire ici au sujet du point de départ de ce chemin de fer. Il faudrait dire que le chemin de fer partira " d'un point à ou près New-Glasgow."

M. SPROULE : J'ai demandé à l'honorable premier ministre, il y a quelques instants, s'il pouvait nous dire quelle part chaque province recevait dans ces subventions de chemin de fer. Il m'a répondu que l'honorable ministre des Chemins de fer, qui alors n'était pas à la Chambre, pourrait peut-être, à son retour, me donner ce renseignement. L'honorable ministre des Chemins de fer est-il en état de me le fournir?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Autant que je puis me rappeler, les subventions de l'année dernière et de cette année pour Ontario formeront en tout la somme de $1,050,000 ; celles de Québec, entre $700,000 et $800,000 ; Nouvelle-Ecosse, entre $900,000 et $1,000,000 ; le Nouveau-Brunswick, entre $400,000 et $500,000, et le Manitoba, $112,000. Il n'y qu'une subvention dans le Manitoba. A propos de la subvention de $313,600 pour un chemin dans le nord de l'Ile de Cap-Breton, je dois dire que ce chemin est dans le moment terminé, et nous ne votons cette résolution cette année que pour la forme, afin de pouvoir y changer quelques mots, de sorte que ce n'est pas même revoter la subvention à un chemin de fer qui n'aurait pas été commencé.

L'honorable M. HAGGART : J'ai beaucoup de peine à entendre ce que dit l'honorable ministre (M. Blair), mais je crois comprendre qu'il n'y a pas de changement dans ces subventions déjà votées l'année dernière, à l'exception peut-être de la résolution No 8 dont vient de parler l'honorable ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non pas de changement.

L'honorable M. HAGGART : Mais vous feriez mieux de commencer au No 1 et s'il y a des changements, vous pourriez les spécier à mesure.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons disposé de la première résolution, le seul changement qu'il y avait à faire se rapportait au point de départ.

L'honorable M. HAGGART : De combien sont éloignés les deux points en question?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De moins de 2° milles.

M. FRASER : Non, non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est moins de 20 milles; 12 à 15, je crois.

M. WILSON : En quelle année la première subvention a-t-elle été votée?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : En 1897.

M. WILSON : Je suis opposé à tout cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A quoi ?

M. WILSON : Aux octrois aux chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aux octrois aux chemins de fer ?

M. WILSON : Oui, mais je ne sais pas si je suis dans l'ordre en soulevant cette question maintenant.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

M. WILSON : D'après tout ce que je puis voir, le pays est généralement disposé à ne plus donner de subventions aux chemins de fer, au moins pour le présent. Nous avons entendu le directeur du chemin de fer Canadien du Pacifique dire dans cette Chambre que l'on est maintenant arrivé au temps où les compagnies vont construire leurs chemins de fer dans les parties du pays qu'elles croiront leur rapporter plus de bénéfices et qu'elles ne demanderont pas d'aide au gouvernement. Dans la partie du pays que j'habite cette question a été vivement discutée depuis plusieurs années, et le public s'est prononcé contre les subventions aux chemins de fer, surtout depuis le mouvement politique organisé par les patrons. En 1896, c'était le programme du candidat patron qui m'a fait la lutte.

M. HUGHES (Victoria) : A-t-il été élu?

M. WILSON: Il ne l'a pas été, mais je puis dire à mon honorable ami (M. Hughes) que le sentiment public sur cette question est tellement prononcé dans le comté de Lennox que mon adversaire à la dernière élection en a fait un article de son programme, à la convention qui l'a choisi comme candidat ministériel, ce qui ne l'a pas empêché de dire qu'il croyait que nous avions le meilleur gouvernement possible à la tête du pays.

Quelques VOIX : Ecoutez! écoutez!

M. WILSON : Mes honorables amis de la droite disent : " écoutez ! écoutez ! mais tout dépend de la signification que vous donnez aux mots " bon gouvernement." Si un bon gouvernement est un gouvernement qui viole toutes les promesses qu'il a faites au peuple, alors le gouvernement que nous avons aujourd'hui est sans doute un bon gouvernement et le meilleur gouvernement que nous ayons jamais eu ; mais, si un gouvernement qui fait toutes ces choses est un mauvais gouvernement, le gouvernement actuel est le pire dans l'histoire du pays.

M. BENNETT : Où est votre adversaire maintenant ?

M. WILSON : Il est employé au bureau de poste de Napanee.

M. BENNETT : Il a reçu sa récompense.

M. WILSON : Lors de la convention qui a fait le choix du candidat libéral à la dernière élection, celui-ci a été obligé de faire connaître ses vues sur la question des subventions aux chemins de fer. J'ai par devers moi le compte-rendu de sa déclaration.

M. ROSS : Ne lisez pas.

M. WILSON : J'aimerais bien faire plaisir à mon honorable ami, en cette occasion, mais je ne le puis.

M. ROSS : Vous choisissez mal votre temps pour nous faire l'historique de cette question.

M. BENNETT : Ouvrez la bouche, fermez les yeux et avalez le tout sans rien dire.

M. WILSON : Je crois que le gouvernement ferait bien de consulter l'opinion du peuple dans les différents comtés du pays au sujet de ces subventions aux chemins de fer, et comme nous ne sommes qu'au commencement de ce parlement, le gouvernement pourrait peut-être changer d'avis, s'il constate que le public ne se rallie point à sa politique.

M. COWAN : Passez cela aux journaux et ne nous faites pas perdre notre temps.

M. WILSON : J'étais pour répondre à mon honorable ami (M. Cowan), mais je m'en abstiens. Voici ce que M. Leonard, mon adversaire dans cette élection, a dit :

Je ne suis pas en faveur du système actuel de subventions aux chemins de fer. Les deniers de l'Etat ne doivent être dépensés que pour le bien du public, et je m'opposerai à toute mesure tendant à enrichir des compagnies ou des corporations aux dépens du public.

M. Leonard a été obligé de faire cette déclaration, parce que s'il ne l'eût pas fait, les hommes les plus influents de son parti ne l'auraient pas appuyé. En 1894, le ministre actuel du Commerce (sir Richard Cartwrigh) a écrit à un patron de mon comté une lettre dans laquelle il démontrait comme il était absurde pour les patrons de combattre les libéraux, et il s'efforçait de prouver que le politique des patrons et celle du parti libéral reposaient sur les mêmes principes. Sir Richard Cartwright énumérait plusieurs points de ressemblance, et l'une de ces ressemblances était l'opposition aux subventions de chemins de fer ; mais je ne l'ai jamais entendu depuis nous dire pourquoi il avait changé d'opinion. Je trouve étrange que le gouvernement ait changé le mode de subventions aux chemins de fer lorsqu'il est arrivé au pouvoir. En 1897, on a mis au nombre des conditions de la subvention de $3,200 par mille, que les chemins de fer devaient transporter la malle pendant dix ans à titre gratuit. Mais, l'année suivante, lorsque vint le temps d'accorder des subventions, le gouvernement a changé ces conditions, et il a exigé que le chemin de fer payât au gouvernement 3½ pour 100 d'intérêt sur les subventions, intérêt payable en services, transports, etc. Mais je demanderai au ministre si dans le cas où aucun service ne serait rendu au gouvernement durant l'année, l'intérêt serait reporté à une autre année et porté au débit de la compagnie. Le ministre répondit : Non, nous l'effacerions des livres. Je lui fis remarquer que ce n'était pas là une manière bien commerciale de faire les affaires. " Oh !" dit-il, " nous ne nous guidons pas d'après les principes commerciaux en pareille matière." Rien de surprenant, le gouvernement s'est toujours conduit de la sorte. Depuis qu'il est arrivé au pouvoir, il a fait voter plus de $18,000,000 en subventions aux chemins de fer.

Il est vrai que toutes ces compagnies n'ont pas gagné leurs subventions et qu'elles n'ont pas toutes été payées, mais le gouvernement a payé $5,883,000 déjà et il a engagé le crédit du pays pour la balance. Aujourd'hui, le gouvernement vient nous demander de voter de nouveau quelques-unes de ces subventions. A mon avis, on devrait, à moins de très fortes raisons, refuser de voter de nouveau les subventions aux compagnies qui ne les ont pas gagnées dans le délai fixé. Dans le rapport que j'ai demandé et que j'ai obtenu, je vois qu'aucune des subventions portant 3 pour 100 d'intérêt n'a été gagnée, et conséquemment, aucune n'a été payée. Est-il possible que le gouvernement ait payé près de $6,000,000 à des chemins de fer auxquels il n'a eu aucun trafic à fournir ? Et s'il n'en avait pas, le public en avait-il ? Si le gouvernement avait

eu des matières postales à faire transporter, ces chemins de fer auraient pu le rembourser un peu, mais je crois aujourd'hui que le gouvernement n'a inséré cette condition dans les résolutions de chemins de fer que pour faire croire au peuple qu'il avançait l'argent à titre de prêt, bien qu'il n'eût aucunement l'intention de s'en tenir à l'esprit de la loi. Je ne fatiguerai pas la Chambre en faisant des citations. Je demanderai seulement à mes honorable amis de la droite de feuilleter le Globe de l'année 1897, et ils y trouveront des articles condamnant le système des subventions aux chemins de fer comme un pur gaspillage, et disant que le temps était arrivé où elles devaient cesser ; que l'on ne devait construire que des chemins de fer qui pourraient payer leurs dépenses tout comme toute autre entreprise commerciale. Pourquoi tant de gens viennent-ils demander des chartes au parlement? Est-ce qu'ils veulent construire des chemins de fer ou simplement obtenir ces chartes dans l'espérance d'avoir une subvention et de vendre leur charte à bénéfice ? Je veux déclarer comme représentant de Lennox et au nom des électeurs de ce comté que je suis entièrement opposé au système des subventions aux chemins de fer.

M. BROCK : Ce n'est pas mon intention d'attaquer le système de subventions en détail, ni de m'opposer à aucune subvention. Je veux simplement rappeler ce que j'ai dit au commencement de la session : que dans l'étude de cette grande question qui comprend aussi celle de nos voies de transport, l'intérêt du pays demande que l'argent que nous votons soit employé à des fins utiles, c'est-à-dire que le chemin de fer auquel nous accordons une subvention soit un chemin dans l'intérêt général du pays, plutôt qu'un simple chemin construit en vue d'obtenir des subventions de cette Chambre ou d'empêcher la construction d'autres chemins plus utiles.

J'ai suggéré que l'on devrait nommer une commission composée d'experts qui étudieraient tout la question des chemins de fer en se plaçant au-dessus des intérêts locaux, afin que lorsque quelqu'un viendrait demander une charte au comité des chemins de fer ou à la Chambre, nous fussions exactement renseignés. Tout le monde sait que, très souvent, le comité des chemins de fer accorde des chartes presque à l'aveugle. Mais si ces demandes étaient soumises à une commission composée d'hommes comme l'auditeur général, au-dessus de tout soupçon et qui n'auraient aucun intérêt à favoriser une compagnie plus qu'une autre, je crois que l'on économiserait des millions de dallars et que de plus, nous aurions un système uniforme de transport. Il est très difficile de dire comment devrait être composée cette commission. Mais je crois qu'il y a dans le gouvernement avec l'honorable ministre des Chemins de fer et l'honorable ministre des Travaux publics, qui ont porté tant d'intérêt au développement du pays, plus particulièrement au développement de la grande route fluviale du Saint-Laurent, dont nous sommes si fiers, des ministres qui feraient de bons commissaires. Une commission de ce genre inspirerait confiance au pays et nous permettrait de voter l'argent public avec intelligence et dans l'intérêt général, au lieu d'agir comme aujourd'hui, un peu au hasard, ainsi que nous l'avons fait depuis plusieurs années. La coutume a été de voter d'abord une légère subvention dont la compagnie se servait à la session suivante comme d'un levier pour avoir trois ou quatre fois plus, jusqu'à ce qu'enfin on s'aperçoive un jour que le pays est engagé dans une grande entreprise comme dans le cas du canal de la Vallée de la Trent où nous avons dépensé tant d'argent, ainsi que l'admettra tout homme intelligent et qui n'a pas d'intérêt direct comme habitant du pays que traversera le canal. Je saisis donc cette occasion, pour demander au gouvernement de s'occuper sérieusement de la question et de ne pas repousser nos propositions parce qu'elles viennent de la gauche. Le gouvernement peut croire que nous n'y mettons pas d'esprit de parti. La question est d'un intérêt trop grand pour ce pays. Il est vrai que plusieurs de ces subventions ont déjà été votées l'année dernière et qu'elles n'ont pas été gagnées, mais le fait de les voter de nouveau est un obstacle à des entreprises plus utiles. Nous avons appris récemment qu'un spéculateur avait vendu une charte de chemin de fer pour $60,000 et qu'aussitôt après, il était venu devant le parlement demander une autre charte pour un chemin de fer allant en ligne presque parallèle à celui qu'il venait de vendre. Je prétends que ces choses ne seraient pas possibles si nous avions une commission dans le genre de celle que je demande. Si le gouvernement nommait une commission de ce genre, le pays lui en tiendrait compte. Le gouvernement ne doit pas tant viser à se maintenir au pouvoir qu'à administrer les affaires pour le plus grand bien du pays ; et on peut atteindre ce but en cherchant comment résoudre le problème du transport en vue de porter sur les marchés du monde de la manière la plus économique nos produits naturels qui augmentent avec une si grande rapidité. Je demande donc aux ministres d'étudier cette question, sinon maintenant, au moins durant les vacances ; et j'espère que lorsque nous nous réunirons de nouveau, le gouvernement sera en mesure de proposer à la Chambre la nomination d'une commission chargée d'étudier ces questions d'une façon réfléchie et de manière à mériter la confiance de tout le pays.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je veux répondre en quelques mots aux observations de l'honorable député de Lennox. Il n'y a aucun doute que, il y a quelques années, l'opinion publique s'est occupée fortement de la question des subventions aux chemins de

fer, chemins de fer qui étaient plutôt des chemins d'intérêt local et je comprends que, lors de l'inauguration de cette politique, cette discussion était légitime ; mais maintenant qu'elle a été en pratique pendant plusieurs années et que plusieurs parties du pays en ont bénéficié, il serait très illogique, déraisonnable, injuste et peu généreux d'essayer de l'arrêter et de dire à ces parties du pays qui n'ont encore rien reçu qu'elles ne recevront rien, bien qu'elles aient contribué pour leur part aux subventions accordées ailleurs. La partie du pays que mon honorable ami représente en offre un exemple. Il y a près d'un demi-siècle qu'elle a toutes les communications par chemin de fer dont elle a besoin et sinon un demi-siècle, du moins, trente ans, que le Grand Tronc est construit. Le district que l'honorable député représente est traversé par plusieurs autres chemins de fer, de fait il est couvert comme d'un filet par un immense réseau de chemins de fer. Mais maintenant que mon honorable ami est bien servi, il refuse les mêmes avantages aux autres parties du pays. Je suis sûr que je n'ai qu'à appeler son attention sur l'injustice de l'attitude qu'il prend, pour qu'il comprenne qu'il ne doit pas persister dans cette attitude.

La subvention que nous discutons en ce moment est un autre exemple. Ce chemin de fer traverse le comté de Guysborough, dans le Nouvelle-Ecosse. C'est un comté vaste, dont la population est peu dense, mais il est important par les mines, la pêche, l'agriculture. Ce comté est dans les mêmes conditions qu'un grand nombre d'autres de la même province. Un chemin de fer traverse une des extrémités du comté pour aller au Cap-Breton, mais les autres cinq-sixièmes n'ont aucune communication par chemin de fer. Depuis l'établissement de la Confédération, les habitants de ce comté ont contribué de leurs deniers à la construction des chemins de fer du pays en général et de ceux dont mon honorable ami jouit en particulier dans le ville de Napanee, et serait-il juste de sa part, maintenant qu'il a tous les chemins de fer qu'il voulait avoir, de refuser au député de Guysborough la construction d'un chemin de fer dans son comté? Mon honorable ami veut que chacun paie pour ses chemins de fer ; mais je lui rappellerai que la dette que les deux vieilles provinces du Canada ont contractée pour construire le Grand Tronc est aujourd'hui à la charge de toutes les provinces de la Confédération, qui en paient chacune leur part. Quelles que soient les divergences d'opinion qui aint pu exister par le passé au sujet de cette question, il n'y en a plus maintenant ; et bien qu'il pût être juste et logique de s'opposer à cette politique de subventions aux chemins de fer, au début, maintenant qu'elle a été en vigueur pendant un si grand nombre d'années et que plusieurs parties du pays en ont bénéficié, nous ne pouvons plus en suspendre l'application puisque c'est un système bien établi au Canada. De cette façon, toute partie du pays qui n'a pas encore de chemin de fer, que ce soit dans l'est ou dans l'ouest, au nord ou au sud, pourra obtenir un chemin de fer, grâce à une subvention modérée du gouvernement, et je ne vois pas comment le gouvernement pourrait refuser d'accorder ces subventions. A ce sujet, notre politique n'est pas différente à celle des honorables députés de la gauche.

Quelques VOIX : Très bien ! très bien !

Le MINISTRE DES FINANCES : Il se peut que quelques membres de la Chambre se sentent libres d'exprimer ça et là leur opinion individuelle ; mais comprenons bien que cette politique de subventions aux chemins de fer, aujourd'hui et en ces dernières années, a été la pollitique fixe des deux partis, et que les résolutions mêmes dont l'honorable député se plaint parce qu'elles accordent des subventions considérables ont reçu, pendant les trois ou quatre dernières années, l'appui des deux partis, et je défie mon honorable ami d'indiquer un seul vote qu'il ait jamais donné à leur encontre. Les résolutions ont été adoptées par la Chambre, soit unanimement ou sans division. Elles sont la politique fixe du pays, et tant que cette politique sera appliquée avec modération et avec le désir d'être utile aux parties du pays qui ont encore besoin de chemins de fer, c'est une politique qu'un gouvernement peut être fier de présenter au peuple.

M. SPROULE : L'honorable ministre n'a pas dû se sentir très à l'aise dans sa réponse à mon honorable ami le député de Lennox (M. Wilson), quand il voyait assis près de lui un de ses collègues, qui en 1896, a écrit au Farmer's Sun, alors l'organe des Patrons, que la politique du parti réformiste était en réalité celle des Patrons dont le programme comportait dans l'un de ses articles : plus de subventions aux chemins de fer. Le ministre des Finances, par sa défense, vient de condamner ses collègues pour les principes énoncés dans cette lettre. Assurément l'honorable député de Lennox avait raison, dans les circonstances, de signaler le fait que les honorables ministres ont répudié leur programme.

L'honorable ministre a parlé de la dette du Grand Tronc, dont chaque province a sa part à payer, et il a demandé si dès lors les provinces maritimes n'avaient pas droit à quelque compensation sous la forme de subvention. Mais il a oublié de mentionner le fait que l'Intercolonial est un chemin de fer spécialement construit pour l'avantage des provinces maritimes, et que toutes les autres provinces paient leur part de sa dette. Le chemin de fer Canadien du Pacifique, le Grand Tronc et l'Intercolonial sont tous des entreprises fédérales, et par conséquent chaque province a sa part de leurs avantages ainsi que de leurs dettes.

Mais ce dont nous nous plaignons, c'est que la politique de l'administration est une violation manifeste de son programme de 1896. Je ne suis pas, absolument parlant, opposé aux subventions aux chemins de fer. Je prétends que c'est un principe juste de subventionner les lignes qui ouvrent de nouvelles parties du pays que ne desservent pas encore des chemins de fer. Il en est qui n'ont jamais eu l'avantage d'être desservies par un chemin de fer, et qui n'offrent pas d'encouragements suffisants pour engager des capitalistes à construire une voie ferrée. Il incombe au gouvernement de venir en aide aux populations qui ont droit à ces bienfaits de la civilisation tout autant qu'à celles des autres parties du pays. Mais la nécessité de donner des subventions n'est plus aussi urgente qu'elle l'était autrefois. Aujourd'hui l'argent est plus abondant, et nos entreprises de mines, de pulpe et autres industries sont de nature à engager davantage les capitalistes à placer leurs capitaux dans la construction de chemins de fer. Par conséquent, ils nous faut être plus vigilants que nous l'étions il y a vingt-cinq ans dans la distribution des subventions.

Le temps est venu, je crois, où il serait prudent de donner de l'aide aux entreprises de chemins de fer d'après le système adopté par nos voisins les Américains, c'est-à-dire en leur faisant des prêts qui seraient remboursables plus tard. Mais nous devons certainement, dans tous les cas, éviter de distribuer indistinctement des subventions par tout le pays, et nous restreindre aux sections nouvelles qui, sans cette aide, ne se développeraient point.

Une autre chose que je veux signaler à l'attention est le chiffre de la subvention. Comme plus faible subvention, nous proposons de donner $3,000 par mille à des chemins de fer qui ne coûtent pas plus que $15,000 par mille. Mais on comprendra combien il est facile à une compagnie de chemin de fer d'établir que sa ligne a coûté plus de $15,000 par mille, et si le prix de revient dépasse $15,000 par mille, alors la compagnie est en lieu de demander une subvention additionnelle de $3,200 par mille, soit en totalité $6,400. Quels moyens le gouvernement a-t-il de vérifier les comptes produits par les compagnies de chemins de fer?

La même observation s'applique aux ponts. Nous donnons une subvention de 15 pour cent sur le prix de revient d'un pont, lorsque ce pont coûte au delà d'une certaine somme. Mais comment ce système fonctionne-t-il? Nous avons eu une demande de ce genre de la part de la compagnie qui construit le pont de Sorel sur la rive sud. Elle a produit un état du coût, $243,000. Il paraît, cependant, que quelques personnes étaient convaincues que le pont n'avait pas coûté cette somme, et nous trouvons différentes estimations dans le rapoprt de l'auditeur général. Monsieur C. A. Keefer estimait le coût à $112,472. M. Screiber a pris les quantités de M. Keefer, et a donné une estimation tout à fait différente. M. McCarthy, l'ingénieur de la compagnie, a porté le coût à $156,084, et M. Ridout l'a établi à $101,000. Cependant, sur la foi de la réclamation de la compagnie, on s'attend à ce que le gouvernement doive une subvention de 15 pour cent. Le gouvernement peut-il exercer un contrôle qui nous permette de croire qu'il ne paie pas plus que le coût réel ? Nous n'avons pas de vérification qui puisse être acceptée comme finale. Je conseillerais au gouvernement de prendre les moyens de contrôler les comptes de ces compagnies ; autrement, nous sommes exposés à leur donner des subventions plus élevées que celles auxquelles elles ont droit.

M. WADE : Ce que l'honorable député (M. Sproule) vient de dire au sujet de cette résolution n'est pas exact. Il prétend qu'elle donne une subvention de $3,200 par mille à un chemin de fer coûtant $15,000 par mille, et que si ce chemin coûte plus que cette somme il recevra de plus, $3,200. La résolution ne comporte pas cela ; elle dit qu'un chemin de fer coûtant $15,000 par mille recevra une subvention de $3,200 par mille, mais dans tous les cas, aucun chemin de fer ne recevra plus de $6,400 par mille.

M. SPROULE : Est-ce que la résolution ne dit pas que la subvention ne dépassera pas $6,400 par mille?

M. WADE : Je vais lire la résolution, ainsi que j'en avais l'intention :

Résolu, qu'il est expédient d'autoriser le Gouverneur en conseil à accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessus mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncés ci-après) qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas la longueur ci-après énoncée qui coûteront plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

M. SPROULE : L'honorable député voudra-t-il me dire en quoi j'ai fait erreur.

M. WADE : L'honorable député est tout à fait dans l'erreur. Supposons qu'un chemin coûte $16,000 par mille, il recevra une subvention de $6,400 par mille, plus une moitié du coût au delà de $15,000, soit $500. Or, je crois sincèrement qu'il est injuste de la part de quelques honorables députés de certains comtés de trouver à redire à l'octroi de ces subventions. C'est très bien de dire d'une manière générale que nous devons prendre soin de voir comment on accorde ces subventions afin de nous assurer qu'elles ne sont accordées qu'à des chemins de fer qui les

méritent. Je suis convaincu que le gouvernement a pris soin d'y voir. Je ne connais sur cette liste aucun chemin de fer qui ne mérite pas cette subvention et je n'ai entendu aucun honorable député parler d'un item en particulier et dire que tel n'est pas le cas. Je crois qu'il n'est pas généreux et même qu'il est injuste de la part d'honorables députés dont les comtés ont reçu non seulement des subventions de chemins de fer, mais aussi de fortes sommes pour la construction de canaux et autres travaux publics importants, de venir dire ici : Nous avons eu tout ce que nous voulions et maintenant nous allons fermer la porte à toute nouvelle dépense de cette nature.

M. SPROULE : Les propres amis de l'honorable député ont dit cela.

M. WADE : Que l'honorable député me pardonne, mais il a fait un grand détour pour admettre ce que mes amis avaient dit.

Avant son avènement au pouvoir, le parti libéral avait exposé les principes politiques sur lesquels il demandait la confiance du peuple. Nous sommes responsables de nos principes; pour ma part, je ne tiens pas à écouter des citations de ce que certains messieurs ont pu dire et que les journaux ont rapporté, et de ce qui n'est pas reconnu comme la politique du parti libéral aujourd'hui. Notre politique est ce qu'elle a été, et j'espère, ce qu'elle sera à l'avenir—que des subventions seront accordées aux chemins de fer qui le méritent.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable monsieur a-t-il honte de la politique proclamée par ses chefs dans le passé? Est-ce qu'il répudie les paroles de ses amis?

M. WADE : Je n'ai aucune honte, et je ne répudie rien de ce qu'ont pu dire ceux dont je n'étais pas responsable. Je n'ai rien à y voir, ni dans un sens ni dans l'autre. Je m'en tiens à la politique du parti telle qu'elle a été énoncée et établie par le parti. Je m'en tiens aux déclarations des chefs de mon parti au parlement. Mais je ne veux pas être lié par les rapports de quelques journaux publiés dans les parties incultes de l'Ontario. J'ai été frappé des remarques de l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock). Toronto, je le vois, est une cité généreuse. On n'a rien fait pour elle à même les deniers publics ; elle n'a pas été bâtie avec l'argent du pays dépensé pour la construction des chemins de fer et de canaux. Mais ce qui m'a le plus frappé, c'est la sollicitude paternelle avec laquelle l'honorable député veut enlever au gouvernement tout pouvoir et toute responsabilité dans ces affaires. Il veut que la commission des chemins de fer enlève cette affaire au gouvernement et considère ces questions avec soin, sans passion, et décide quand une subvention de chemin de fer devra être accordée. Je comprends pourquoi l'honorable député désire si vivement enlever autant de pouvoirs qu'il peut au gouvernement ; mais il ne paraissait pas s'en inquiéter autant lorsque son parti était au pouvoir. En ce qui me concerne, je suis prêt à croire que le gouvernement, tel qu'il existe, est tout aussi en état de décider quand un chemin de fer doit recevoir une subvention, que pourrait le faire toute commission qui pourrait être constituée pour cette fin. Eh bien ! nous entendons parler de trafic de chartes. Dans notre province de la Nouvelle-Ecosse et dans les provinces maritimes en général, nous avons vu très peu de cela. J'en ai beaucoup entendu parler par ici, mais je n'ai vu que très peu de cas. Je crois qu'il n'est pas bien de notre part d'empêcher la construction des chemins de fer. J'approuve ce qu'on a fréquemment dit pendant cette session : que la grande question du jour, la question qui intéresse l'avenir du Canada plus que n'importe quelle autre, plus que toutes les autres peut-être, est celle de notre système de transports. Nous ne devons pas faire de cette question une affaire de clocher, mais nous devrions travailler ensemble à la régler dans l'intérêt du pays.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Depuis mon entrée au parlement je me suis constamment opposé aux subventions aux voies ferrées. Ce système est absolument vicieux, et je suis d'accord avec le Globe pour croire que le temps est arrivé où nous devrions inaugurer un nouveau système en ce qui concerne les chemins de fer.

M. HUGHES (Victoria) : Le Globe actuel ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Oui, le Globe actuel. Le peuple du Canada a déjà payé pour la construction de voies ferrées $223,000,000, à part tout ce que nous pourrons voter durant cette session. Nous avons donné 60,000,000 d'acres de terres et, si vous ajoutez à cela l'exemption de taxes sur ces terres, les honorables députés comprendront l'énormité de cette subvention. Si vous évaluez les terres à $3 l'acre, vous arrivez à $180,000,000 de concessions de terres, soit en tout $403,000,000. C'est là le montant que le Canada a contribué à la construction des voies ferrées—assez, virtuellement, pour construire tous les chemins de fer qui existent actuellement au Canada.

Au lieu d'être règlementés par le parlement, ces chemins de fer exercent une haute influence sur celui-ci. Nous n'avons pas à un degré suffisant le droit de règlementation en question. A mon avis, toute la question du transport a été gâchée dès le début. Ces remarques s'appliquent également à notre système de canaux. Je crois, comme l'honorable député de Toronto (M. Brock) et comme tous ceux qui ont étudié la question, que le temps est venu d'inaugurer un nouveau programme en ce qui concerne les chemins de fer. Je ne veux pas dire qu'il ne faut plus construire de chemins de fer, mais je dis que si le pays doit continuer à marcher dans la voie qu'il a suivie depuis vingt ans, à payer pour des chemins de fer sans en devenir

propriétaire, et si nous devons donner de fortes subventions comme nous l'avons fait, ces subventions devraient être accordées en vertu d'un système tout-à-fait différent. Nous devrions poser des conditions afin que, lorsque nous voudrons reprendre ces chemins, nous puissions les racheter, en aucun temps, en déduisant ces subventions du prix de rachat. Puis, nous devrions exercer la plus grande surveillance sur les obligations émises par ces voies ferrées, sur la capitalisation que l'on pourrait en faire, afin que, lorsque le temps viendra, comme il viendra certainement, où les chemins de fer du pays devront être nationalisés, nous puissions les nationaliser sur une base convenable.

J'ai écouté avec beaucoup de regret les remarques de l'honorable ministre des Finances lorsqu'il a déclaré que nous avons en ce pays le même programme mis à exécution par des deux partis. Mais, en ma qualité de libéral depuis mon enfance, je veux exprimer mon dissentiment sur ce point. Ce n'est pas là ce que j'ai appris du parti libéral. J'ai entre les mains une brochure publiée en 1896 par le parti libéral et intitulée : "Confédération du Canada—Principes, Politique et Programme du Parti Libéral." Je l'ouvre à la page 53, et j'y trouve, dans une discussion du programme des patrons, un paragraphe que je vais lire. Il s'agit ici d'un document électoral qui a été soumis au peuple. Je vais lire l'article 11 du programme et ce qu'en dit l'auteur du programme :

Article 11. Prohibition des subventions aux voies ferrées au moyen de cencessions du gouvernement, comme étant contraires aux intérêts du public.

La politique qui consiste à accorder des boni aux voies ferrées au moyen de subventions en argent ou de concessions de terres de la part du gouvernement fédéral est devenue une source féconde d'exploitation, de spéculation et de corruption. Grâce à cette politique, des favoris du gouvernement se sont enrichis. Des crédits ont été votés dans l'unique but d'acheter l'appui des collèges électoraux, et d'énormes sommes de deniers publics ont été votés sans aucun égard pour les intérêts publics, tandis que des millions d'acres de terres qui auraient dû être gardés par le gouvernement en fidéicommis pour servir d'établissements à des colons robustes et méritants, ont été livrés sans considération et sans justification à des brocanteurs de chartes, dont l'intervention retarde réellement la construction des lignes dont ils contrôlent les privilèges dans le but d'extorquer de l'argent des futurs constructeurs de ces voies ferrées. La politique qui consiste à accorder ces subventions a été à plusieurs reprises condamnée dans le parlement par le parti libéral, et cette résolution est en harmonie avec l'attitude prise par le parti libéral sur cette question. (Voir résolutions 3 et 6, programme libéral).

M. WADE : Qui a signé cela ??

M. RICHARDSON (Lisgar) : Ceci a été publié par l'organisateur libéral d'Ontario en 1896, pour être distribué dans tout le pays. Sur la première page, je lis :

Les candidats libéraux peuvent se procurer des exemplaires de cette brochure en s'adressant à Alexander Smith, secrétaire de l'Association Libérale d'Ontario, 34, rue Victoria, Toronto.

Or, je ne lis pas ceci dans le but de faire plaisir à aucun parti en cette Chambre, car la politique qui a été suivie par le parti conservateur au sujet des subventions aux voies ferrées a été une politique inique, à mon avis, et je ne saurais la condamner trop fortement. Ce que je prétends, c'est que le parti libéral est arrivé au pouvoir après avoir condamné cette politique ; et j'ai regretté d'entendre le ministre des Finances déclarer que la politique des deux partis est maintenant la même sous ce rapport. Je n'ai certainement pas appris cette politique à l'école du parti libéral. En outre, j'approuve chaque parole exprimée dans la résolution que je viens de lire. Je l'approuvais en 1896, et je l'approuve aujourd'hui. L'histoire des subventions aux voies ferrées depuis 1896 a été aussi condamnable qu'avant cette date. L'attitude que j'ai prise alors, je la prends aujourd'hui ; et j'insisterai auprès du gouvernement sur l'opportunité d'inaugurer une nouvelle politique relative aux subventions aux voies ferrées et à la règlementation des chemins de fer. La question du transport au pays ne sera jamais réglée d'une façon satisfaisante tant que le gouvernement ne contrôlera au moins une voie ferrée s'étendant de l'Atlantique aux champs de blé des Territoires du Nord-Ouest.

Or, quoi que l'on puisse dire en faveur des subventions ou de l'aide en faveur de la construction des chemins de fer, disons dans la province de la Colombie Anglaise, ou même dans les parties habitées des Territoires du Nord-Ouest, il est tout à fait inexcusable, en cet an de grâce 1901, que ce parlement soit appelé à voter d'énormes subventions pour la construction de voies ferrées dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et en nombre d'endroits de la province de Québec. Ces provinces sont colonisées depuis deux ou trois cents ans, et assurément elles devraient pouvoir compter sur elles-mêmes en ce qui concerne le transport, et l'on ne devrait pas demander à cette Chambre de fournir des subventions pour aider à construire ces chemins de fer. Conçoit-on pareille proposition faite au Congrès des Etats-Unis pour lui demander de subventionner des chemins de fer ? Cela serait considéré comme le comble du ridicule.

L'une des choses que nous devrions apprendre, c'est que, si nous devons donner virtuellement tout notre argent et toutes nos ressources, pour ces voies ferrées, il est temps que le parlement du Canada exerce un contrôle effectif sur ces chemins de fer. Je ne prétends pas être un prophète, mais je dis que d'ici à cinq ans, l'opinion publique sera tellement réveillée à ce sujet que le gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, sera forcé d'aborder cette question d'un façon pratique et

de voir à ce que l'argent fourni par le peuple pour la construction de ces voies ferrées ne soit pas gaspillé, et à ce que si nous les construisons, nous puissions du moins voir à ce qu'elles soient exploitées dans l'intérêt du peuple qui fournit l'argent.

M. FRASER : Je n'aurais pas parlé en cette occasion si l'on n'eût fait allusion au chemin de fer dans mon propre comté. Je vais calmer les soupçons de l'honorable député à l'égard de l'accusation de corruption, lorsque je lui dirai que depuis 1887, le comté de Guysborough n'a élu qu'un représentant conservateur à la Chambre des communes. De sorte que ce ne peut être dans le but d'acheter des votes dans mon comté, car mon comté a toujours élu des libéraux excepté en cette seule occasion. Ce ne peut être non plus dans le but de récompenser des partisans politiques, parce que la compagnie qui doit construire ce chemin est composée de M. H. Fitzpatrick, le député local conservateur de la chambre d'assemblée de la Nouvelle-Ecosse, l'un des meilleurs hommes que je connaisse, et de M. George McCormick, qui siège en cette Chambre et qui est un homme que l'on ne saurait acheter en lui donnant une subvention pour une voie ferrée. Ce crédit du moins, se défend par son propre mérite. Il a été voté auparavant et voté sans la moindre opposition. Le comté est très grand, il est riche en ressources naturelles, et je crois que, bien que nous devions nous faire un devoir d'examiner ces crédits avec soin, comme le dit l'honorable député de Greyest, lorsqu'une demande est bien motivée, la position qu'il convient de prendre est que la subvention devrait être accordée. L'honorable député (M. Richardson, Lisgar) qui vient de parler, a oublié le fait que les Etats-Unis ont eu à payer des sommes énormes pour la construction de voies ferrées. Prenez par exemple l'Union et le Central Pacific.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Oui, mais le tout a été remboursé.

M. FRASER : Cela n'a pas été remboursé à l'heure qu'il est. Que dites-vous des concessions de terres ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Le gouvernement américain s'est fait rembourser l'argent. Il a forcé l'Union Pacific à le rembourser.

M. FRASER : Il a conduit le chemin de fer à la banqueroute.

M. MACLEAN : On a remboursé cent millions au gouvernement américain.

M. FRASER : Il était nécessaire de donner une subvention à ce chemin dans le temps.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Ici, nous devons imposer des conditions également.

M. FRASER : L'honorable député (M. Richardson, Lisgar) oublie qu'aux Etats-Unis les conditions sont tout le contraire de celles dans lesquelles nous nous trouvons ici. Aux Etats-Unis, un grand chemin de fer transcontinental recevra l'aide, mais le gouvernement américain n'a rien à faire avec les chemins de fer dans les divers Etats. Chaque Etat est dans une position indépendante, tandis que notre province n'a qu'une petite subvention à même laquelle elle ne saurait subventionner les voies ferrées.

M. RICHARDSON (Lisgar) : L'honorable député prétendra-t-il que certains Etats de l'union accordent des subventions en argent ?

M. FRASER : Je ne dis pas cela, mais je donne cette raison pour démontrer pourquoi le gouvernement central n'a pas voté de fortes sommes d'argent. Aux Etats-Unis, le pays est tellement riche que la question en cette contrée est de savoir qui aura la permission de construire des chemins de fer. L'honorable député prétendra-t-il que le chemin de fer Canadien du Pacifique aurait jamais été construit si l'on ne lui eût payé quelque chose pour lui aider à ouvrir la plus riche région du monde, une partie du pays où dix acres de terre valent une ferme de cent acres dans les provinces d'en bas ? Et si vous accordez une subvention à la partie la plus riche du pays, que vous avez au Manitoba, allez-vous en refuser une à une province plus petite ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Où tout ceci nous mènera-t-il, si nous acceptons la déclaration de l'honorable ministre des Finances à l'effet que parce que l'une des parties du pays reçoit une subvention, les autres ont le droit d'en réclamer ?

M. FRASER : Certainement, si la demande est bien motivée, mais le Canada a encore une marge formidable avant qu'il arrive au temps où il aura donné aux autres chemins le montant qui a été voté au chemin de fer Canadien du Pacifique pour construire une route dans le pays de l'honorable député.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Je crois qu'il aurait mieux valu le construire conformément au programme exposé par M. Mackenzie.

M. FRASER : Nous ne discuterons pas cela maintenant. Il se peut que l'honorable député et moi nous soyons d'accord sur ce point, mais ce n'est pas la question que nous discutons maintenant. Nous avons à nous conformer aux conditions qui existent maintenant, et ne pas rechercher ce qu'il eût été sage de faire autrefois, excepté pour tirer de l'expérience du passé une leçon sur ce qu'il serait sage de faire maintenant. J'ai mes propres idées là-dessus. Je ne suis pas certain que dans un pays bien peuplé l'avenir n'exigera pas que l'Etat devienne

propriétaire des voies ferrées. Je regrette que, pour le présent, il n'y ait guère d'espoir de voir adopter ce principe en Canada —d'ici à une certain nombre d'années du moins. La subvention totale donnée à ces chemins n'est que d'un cinquième du coût de leur construction. La subvention est de $3,200 par mille, et j'ose dire qu'il n'en coûterait pas moins de $15,000 par mille pour construire n'importe lequel de ces chemins. L'honorable député a démontré d'une façon concluante que $400,000,000 avaient été donnés par ce pays.

M. RICHARDSON (Lisgar) : Y compris les concessions de terre.

M. FRASER : J'accepte la déclaration de l'honorable député. Si vous devez recouvrer les chemins qui ont été construits et auxquels des subventions ont été accordées, il faudra que le pays se procure immédiatement le montant de $2,000,000,000. Est-ce que ce n'est pas là une forte somme ? Quatre cent millions multipliés par cinq font deux mille millions. Le pays est-il prêt à emprunter $2,000,000,000 pour racheter les voies ferrées ?

M. RICHARDSON (Lisgar) : Tout ce que vous avez à faire c'est d'adopter l'idée de l'honorable député d'York-est (M. Maclean) et d'acheter des actions. Il dit que vous pourriez contrôler le Pacifique Canadien moyennant $50,000,000.

M. FRASER : Il a dit que vous pouviez contrôler les actions pour $2. Je n'adopterai pas cette idée parce qu'elle n'est pas exacte. Il n'y a pas un homme qui examinera sérieusement la question du transport aujourd'hui et qui ne sera pas frappé du fait que, si un pays est habité par une population dense, il se peut qu'il vaille mieux que les voies ferrées deviennent la propriété de l'Etat ; mais avec une étendue de pays comme celle que nous avons de l'Atlantique au Pacifique, et avec notre population disséminée, je ne vois pas comment le pays pourrait entreprendre cela maintenant. J'ai beaucoup de respect pour le jugement de mon honorable ami de Lennox (M. Wilson) mais je ne puis m'empêcher de dire qu'avec *l'otium cum dignitate* du comté de Lennox, avec beaucoup de chemins de fer, avec le Saint-Laurent qui l'arrose et avec les $11,000,000 que le gouvernement actuel a dépensé pour améliorer le Saint-Laurent, il devrait se montrer bienveillant envers les gens les plus pauvres et moins favorisés. Ce comté devrait être heureux de voir d'autres parties du pays aussi largement favorisées qu'il l'a été lui-même. Avec 200 milles de côtes maritimes, je n'ai que deux milles de chemin de fer dans mon comté. Je suis heureux de songer que ces hommes sont prêts à mettre leurs capitaux avec la subvention pour construire ce chemin. Il y a des avantages naturels dans le comté. Il y a du bois, des minéraux, du poisson, et une partie considérable du comté est composée d'assez bonnes terres pour la culture. Or, n'est-ce pas une bonne chose à faire que d'encourager ceux qui ouvrent le pays? Ne croyez pas que je sois en faveur de donner sans discernement et pour la seule raison que la chose est demandée ; mais si la démande est bien motivée, je crois que d'ici à de longues années, il nous faudra la prendre en considération. Je crois que l'honorable député de Toronto (M. Brock) m'a mal compris lorsqu'il a parlé d'une commission des chemins de fer. Mon idée d'une commisison n'est pas du tout qu'elle dise si une voie ferrée doit avoir 10 ou 20 milles de longueur, mais je voudrais qu'une commission fut nommée pour résoudre le grand et difficile problème du transport d'une extrémité du pays à l'autre. Ce n'est pas qu'une commission soit nommée pour être envoyée dans la partie du pays que j'habite, par exemple, pour dire si 10 ou 20 milles de chemins doivent être construits.

M. BROCK : Je n'ai pas dit qu'elle devrait décider si 10 milles de chemin de fer devraient être construits ou non, mais j'ai dit qu'elle devrait déterminer si le chemin est dans l'intérêt public.

M. FRASER : Un monsieur de Toronto, par exemple, regarde et voit une grande ville, et il va à dix milles de là et voit un district riche et bien peuplé. Puis, il vient dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick, où il y a dix milles de chemin à construire, et il dit : "Il est honteux de construire un chemin ici." Tandis que de la terre, des forêts et des pêcheries peuvent surgir des richesses dont il n'a aucune idée.

M. BROCK : Qu'ils payent pour cela, et que ce ne soit pas tout le pays qui paye.

M. FRASER : C'est-à-dire que l'homme qui creuse dans la mine pour un salaire ne doit pas être assisté du tout. L'idée que je me fais du parlement, c'est qu'il doit aider le faible. Si ce pays doit jamais devenir grand, il devra aider aux gens les plus pauvres et ne pas prodiguer ses faveurs à quelques individus.

M. BROCK : L'honorable député parlait des grandes richesses minières, forestières et agricoles. Si la richesse est là qu'elle paye pour le chemin de fer.

M. FRASER : Je parlais de la grande richesse. J'ai dit qu'il pouvait y avoir là des richesses. Supposons qu'il y ait une bonne mine de fer à 20 milles des communications par voie ferrée ; vous n'amènerez pas les capitalistes à y construire un chemin de fer lorsqu'ailleurs ils ont une mine de fer tout aussi bonne déjà établie et n'ont qu'à payer le fret sur leurs produits. Est-ce que l'homme qui creuse dans la mine doit payer de son propre gousset pour un chemin de fer, tandis qu'à un autre endroit un chemin de fer est déjà construit? Je suis certain que l'honorable député se lèverait pour dire qu'une manufacture qui aurait déclaré un

dividende de 15 pour cent doit recevoir une protection additionnelle, mais il ne dira pas que les gens qui sont privés de tous les avantages doivent être assistés par des subventions. Nous subissons maintenant le contre-coup du système qui a prévalu en ce pays dans le passé. Ce système consistait à aider des individus en particulier. Je suis en faveur d'un système de subventions qui aidera au grand nombre. Depuis cinq ou six ans je m'efforce d'obtenir cette subvention pour un chemin de fer dans mon comté, mais je n'ai pas réussi aussi bien que je l'avais espéré. Maintenant, je dis que nous allons mieux réussir, et si la demande ayant pour but d'aider ceux qui ont besoin d'aide est bien motivée, peu m'importe dans quelle partie du Dominion se trouve l'endroit favorisé, je voterai en faveur de la subvention.

M. MACLEAN : Quel est le total des demandes de subventions reçues par le gouvernement cette année, et quelle proportion a été accordée ? Le ministre peut nous dire cela en chiffres ronds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Entre $3,000,000 et $4,000,000. Je ne crois pas que l'on puisse gagner beaucoup d'un côté ou l'autre de la Chambre en citant les paroles de simples membres du parlement. Je comprends que sur une question de ce genre, vous constaterez toujours une très grande différence d'opinion entre les membres des deux partis politiques. Je crois que l'honorable député de Lennox (M. Wilson) n'a pas du tout exprimé l'opinion d'une forte proportion, pour ne pas dire de la majorité, de ses amis politiques. Ce ne serait donc pas donner une idée juste de l'attitude des honorables membres de l'opposition que de prétendre que l'honorable député de Lennox a exprimé leurs vues. Je comprends qu'il y ait dans le pays un léger sentiment d'incertitude quant à l'opportunité de continuer indéfiniment à accorder des subventions aux chemins de fer comme cela s'est fait dans le passé.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce que ce sentiment n'a pas été encouragé par le parti libéral

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami peut avoir raison ou avoir tort. Il est probable que, sans l'intervention d'aucun parti politique, les gens seraient d'eux-mêmes portés à croire qu'il serait bon de faire preuve d'une précaution et d'une prudence extrême lorsqu'il s'agit d'accorder des subventions aux chemins de fer. Dans sa demande au parlement en cette occasion, le gouvernement a été mu par la conviction que nous devrions exercer le plus grand soin, et bien nous convaincre que les voies ferrées que nous subventionnons sont des entreprises méritoires et seront d'un avantage permanent pour le pays. Mon honorable ami de Toronto (M. Brock) nous a suggéré une idée. Venant de Toronto, il n'apprécie pas les besoins des parties du pays qui ont été privées de communications par voies ferrées, et je suis porté à croire—il peut se faire que ce soit une injustice de ma part à l'égard de l'honorable député—qu'il n'a pas examiné la portée de la proposition qu'il nous a faite.

Il croit que l'origine de la difficulté est dans la facilité avec laquelle ces chartes sont accordées pour des voies ferrées, et il est allé jusqu'à en conclure que nous devrions imposer quelques restrictions à l'émission des chartes. Il croit qu'une commission devrait être nommée par le parlement ; une commission qui serait composée d'hommes très exemplaires, très indépendants et très capables, et qu'elle devrait être appelée à conseiller le parlement sur la question de savoir si telle ou telle demande de chemin de fer doit être accordée. Si mon honorable ami (M. Brock) eût poussé son étude un peu plus loin, je crois qu'il aurait vu qu'il n'est guère probable que l'opinion du parlement puisse être influencée sur une question de cette importance par les opinions de quatre ou cinq hommes, ces derniers fussent-ils les plus capables que le pays puisse produire. Mon honorable ami (M. Brock) hoche la tête, mais malgré cela, je crois qu'il a tort et que l'opinion qu'il a exprimée est erronnée. Je ne crois pas que le parlement serait prêt à renoncer à ses fonctions et à refuser d'exercer son propre jugement sur une question de ce genre. Si le parlement constituait un commission dont les devoirs seraient de le conseiller sur la question de savoir si un chemin de fer devrait ou non recevoir sa charte pour être construit dans telle ou telle direction, je crois qu'il serait encore plus exposé à être influencé par les députés représentant ce district ou les districts avoisinants que d'être influencé par les conclusions d'une pareille commission. Mon honorable ami (M. Brock) croit qu'il ne pourrait être influencé lui-même, mais je crois qu'il serait aussi prêt à se laisser influencer par les opinions des membres du parlement qui jouissent de sa confiance que par l'opinion d'une commission extra-parlementaire. Je crois connaître mon honorable ami. L'honorable député est excessivement alarmé au sujet de la condition actuelle des affaires. Il dit que le pays accorde ces subventions comme elles ont été accordées pendant des années. Mon honorable ami (M. Brock) a condamné les dépenses qui ont été faites dans le passé. Il condamne les dépenses faites sur le canal de Trent, qu'il prétend être un simple gaspillage d'argent, et il donne à entendre que c'est là son opinion au sujet d'un grand nombre de subventions accordées aux chemins de fer. Mon honorable ami (M. Brock) ne révèle ses opinions que lorsqu'il est dans l'opposition. Durant des années, mon honorable ami (M. Brock) a été, comme il l'est aujourd'hui, l'un des partisans les plus ardents, les plus résolus, les plus—dirais-je les plus inaccessibles au raisonnement lorsqu'il s'agissait de ses adversaires—l'un des plus chauds partisans du

parti conservateur. Durant toute sa vie, il a loyalement, fidèlement et consciencieusement, je n'en doute pas, appuyé les mesures du gouvernement conservateur. Il l'a appuyé dans ce qu'il appelle la scandaleuse dépense du canal de Trent. Cela n'a nullement ébranlé la foi robuste de l'honorable député. Il était alors l'ami aussi constant du parti conservateur qu'il l'est maintenant dans l'opposition.

M. HUGHES (Victoria) : Qui a dit que c'était une dépense scandaleuse?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je citais l'honorable député de Toronto.

M. HUGHES (Victoria) : Et il ne s'est pas excusé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il devrait le faire. Mon honorable ami (M. Brock), comme candidat du parti qui a commis ces atrocités, est allé sur les tréteaux publics et l'a défendu tant qu'il l'a pu sans quoi il ne serait pas ici. Mon honorable ami doit comprendre que, comme membre du parlement, il occupe une position différente de celle qu'il a occupée durant toute sa vie auparavant. Il lui faut envisager les questions à un point de vue plus large que celui auquel il se plaçait auparavant. Et ce qu'il croyait être bien en sa conscience, dans cette conscience modifiée—je ne dirai pas que c'est une conscience améliorée—il trouve ici que c'est mal. Si mon honorable ami proposait que la question de savoir si l'on doit ou non accorder une charte et une subvention fût soumise à une commission très intelligente, même choisie par lui, je ne crois pas qu'un grand nombre de ses amis politiques l'appuieraient. Et pourquoi? Parce que les membres du parlement qui ont acquis de l'expérience en ces choses savent que vous ne pouvez pas appliquer un programme particulier dont une partie du pays a bénéficié, sans en continuer l'application durant un temps raisonnable, afin que toutes les parties du pays puissent participer à ces avantages. Mon honorable ami n'a pas eu assez d'expérience pratique—

M. BROCK : Vous voulez dire d'intrigue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami appelle cela de l'intrigue lorsque c'est nous qui le faisons, mais il appellerait cela le comble de la sagesse si cela était fait par ses amis. C'est une machine lorsqu'il s'agit de nous ; c'est une magnifique organisation lorsqu'il s'agit de ses amis. Je ne veux rien dire d'offensant à mon honorable ami (M. Brock), parce que je sais qu'il est un gentleman très respectable et un homme qui a su conquérir le respect des gens au milieu desquels il vit. En conséquence, je n'aime pas à dire ce que je pourrais dire, même en termes parlementaires, à son égard.

M. BROCK : Merci.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour en revenir à la question des subventions, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) croit que nous devrions adopter la ligne de conduite suivie aux Etats-Unis. Il ne dit pas que nous devrions cesser immédiatement d'accorder des subventions. C'est un gentleman très raisonnable que mon honorable ami de Grey. Il croit que nous devrions limiter l'application de ce programme aux entreprises méritoires. Nous sommes parfaitement d'accord avec lui sur ce point. Voyons si nous pourrons continuer à nous entendre. L'honorable député dit que nous devrions accorder des prêts, comme cela se fait aux Etats-Unis. J'ignore s'il existe un système uniforme d'aide aux chemins de fer aux Etats-Unis. Je sais que dans un grand nombre d'Etats on ne donne pas d'aide systématique. Je sais que les corps municipaux accordent de l'aide lorsqu'ils sont intéressés aux voies ferrées. Je crois que le gouvernement des Etats-Unis a fait la même chose autrefois dans des cas très notoires, mais je ne crois pas qu'il le fasse à présent. Mais, si vous adoptez le système qui consiste à faire des prêts aux compagnies, il faudra d'abord y songer très sérieusement.

Supposons que nous décidions de faire un prêt pour aider à la construction d'un chemin de fer dans une partie convenable du pays, il nous faudrait considérer en vertu de quel principe nous ferions ce prêt. Allons nous faire ce prêt de façon à assurer l'exécution des travaux? Dans ce cas, nous serons virtuellement obligés de lui prêter tout l'argent nécessaire pour couvrir le coût de l'entreprise. Ou bien, allons-nous prêter une partie du coût seulement? Alors, le chemin devra emprunter le reste ailleurs, et nous serons obligés de prendre une deuxième hypothèque sur le chemin ; car, si le gouvernement essayait à prendre une première hypothèque pour son prêt, cela empêcherait certainement la compagnie de se procurer un deuxième emprunt sur une deuxième hypothèque, parce que nul n'avancera d'argent en pareille circonstance. Il vous faudra, ou vous arranger de façon à ce que votre prêt soit pour tout le montant, ou bien, s'il n'est que pour une partie, il vous faudra subordonner le prêt du gouvernement à l'emprunt que la compagnie ferait sur le marché monétaire.

Or, si nous devons prendre une deuxième hypothèque, à quelles conditions la prendrons-nous ? Comment allez-vous régler le montant pour lequel la première hypothèque sera donnée ? La première hypothèque pourrait être donnée pour une somme beaucoup plus considérable que celle que la compagnie aurait besoin d'emprunter. Si elle devait être limitées au montant requis avec la subvention du gouvernement pour construire le chemin, il vous faudrait la limiter de telle façon que l'on empêcherait la compagnie de faire un emprunt excessif qui

aurait priorité sur celui du gouvernement. Il vous faudrait établir quelque rouage à cette fin, et je crois que ce ne serait pas une tâche facile. Il n'est pas facile d'imaginer un plan praticable en vertu duquel les affaires du prêt pourraient être administrées par le gouvernement. J'ai beaucoup songé à la question, et je serais prêt à garantir sur l'entreprise chaque dollar que le gouvernement pourrait avancer sous forme de subvention ; mais il ne faut pas tuer l'entreprise en s'efforçant d'obtenir des garanties pour le gouvernement parce que le but est d'encourager et de favoriser la construction de la ligne particulière en question. Il vous faut imaginer votre plan de façon à ce que, tout en assurant la garantie au gouvernement, il atteigne en même temps le but que vous avez en vue en accordant la subvention, savoir : la réussite de l'entreprise. Ceci, comme je l'ai dit, n'est pas une affaire facile à arranger. C'est une question qui exige beaucoup de considération, et la mise à exécution d'un pareil projet pourrait entraîner beaucoup de difficultés. De sorte que, lorsque mon honorable ami suggère l'idée d'un prêt, je veux qu'il comprenne que cette question n'a en aucune manière échappé à l'attention très sérieuse du gouvernement, et qu'elle continuera à être étudiée par nous dans l'espoir que nous pourrons imaginer quelque plan pour assurer le recouvrement, en tout ou en partie, de ces subventions faites à même le trésor public.

Mon honorable ami a démontré qu'il n'est pas du tout facile d'appliquer cette partie du programme du gouvernement qui pourvoit à ce que, lorsque le coût n'excède pas $15,000 par mille, la subvention soit limitée à $3,200 par mille, et que la compagnie qui construit la ligne subventionnée par le gouvernement aura droit à 58 pour cent de l'excédant au-dessus de $15,000 ; et il a dit que dans la mise à exécution de ce plan, il a été constaté qu'il était très facile aux compagnies de se procurer la subvention supplémentaire, nonobstant les mesures que nous avons prises. Je crois que mon honorable ami a oublié le but que nous avons eu en vue en imaginant ce mode d'ajustement des subventions. L'honorable député sait que, par le passé, un grand nombre de subventions ont été accordées pour venir en aide aux chemins de fer, subventions qui s'élevaient à beaucoup plus de $3,200 par mille. Quelques subventions ont atteint le chiffre de $12,000, quelques-unes ont été de $10,000, et je crois que quelques-unes ont été de $8,000. Dans tous les cas, elles s'élevaient de $3,200 à $12,000 par mille.

L'honorable M. HAGGART : Où trouvez-vous ces renseignements ? Je ne connais que deux chemins qui ont reçu une subvention dépassant $3,200 par mille : ce sont le Canada Central et le chemin pour relier Toronto au chemin de fer Pacifique Canadien.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami a oublié les subventions qui ont été données. Il y a un bon nombre de chemins qui ont reçu des subventions dépassant $3,200 par mille.

L'honorable M. HAGGART : C'étaient des subventions à double emploi, et il y a eu des chemins au Nord-Ouest qui ont reçu tant par année.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'entendez-vous par des subventions à double emploi ?

L'honorable M. HAGGART : C'est un plan en vertu duquel la subvention est doublée sur une section particulière d'un chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis donner à l'honorable député une liste des subventions, et lorsqu'il la verra, il sera surpris, s'il croit maintenant qu'il n'y a que deux ou trois chemins qui ont reçu plus de $3,200 par mille. Il n'y avait pas de principe apparent en vertu duquel les subventions étaient accordées ; mais, afin que les compagnies de chemin de fer qui reçoivent de l'aide de notre part puissent savoir qu'elles sont traitées avec impartialité, nous avons cru devoir établir une espèce d'échelle mobile, basée sur le coût, comme celle que nous avons établie ; et il n'a pas été aussi facile que l'honorable député le suppose, pour les compagnies de chemin de fer, d'obtenir la subvention supplémentaire. A la dernière session, j'ai produit un relevé indiquant le nombre total des compagnies de chemin de fer qui ont reçu de l'aide en sus de $3,200 par mille, en vertu de cette échelle mobile, et si ma mémoire ne me trompe pas, il n'y en a que trois qui ont reçu l'aide supplémentaire. Je ne puis me rappeler qu'aucune compagnie depuis la dernière session, ait reçu plus de $3,200 par mille. Il n'y en avait que trois au plus, lorsque le tableau a été produit l'an dernier, qui avaient reçu plus que cela.

M. SPROULE : Il y avait le chemin de la rivière La Pluie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Celui-là n'a pas reçu sa subvention en vertu de l'échelle mobile. Je parle de ceux qui étaient compris dans l'échelle mobile.

M. WILSON : Dans le relevé produit l'an dernier, il n'y a rien pour démontrer qu'aucune des compagnies ait reçu plus de $3,200 par mille, bien que quelques-unes aient reçu plus.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y avait rien dans la résolution demandant pareil renseignement.

M. WILSON : J'ai compris que l'honorable ministre disait que l'an dernier il avait produit un relevé indiquant cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore si j'ai produit un relevé ou non, mais j'ai fait la déclaration au parlement lorsque les subventions étaient à l'étude. J'avais les renseignements, et je les ai fournis au parlement, et l'honorable député trouvera cela dans les Débats.

M. CLANCY : L'honorable ministre est-il prêt à déposer sur le bureau une carte de chaque province où les subventions sont maintenant accordées, indiquant le coût probable de chaque ligne ? L'honorable ministre ne s'attend pas à ce que le comité accepte cette résolution avant qu'il l'ait mis en possession de quelque moyen de se renseigner.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si mon honorable ami attend jusqu'à ce qu'on ait des cartes de toutes les provinces, je crois qu'il ne verra guère se réaliser l'espoir qu'il a d'aller passer chez lui la fête du 24 mai. Je ne crois pas que l'honorable député ait jamais entendu dire que durant les autres sessions on ait fourni des renseignements aussi volumineux et aussi détaillées. Je ne crois pas que mon prédécesseur dise que c'est là la coutume.

L'honorable M. HAGGART : Toujours, chaque fois.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que la mémoire de mon honorable ami lui fait défaut. Je ne saurais, à cette période tardive, promettre de fournir les renseignements demandés.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne crois pas qu'il appartienne à l'honorable ministre de s'excuser à cause que ses résolutions ont été produites à une période avancée de la session. Il les présente très tard, puis il invoque cette malheureuse circonstance pour refuser des renseignements au comité. Qu'il me soit permis de citer à l'honorable ministre la doctrine que l'un de ses collègues a posée au sujet de cette question. En 1890, son honorable collègue, le ministre du Commerce, disait :

Je dis qu'aucun gouvernement dévoué à son pays n'accorderait une subvention à l'une de ses voies ferreés avant que l'on eut déposé devant le ministre des Chemins de fer et soumis au parlement des plans suffisamment fidèles et exacts de la région devant être traversée pour permettre au ministre et à la Chambre de faire une estimation raisonnablement exacte du coût du chemin.

Nul gouvernement dévoué à son pays ne ferait autrement. C'était là en 1890, l'opinion de l'honorable ministre qui occupe aujourd'hui le poste de ministre du Commerce. Je suppose qu'il n'a pas changé d'avis, et qu'en conséquence il ne considérera pas le gouvernement actuel comme étant dévoué aux intérêts du pays. Il a posé de plus le principe suivant :

En second lieu, l'on devrait fournir au ministre, pour qu'il la transmette au parlement,

la preuve nécessaire pour démontrer que les parties intéressées à cette entreprises ont des facilités et des ressources suffisantes pour leur permettre de construire la ligne ; que ce ne sont pas des hommes de paille.

L'honorable ministre présente cette résolution et n'a pas dit un mot au sujet des perspectives d'exécution de ces projets. Puis la troisième proposition faite par le ministre actuel du Commerce s'applique spécialement au cas actuel, et elle a été appuyée en termes encore plus énergiques par le très honorable chef actuel du gouvernement. Elle se lit comme suit :

Enfin, et c'est peut-être une raison aussi importante que n'importe quelle autre, c'est une violation flagrante de toutes les convenances, de tous les réglements constitutionnels et de tous les précédents, que ces propositions d'accorder des subventions ne soient pas déposées sur le bureau de la Chambre plusieurs semaines avant la prorogation, afin que nous puissions avoir le temps de les examiner. Nous devons appliquer ce programme de telle façon que nous puissions avoir le temps de nous assurer quelles sont les demandes raisonnables, justes et avantageuses pour le pays, et quelles sont celles qui ne le sont pas ou le sont moins.

Puis le présent ministre du Commerce ajoutait une remarque qui est parfaitement applicable à la ligne de conduite adoptée maintenant par le ministre des Chemins de fer et Canaux :

Dans le cas actuel, il est clair que l'on a manqué à toute ces conditions.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux a méprisé chacune des sages recommandations de son collègue et soumettant ces résolutions. Il n'a pas apporté de plan et n'a pas fourni la preuve que l'entreprise est faisable et il a soumis les résolutions quelques jours avant la prorogation. Le ministre actuel du Commerce n'est pas la seule autorité que je puisse citer. Le très honorable chef du présent gouvernement s'est servi d'un langage presque violent en 1894, relativement à cette question. Il a dit :

La session a duré quatre mois, et le gouvernement a eu plus que le temps nécessaire pour préparer ces résolutions. Comment est-il possible que la Chambre puisse discuter ces résolutions d'une façon intelligente, vu qu'elles impliquent un montant s'élevant à plus de trois millions de dollars ? Il est tout-à-fait impossible dans de telles conditions qu'aucun homme en cette Chambre puisse examiner cette question d'une façon intelligente.

Eh bien ! le très honorable ministre est le chef d'un gouvernement qui, dans des circonstances de cette nature demande de $3,000,000 à $4,000,000 de subvention aux voies ferrées quelques jours avant la prorogation. Ces honorables ministres croyaient-ils ce qu'ils disaient il y a six ans, ou il y a-t-il quelque raison qui est applicable maintenant et qui n'était pas applicable en 1894 à un cas de cette nature ? Le ministre ac-

tuel de la Justice a élevé la voix dans le même sens. Il a dit :

Nous sommes dans le cinquième mois de la session—le cinquième mois à commencé cette semaine—et pour la première fois notre attention est attirée sur un certain nombre de projets de chemins de fer, dont nous n'avons pas l'occasion de considérer le mérite.

La Chambre avait eu autant d'occasion de considérer les résolutions de 1894, que l'honorable ministre nous en accorde au moment actuel.

Ces principes ont été soutenus avec vigueur il y a six ans passés par le chef du gouvernement et par le ministre du Commerce. Comment se fait-il que nous voyons aujourd'hui ces ministres suivre une ligne de conduite diamétralement opposée ? Le ministre du Commerce s'exprimait comme suit dans cette circonstance, et j'attire tout particulièrement son attention sur le passage suivant de son discours :

Bien plus, tout homme intelligent sait que cette pratique de soumettre ces résolutions concernant les subventions aux chemins de fer à la fin de la session a spécialement pour but de prévenir et d'empêcher toute demande de renseignements.

L'honorable ministre est-il encore de cet avis? Et dans l'affirmative, comment peut-il justifier l'appui qu'il accorde à une politique qui consiste à soumettre des résolutions de cette nature quelques jours avant la prorogation? Est-ce pour prévenir et empêcher toute demande de renseignements? L'honorable ministre du Commerce est tenu d'expliquer à la Chambre comment il se fait qu'il n'a pas insisté, en sa qualité de membre du gouvernement, pour faire respecter les principes qu'il préconisait en 1890 et 1894, et obliger ses collègues à soumettre leurs résolutions concernant les chemins de fer dans un délai raisonnable avant la prorogation, afin que la Chambre puisse se prononcer en connaissance de cause sur la preuve soumise par le gouvernement à l'appui de ces résolutions.

Le directeur général des Postes (M. Mulock) s'est servi d'expressions encore plus sévères pour condamner cette politique, et je pourrais en donner lecture à la Chambre si je considérais la chose nécessaire. Un ancien membre de cette Chambre, M. McMullen, s'est aussi prononcé dans le même sens. Après tout cela, comment se fait-il que l'on soumette ces résolutions à une période aussi avancée de la sesison, sans fournir à la Chambre les renseignements dont elle peut avoir besoin pour juger de la valeur de ces propositions.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député d'Halifax (M. Borden) ne peut prétendre que l'on refuse de lui fournir tous les renseignements dont il a besoin à ce sujet, parce que je suis incapable de produire des cartes des différentes provinces, indiquant le tracé des chemins de fer en faveur de qui des subventions sont demandées?

M. WALLACE : Déposez ces cartes.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Comment l'honorable député peut-il demander que les cartes contenant le tracé d'une ligne en particulier soient déposées sur le bureau de la Chambre, lorsque nous sommes à discuter une question toute différente? Il ne s'agit encore que de la résolution No 1.

M. WALLACE : Que l'on nous fournisse les renseignements concernant la première résolution. L'honorable ministre ne nous a pas donné une seule explication à ce sujet.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député ne m'en a pas fourni l'occasion.

M. BORDEN (Halifax) : Voici ce que disait le premier ministre actuel en 1894 :

Et cette année on procède plus irrégulièrement que jamais ; car, autrefois, on nous communiquait, règle générale, la correspondance servant de base à ces résolutions, au moins 24 heures avant le jour fixé pour le débat ; mais cette année, nous n'avons pas eu un seul mot de correspondance avant l'heure de midi de ce jour, heure à laquelle le ministre a déposé sur le bureau de la Chambre une masse de lettres qu'il nous a été littéralement impossible d'examiner avant ce débat.

Il n'est pas à ma connaissance que le ministre des Chemins de fer ait déposé une seule lettre à ce sujet sur le bureau de la Chambre. Cependant, son chef nous dit que la pratique invariablement suivie, a toujours été de produire toute cette correspondance au moins 24 heures avant la discussion de ces résolutions. Jusqu'à présent aucun plan et pas une parcelle de preuve nous ont été soumis, mais le ministre des Chemins de fer prétend avoir fait son devoir, il entend continuer la discussion de ces résolutions, les faire adopter par le comité si possible, et nous priver des renseignements que nous demandons.

Pourquoi n'a-t-il pas donné avis qu'il présenterait ces résolutions il y a quatre ou cinq semaines, et pourquoi n'a-t-il pas communiqué à la Chambre toute la correspondance à ce sujet, comme cela se faisait dans le passé Quelle excuse peut-on invoquer pour expliquer cette manière extraordinaire de procéder, surtout de la part de certains ministres qui ont déjà soutenu que les gouvernements avaient recours à ce moyen pour étouffer toute demande de renseignements ? Cette tactique peut être excellente à ce dernier point de vue, mais elle est loin de faire honneur au gouvernement qui y a recours.

A une heure le comité suspend sa séance.

Le comité reprend sa séance à trois heures.

M. WALLACE : Je crois que le comité a droit d'obtenir des renseignements sur cette première résolution. Nous aimerions à connaître des détails sur ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit d'un crédit à voter

de nouveau. L'honorable député ne doit pas s'attendre à ce que je fournisse cette année toutes les explications que j'ai données à la dernière session sur ces crédits. Il s'agit exactement de la même voie ferrée, seulement au lieu de laisser la ligne principale à Sunnybrae, sur l'Intercolonial, elle part de New-Glasgow.

M. WALLACE : Nous ne possédons aucune carte et aucun renseignement sur cette partie du pays. L'honorable ministre nous dit qu'il s'agit d'un crédit à voter de nouveau ; mais cela ne fait pas de différence. Cependant, je prétends qu'il s'agit d'un autre chemin de fer. Le ministre des Chemins de fer l'admet lui-même en disant qu'il part d'un point sur l'Intercolonial, au lieu de partir de l'endroit choisi en premier lieu, et il doit se diriger vers un point différent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, il va directement au même endroit.

M. WALLACE : L'année dernière ces crédits ont été adoptés sans la moindre explication, mais parce que l'on a refusé de nous en fournir à la dernière session, ce n'est pas là une raison pour nous empêcher d'en obtenir cette année. Le ministre des Chemins de fer est tenu de le faire. Il nous avait promis de produire tous les documents qui seraient requis pour justifier l'adoption de ce crédit ; l'a-t-il fait ? Si l'année dernière on nous a refusé ces renseignements, cette année il nous les faut.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami fait erreur, il a obtenu les renseignements demandés. Quand un membre de cette Chambre persiste à demander des renseignements qui lui ont tous été fournis, on est porté à croire que ce ne sont pas des faits dont il a besoin, mais simplement de l'obstruction qu'il entend faire. Durant le dernière session, j'ai produit tout la correspondance concernant ce crédit ainsi que plusieurs autres, les explications les plus complètes furent données, les cartes étaient sur le bureau de la Chambre, chacun put les étudier à loisir, et ces crédits furent si bien expliqués qu'une seule subvention de toutes celles qui figuraient sur la liste des résolutions, fut discutée par les membres de la gauche. Mon honorable ami n'a donc pas raison de parler ainsi.

M. FRASER : La seule différence entre la résolution actuelle et celle de l'année dernière, c'est que d'après l'ancien tracé le chemin de fer partait d'un point sur l'Intercolonial appelé Sunnybrae. Il devait parcourir une certaine distance sur la même voie ferrée. La compagnie qui est chargée de sa construction se propose maintenant de partir de New-Glasgow, endroit situé à quelques milles plus à l'est du point choisi en premier lieu. On considère que ce changement sera avantageux au chemin de fer, qui doit se rendre au même endroit. La seule modification apportée à la résolution consiste donc à remplacer les mots "à ou près de Sunnybrae" par "à ou près de New-Glasgow". Cette dernière ville est un centre de chemins de fer important, la ligne courte d'Oxford, celle de Pictou et un autre embranchement allant à Pictou Landing y ont leurs têtes de lignes. A environ un septième de mille de New-Glasgow il y a une houillère, et l'on veut que le chemin de fer passe par cet endroit et suive le même tracé sur une distance d'à peu près 50 milles. A partir de ce dernier point il reprendra la même route que s'il partait de Sunnybrae.

L'honorable M. HAGGART : Sont-ce les mêmes personnes qui appuient les deux projets ?

M. FRASER : Oui, et la compagnie possède une charte. Les actionnaires sont à peu près les mêmes. J'ai déjà mentionné le nom de M. Fitzpatrick. Deux autres de ces actionnaires, MM. McCormick et McLeod, forment partie de cette Chambre. Ils doivent en construire 25 milles cette année pour leur part. Le chemin traverse une région boisée, qui est appelée à devenir un excellent district agricole. Country Harbour est un des meilleurs ports du littoral. Il traverse également un district riche en gisements ferrugineux appartenant à la Compagnie Whitney.

M. MACLEAN : L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) ne croit-il pas que ce chemin de fer ainsi que d'autres voies ferrées que l'on est en frais de construire dans la Nouvelle-Ecosse finiront par créer un réseau qui fera une concurrence dangereuse à l'Intercolonial ?

M. FRASER : Non, elles serviront plutôt à alimenter le trafic de l'Intercolonial. Ce chemin partira de New-Glasgow et se dirigera vers un point situé sur la côte sud, dans le comté de Guysborough, à Country-Harbour. Sur ce parcours de 80 milles, tous les produits de la région traversée par le chemin de fer seront transportés à New-Glasgow pour de là être expédiés par l'Intercolonial, augmentant ainsi son trafic.

M. WALLACE : Pourquoi ne montrez-vous pas la carte indiquant le tracé ?

M. FRASER : Elle a déjà été déposée.

M. WALLACE : Je dois dire à l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux que pour ma part je n'ai pas l'intention de prolonger inutilement la discussion. Mais nous avons droit à des explications. Le fait que ce crédit a été voté à la dernière session sans aucune objection, n'est pas une raison que la même chose ait lieu cette année. L'honorable ministre prétend que les cartes et tous les documents ont été communiqués à la Chambre l'année dernière ; dans ce cas, rien ne doit être plus facile que de les produire

de nouveau cette année. Cet argent a été voté par un parlement antérieur. Ce n'est pas de l'obstruction que je veux faire, mais ce sont des renseignements que je veux obtenir. L'honorable député de Guysborough nous a fourni certains détails ; il dit que la tête de ligne du chemin de fer sera à New-Glasgow. Je sais où se trouve cette dernière ville, car j'y suis allé moi-même. Mais certains membres de cette Chambre ne connaissent peut être pas aussi bien cette localité, et lorsqu'il s'agit de voter un quart de million de dollars, il me semble que la Chambre a droit de connaître les raisons sur lesquelles le gouvernement s'appuie pour demander ce montant.

Le crédit devra atteindre au moins un quart de million de dollars ; et si la construction du chemin coûte $28,100 par mille, ce montant dépassera un demi million de dollars. Il est donc bien raisonnable de demander la production de la carte de cette province, afin que l'on sache à quoi s'en tenir sur la région qui devra être traversée par ce chemin de fer, avant de voter un montant aussi considérable. Ces item ne seront pas adoptés tant que l'on n'aura pas fourni toutes les explications, et je crois que l'honorable ministre ferait bien, dans son propre intérêt, de déposer immédiatement tous ces documents.

M. MACLEAN : J'ai cherché à me procurer un indicateur de l'Intercolonial, afin de pouvoir constater par la carte où va ce chemin, mais je n'ai pu obtenir que ceux du Grand Tronc et du Canadien du Pacifique dans le vestibule de la Chambre, celui de l'Intercolonial n'y est pas. Il me semble que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux pourrait au moins produire une carte de la province.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pas dit que nous avions une carte indiquant le tracé de ce chemin de fer. Seulement j'ai déclaré que l'on avait déposé sur le bureau de la Chambre tous les plans en notre possession.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce que l'honorable ministre a dit il y a un instant.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les Débats sont là pour établir ce que j'ai dit. L'honorable député veut probablement parler des remarques faites par l'honorable député de Guysborough. Toutes les cartes et tous les plans en la possession du gouvernement ont été produits à la dernière session, et étudiés avec soin par l'honorable député de York, N.-B. (M. Foster). Je n'ai pas ces cartes en ce moment.

M. WALLACE : Où sont-elles ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est possible qu'elles se trouvent au ministère. Je ne m'attendais pas à ce qu'à chaque session les honorables députés me demanderaient d'empiler sur le bureau de la Chambre tous les dossiers et toutes les cartes concernant les subventions aux chemins de fer qui ont déjà été votées par la Chambre.

M. WALLACE : Nous sommes un nouveau parlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, mais il s'agit d'un crédit qui a été adopté par la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Au cours de toute ma carrière politique je n'ai jamais vu un ministre des Chemins de fer soumettre des subventions aux chemins de fer, sans déposer au moins 24 heures d'avance ou tout au moins lorsqu'il présente ces résolutions, non seulement les cartes, mais toute la correspondance concernant ces subventions. Nous avons droit d'obtenir ces renseignements.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux ne doit pas parler sérieusement quand il nous dit que ces explications ont été fournies à la dernière session, lorsqu'il sait que cette Chambre renferme un grand nombre de nouveaux députés. De quelle utilité ces renseignements peuvent-ils être pour eux?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas la coutume de faire préparer et de déposer sur le bureau de la Chambre chaque année, tous les document qui peuvent se rapporter à des questions qui ont déjà été décidées par le parlement.

M. WALLACE : Pourquoi pas?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Tout ce que je sais c'est que c'est pas là la pratique suivie et il y a d'excellentes raisons qui militent en faveur de cette procédure. Les documents qui sont apportés dans la Chambre ne retournent pas au ministère, et il est assez difficile de demander au personnel d'un département aussi occupé que le mien, de préparer des copies de tous ces dossiers. Il s'agit ici de crédits déjà votés par le parlement, et il était tout naturel de supposer que l'on n'exigerait pas de nous de recommencer tout ce travail.

M. CLANCY : L'honorable ministre sait parfaitement qu'à chaque session cette compagnie de chemin de fer s'adresse au parlement pour obtenir de nouvelles subventions, et il me semble que cette seule raison aurait dû suffire pour lui faire produire de nouveau toutes les cartes et tous les renseignements concernant ce chemin de fer. Pour ma part je n'entends pas faire d'obstruction inutile, mais il nous faut connaître les détails de ces différentes subventions avant de prendre sur nous la responsabilité de voter des sommes d'argent aussi considérables. Si l'honorable ministre avait réfléchi avant de produire ces résolutions, il aurait apporté avec lui tous les renseignements nécessaires. La session est trop avancée pour entreprendre une dis-

cussion profitable, le seul résultat qu'elle puisse avoir c'est de nous faire obtenir des renseignements pouvant nous justifier de voter ces subventions. Il est possible que le changement projeté dans ce chemin de fer ne soit pas justifiable, et nous devrions avoir les renseignements qui nous permettraient de nous prononcer en connnaissance de cause.

M. ROBINSON: L'honorable député de Guysborough (M. Fraser), nous a dit qu'une partie de ce crédit devait être dépensée dans son comté. J'aimerais savoir si cet argent a été voté à la dernière session?

Le PREMIER MINISTRE : Il s'agit d'adopter de nouveau une subvention qui a déjà été accordée en 1897 et en 1899.

M. ROBINSON : Quelle proportion de ce crédit sommes-nous appeler à voter de nouveau?

Le PREMIER MINISTRE : Tout le crédit a déjà été voté une fois. Je dirai à l'honorable député d'Elgin (M. Robinson), à l'honorable député de Bothwell (M. Clancy), et au comité, qu'il est juste de demander au ministre des Chemins de fer de fournir tous les renseignements que la Chambre peut avoir besoin quand il s'agit de voter une nouvelle subvention. Ce désir est légitime; mais lorqu'il s'agit simplement de confirmer un crédit déjà voté, on ne peut s'attendre à ce que le ministre soit disposé à fournir tous les renseignements que l'on pourrait exiger de lui s'il s'agissait d'une nouvelle subvention.

M. CLANCY : Oui, mais dans le cas actuel il est survenu un changement dans le tracé original.

Le PREMIER MINISTRE : Le crédit n'en sera pas moins appliqué dans le même district. Le tracé du chemin est quelque peu modifié, mais il traverse encore les mêmes comtés de la province.

L'honorable M. HAGGART : La différence est de 20 milles.

M. FRASER : Elle n'est pas aussi considérable que cela.

Le PREMIER MINISTRE : Le chemin doit traverser la même localité. Dans ces circonstances, le ministre avait raison de croire que le parlement serait disposé, comme par le passé, à adopter de nouveau ce crédit, à moins d'avoir des raisons très sérieuses pour en agir autrement. Les mêmes raisons s'appliquent aux crédits qui sont ainsi votés de nouveau comme aux subventions originales, à moins que quelqu'un soit d'opinion qu'il existe de bonnes raisons pour en agir autrement. Je me permettrai de rappeler à l'honorable député d'Elgin-ouest que cette question a été discutée plus d'une fois dans les parlements antérieurs. On a cru sage d'accorder cette subvention à un chemin de fer qui est destiné à desservir une certaine partie du pays entièrement dépourvue de moyens de communication par chemin de fer. Je ne crois pas qu'il existe un seul mille de voie ferrée dans le comté de Guysborough.

M. FRASER : Il n'y en a que deux ou trois milles à Port Mulberry.

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie qui s'est chargée de la construction de ce chemin possède de grandes ressources, et de toutes les résolutions qui ont été soumises, je ne crois pas qu'il y en ait une seule qui soit destinée à rendre de plus grands services que celle-ci.

C'était aussi là l'opinion du parlement lorsque ce crédit a été demandé pour la première fois. La compagnie qui avait entrepris de construire le chemin en premier lieu, s'est trouvée incapable de remplir ses obligations, et une nouvelle compagnie a été organisée. L'honorable député (M. Fraser) nous a donné des explications à ce sujet, et il nous a dit que la nouvelle compagnie était prête à continuer les travaux. Il me semble que le comité est en possession de tous les renseignements dont il peut avoir besoin pour en arriver à une conclusion. Cette subvention a été votée pour la dernière fois il y a deux ans passés. Mon honorable ami (M. Fraser) a expliqué le changement intervenu dans le tracé de la ligne, mais ce chemin est appelé à desservir la même localité.

M. CLANCY : L'honorable premier ministre n'ignore pas que la province de la Nouvelle-Ecosse nous demande d'accorder des subventions à sept ou huit chemins de fer dans son territoire. Dans certains cas, il s'agit de nouvelles subventions et dans d'autres cas il ne s'agit que de crédits à voter de nouveau. Je ne me plains pas des montants qui sont demandés, mais je me plains du manque de renseignements. Ce que je dis, dans le cas actuel, peut s'appliquer également aux sept ou huit autres demandes du même genre venant de la Nouvelle-Ecosse. Il est possible que ces subventions soient nécessaires, mais nous ne sommes pas en état de nous prononcer sur leur valeur, les renseignements que nous possédons à ce sujet étant trop maigres.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable premier ministre voudrait-il au moins consentir à déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance concernant les nouvelles subventions ? Cela sera peut-être fait quand on présentera la résolution. Mais alors, nous n'aurons pas le temps de l'étudier. C'est maintenant qu'elle devrait être produite.

M. FRASER : Il n'existe aucune correspondance. Lorsque la nouvelle compagnie fut formée dans le but de construire ce chemin dans la Nouvelle-Ecosse, elle demanda à la législature de cette province de faire partir le chemin de New-Glasgow au lieu de

Sunnybrae, et lorsqu'il s'est agi de demander au ministre des Chemins de fer de faire voter de nouveau ce crédit, il fut convenu que ce changement dans le point de départ du chemin serait accepté. La seule correspondance qui existe à ce sujet est une requête de ma part, au nom de mes commettants et des personnes intéressées dans la construction de ce chemin, demandant de placer ailleurs la tête de ligne de la voie ferrée.

M. SPROULE : Sur quel principe s'est-on basé pour accorder ces crédits, il y a quelques années ? Il me semble que c'est là une raison de plus pour faire comprendre la nécessité qu'il y a d'obtenir la production de tous les documents qui sont demandés par certains membres de la gauche. Partie de cette subvention fut votée en 1897, et la loi à cet effet se lit comme suit :

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins respectivement.

Il faut que ces compagnies aient établi à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles étaient en mesure de compléter cette entreprise, et s'il en est ainsi, il doit y avoir eu échange de correspondance ou au moins une entente verbale à cet effet.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ceci autorise le Gouverneur en conseil à conclure un contrat avec la compagnie qui s'engagera à construire le chemin moyennant cette subvention. Or, avant de conclure un contrat de cette nature, le Gouverneur en conseil a dû s'assurer des garanties que cette compagnie offrait pour mener à bonne fin la construction de ce chemin de fer.

M. SPROULE : C'est là le principe que l'on a dû suivre lorsque la demande d'argent a été faite. Il y a quelques années nous sommes allés beaucoup plus loin qu'aujourd'hui. On exigeait à cette époque que toute compagnie fût en mesure d'établir qu'elle possédait l'argent nécessaire pour compléter l'entreprise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela n'existait pas quand la subvention a été accordée.

M. SPROULE : Je suis d'opinion contraire, et je crois que mes souvenirs sous ce rapport sont plus précis que ceux de l'honorable ministre. Plus tard, on chercha à adoucir la sévérité de ce principe, et il fut stipulé que lorsqu'une compagnie était formée et démontrait son habileté à compléter le chemin, elle pourrait recevoir la subvention accordée par le parlement. Antérieurement à cette date, il était nécessaire d'établir, à la satisfaction du Gouverneur en conseil, que la compagnie qui demandait le subside possédait l'argent nécessaire pour compléter ces travaux. Il doit y avoir eu échange de correspondance à ce sujet entre la compagnie et le gouvernement de cette époque. On nous dit que la compagnie actuelle est prête à continuer les travaux. Si cette compagnie, qui a été nouvellement formée, est une compagnie responsable et disposée à compléter le chemin, il doit exister quelque correspondance.

M. FRASER : Il n'y a rien autre chose que la requête demandant de changer la tête de ligne du chemin et de substituer à cet effet New-Glasgow à Sunnybrae.

M. SPROULE : Il me semble que l'honorable député a exposé au gouvernement que la compagnie était prête à compléter les travaux.

M. FRASER : Non seulement, j'ai dit cela, j'ai aussi ajouté, pour faire voir la bonne foi de la compagnie, que la législature de la Nouvelle-Ecosse, en lui accordant sa charte, avait insisté pour qu'elle paie une somme de $100,000 afin d'assurer l'achèvement du chemin.

M. SPROULE : Cela ne fait que donner plus de force à mon argument. La compagnie ne se trouve donc plus dans la catégorie de celles qui sont soumise à la décision du gouverneur en conseil, mais elle est prête à continuer les travaux et c'est là une raison de plus pour nous faire supposer que les renseignements dont nous avons besoin doivent être en la possession du ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. FRASER : Je n'ai pas cru qu'il fût nécessaire de mentionner tous ces faits dans ma requête. Je me suis rendu moi-même auprès du ministre, au nom de mes électeurs et des membres de cette compagnie, et après avoir expliqué cette question, comme je viens de le faire, l'honorable ministre a accordé ma demande. Il a eu de plus l'avantage de pouvoir demander des renseignements à M. Fitzpatrick, qui est le principal membre de la compagnie dans la Nouvelle-Ecosse, et ce dernier lui a déclaré qu'il était prêt à continuer les travaux. C'était là tous les renseignements dont on avait besoin. J'ai fourni à l'honorable ministre l'occasion d'obtenir des renseignements précis à ce sujet de la bouche d'un homme qui, dans ma province, jouit d'une réputation d'honnêteté et d'habileté incontestées. J'ai porté les faits à la connaissance de l'honorable ministre, et je lui ai simplement demandé de permettre le changement que je viens de mentionner. C'était là tout ce que nous avions besoin de faire pour demander au parlement de voter de nouveau cette subvention.

M. SPROULE : Vous avez demandé un crédit additionnel de $256,000.

M. FRASER : Nous n'avons pas demandé un dollar de plus que le montant qui nous avait déjà été accordé par le parlement.

M. SPROULE : La subvention que vous aviez obtenue en 1897 était périmée.

M. FRASER : Naturellement, si ce crédit n'avait pas été périmé, nous n'aurions pas eu besoin de demander à la Chambre de le voter de nouveau.

M. SPROULE : Les conditions du contrat étaient que la construction du chemin de fer devait être commencée dans les deux ans, ce qui n'a pas eu lieu.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a qu'une partie de cette subvention qui soit actuellement périmée ; mais l'honorable député (M. Sproule) est dans l'erreur sur ce point. S'il veut bien lire cette première résolution, il constatera qu'il s'agit là d'une ligne de chemin de fer de tel endroit à tel autre. La subvention n'est pas votée en faveur d'aucune compagnie en particulier, mais bien pour la construction d'un chemin de fer, et le gouverneur en conseil sera libre d'exiger de la compagnie qui voudra en entreprendre la construction, toutes les preuves qu'il jugera nécessaires pour se rendre compte des moyens qu'elle possède de compléter l'entreprise. Et c'est là ce que nous avons l'intention de faire.

Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Guysborough, j'ai eu une entrevue avec M. Fitzpatrick, qui est un homme riche, jouissant d'une enviable réputation et possédant une grande expérience dans les questions de chemin de fer. Ce monsieur m'a déclaré qu'il serait en mesure de me fournir en temps et lieu les renseignements nécessaires, pour me convaincre ainsi que mes collègues, que les travaux du chemin seraient poussés avec vigueur, et que lui et ses associés seraient en mesure de compléter le chemin. Comme la subvention n'a pas encore été payée à la compagnie, nous n'avons pas exigé cette preuve de sa part.

M. ROBINSON (Elgin) : Depuis que j'ai entendu les remarques faites par l'honorable premier ministre, j'éprouve moins de répugnance à voter en faveur de ce crédit, car s'il s'agit de voter de nouveau une somme accordée par l'ancien parlement, je crois que nous sommes tenus en honneur de respecter cet engagement.

M. BENNETT : Ils peut s'être trompé.

M. ROBINSON : Si l'ancien parlement a commis une erreur, ce n'est pas de notre faute, et à moins de raisons graves s'y opposant, je crois que nous sommes tenus de voter de nouveau cette subvention. En écoutant les remarques de l'honorable député de Guysborough, j'ai été grandement surpris d'apprendre qu'il n'existait que deux milles de voie ferrée dans ce comté, et j'ai compris que le temps était arrivé de lui donner un véritable chemin de fer. Je ne crois pas qu'il soit juste que le reste du pays contribue à la construction des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, à moins que, comme l'a fait remarquer le ministre des Finances, cette province ait supporté sa large part des dépenses publiques dans les autres parties du Canada. Mais je n'entrerai pas dans la discussion de ces questions de clocher, car cela a eu lieu trop souvent durant la présente session, et je crois que le temps est arrivé de parler de choses plus sérieuses. Je ne prétends pas que cette politique doive être entièrement mise de côté, mais s'il nous faut nous arrêter à tous les petits incidents qui peuvent s'être produits dans ces questions de chemins de fer depuis 50 ans, nous faisons aussi bien de retourner chacun chez nous et de raconter ce que nous avons fait.

Il y a quelques années mes commettants ont construit à leurs propres frais un chemin de fer d'une longueur de 23 milles. A cette époque les gouvernements n'avaient pas encore inauguré cette politique de subventions aux chemins de fer. Le Canada Southern, qui traverse la péninsule de Niagara, a été construit sans l'aide d'aucun gouvernement. Le comté d'Elgin vota une somme de $225,000 à cet effet, et les cantons firent aussi leur part. Maintenant, j'ai l'intention de proposer une résolution, et je voudrais savoir de monsieur le Président, si les règlements me le permettent.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui.

M. ROBINSON : Elle se lit comme suit :

La Chambre exprime l'opinion que la plus rigide économie devrait régner dans tous les services publics, qu'aucune subvention ne devrait être accordée à des particuliers ou a des entreprises d'aucune sorte, à moins qu'il ne soit clairement démontré que cette subvention profiterait à tout le pays et que toutes les résolutions concernant des subventions devraient être déposées devant la Chambre durant la première semaine de chaque session.

Je crois qu'il est trop tard pour discuter cette question à présent. Le public aurait dû savoir que ces subventions seraient demandées afin de pouvoir les étudier. Si le gouvernement voulait mettre en pratique aujourd'hui les doctrines qu'il prêchait dans l'opposition, il ne verrait pas toute la gauche lui lancer des pierres. Cela nous démontre l'importance qu'il y a de bien considérer nos paroles, parce que tout ce que nous disons dans l'opposition nous sera jeté à la figure quand nous serons au pouvoir. J'espère que le gouvernement mettra en pratique la politique qu'il a toujours défendue non seulement au sujet des subventions mais aussi en ce qui concerne l'économie en général. S'il fait cela, le pays l'en remerciera.

M. MACLEAN : Présentez votre motion.

M. ROBINSON : L'appuierez-vous ?

M. MACLEAN : Oui.

M. PUTTEE : Avant l'adoption de ces résolutions par le comité, j'ai quelques remar-

ques à faire sur les conditions auxquelles ces subventions sont accordées. Mais avant d'aller plus loin, je déclare que je suis entièrement opposé à la continuation de cette politique de subventionner les compagnies de chemins de fer. Il est évident que la majorité de la députation pense autrement, mais sur ce point je crois que la majorité n'est pas d'accord avec le sentiment populaire.

Le pays demande une politique nouvelle relativement aux chemins de fer, et l'un des meilleurs moyens de favoriser l'adoption d'une nouvelle politique c'est de faire tout en son pouvoir pour détruire l'ancienne. Je n'attache aucune valeur à l'argument dont on se sert pour perpétuer ces subventions en disant que cela s'est fait par le passé et que nous devons continuer tant que tout le pays ne sera pas pourvu de communication par voies ferrées.

S'il fallait admettre ce raisonnement, cette politique de subvention ne finirait jamais. D'ailleurs, le principe que l'on invoque n'est pas appliqué, car je remarque dans ces résolutions que dans l'ouest du Canada on ne subventionne que 35 milles de chemins de fer—le prolongement de Gimli, près du lac Winnipeg. Il est remarquable que ces mêmes 35 milles aient été la cause d'un zèle tout nouveau devant le comité des chemins de fer, lorsque le chemin de fer Canadien du Pacifique a demandé une charte pour la construction de ce prolongement. On a alors proposé devant le comité que la charte n'entre pas en vigueur tant que le chemin de fer Canadien du Pacifique n'aura pas construit le prolongement de Teulon. On constate aujourd'hui que pour induire d'avantage le chemin de fer Canadien du Pacifique à construire cette ligne, on lui offre une subvention de $112,000. Mais c'est surtout sur l'article concernant les gages que je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et Canaux. Pour éviter de trop longues explications, je me contenterai de citer un paragraphe du discours du directeur général des Postes, tel que rapporté dans les Débats. Le 17 juillet dernier, la veille même de la prorogation, une loi fut votée décrétant l'insertion d'une clause concernant les gages raisonnables dans tous les contrats se rapportant à une entreprise publique. A cette occasion, le directeur général des Postes s'exprima ainsi :

> Lorsque ce principe aura été sanctionné par les Chambres, le gouvernement en fera une des conditions des contrats qu'il signera et s'y conformera, car il pourra s'appuyer sur le consentement du parlement.
>
> Les honorables membres de la gauche demandent pourquoi une pareille disposition n'a pas été insérée dans l'acte concernant les subventions aux chemins de fer. S'ils avaient lu attentivement cet acte avant de poser cette question, ils auraient constaté qu'il contient une disposition stipulant que ces subventions sont accordées aux conditions qui pourront être arrêtées entre le gouvernement et les chemins de fer qui reçoivent l'acte de l'Etat.
>
> Si cette Chambre vote cette résolution, il sera du devoir du gouvernement et du ministre des Chemins de fer et Canaux, agissant au nom de l'Etat, d'incorporer ces dispositions dans l'acte qui sera passé, et les compagnies de chemins de fer n'auront le droit de recevoir des subventions qu'à la condition de s'engager à se conformer au principe que je demande à la Chambre de poser.
>
> Cette résolution dit en termes formels que ce principe s'appliquera à tous les travaux subventionnés par l'Etat. Si les honorables membres de la gauche désirent que le gouvernement, avant de payer les subventions accordées cette année, exige que les compagnies de chemins de fer s'engagent à se conformer à ces dispositions, que la Chambre vote cette résolution, et il sera de notre devoir de réaliser le vœu exprimé par le parlement.

Cette résolution fut approuvée par la Chambre, mais on n'en tient pas compte lorsqu'il s'agit de donner des subventions aux chemins de fer. Le ministre des Chemins de fer devrait nous donner l'assurance que cette condition sera insérée dans l'octroi de ces subventions ou que lui-même proposera l'abrogation de la loi votée l'an dernier. J'ai appuyé cette résolution de bonne foi, croyant que le gouvernement allait la respecter et je souleverai la même objection à chaque session, tant que la résolution ne sera pas abrogée ou observée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans toutes les subventions qui ont été accordées depuis la dernière session, cette clause concernant les gages raisonnables a été inscrite.

M. PUTTEE : Je suis heureux de l'apprendre, car on nous avait dit le contraire il y a quelque temps.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député fait allusion au contrat passé au sujet de la construction des locomotives, dans lequel cette clause n'existait pas, mais elle a été inscrite dans tous les contrats faits depuis.

M. PUTTEE : A-t-on fait des travaux depuis cette date sur quelque entreprise subventionnée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, plusieurs chemins de fer sont en voie de construction et la clause en question se trouve dans le contrat passé avec les compagnies.

M. SPROULE : Je ne crois pas que le gouvernement ait fait tout son devoir au sujet de ce crédit. On avait adopté comme politique, quand il s'agissait de voter ces subventions, que lorsque le gouvernement était convaincu qu'une compagnie était capable et désireuse de construire le chemin, que la subvention lui serait votée directement. Le représentant de Guysborough nous a dit qu'il existe une compagnie puissante, qui a fait un dépôt de $100,000 entre les mains du gouvernement provincial, comme garantie de son intention et de sa capacité de construire

le chemin. S'il en est ainsi, le devoir du gouvernement était de voter cette subvention directement à la compagnie, et il devrait produire la correspondance et tous les documents concernant cette affaire sur lesquels il a dû se baser pour s'assurer de la valeur de cette compagnie et de sa bonne foi.

On a adopté cette politique de voter ces subventions directement à la compagnie intéressée, qui pouvait établir sa bonne foi et son désir d'exécuter l'entreprise, afin d'empêcher le gouvernement de favoriser une compagnie au détriment d'une autre, et de conclure des marchés dans son intérêt soit avec ses amis ou ses ennemis. C'est là la raison qu'alléguaient les honorables membres de la droite pour voter une subvention directement à la compagnie. Si cet argument était bon à cette époque, il doit l'être encore aujourd'hui.

M. FRASER : Tout ce que la compagnie a à faire c'est de déposer les $100,000, et les deux gouvernements devront s'assurer que cet argent a été déposé à leur crédit avant de conclure aucun contrat. Le gouvernement n'a rien à craindre, car la compagnie est tenue de fournir des preuves de sa bonne foi avant de pouvoir obtenir la subvention. Il n'y a que cette compagnie qui puisse construire ce chemin et qui soit disposée à en entreprendre la construction..

M. SPROULE : Dans ce cas la subvention devrait être votée directement à la corporation.

M. FRASER : Elle n'a réussi à obtenir sa charte que l'hiver dernier.

M. SPROULE : Quand la subvention a été votée pour la première fois, aucune compagnie n'était prête à construire le chemin. L'honorable ministre prétend maintenant que la compagnie ne construit qu'une partie du chemin——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai dit qu'il n'y avait qu'une partie de la subvention de périmée.

M. SPROULE : A part le crédit voté pour les derniers quinze milles, tout le reste de la subvention était périmé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. SPROULE : Je persiste à dire que oui, et ce qui a été voté en 1897 doit être périmé, parce qu'il était dit en toute lettre dans la loi que cette subvention était accordée à condition que les travaux seraient commencés dans les deux ans. Il s'agissait de 65 milles de chemin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Avez-vous la loi de 1899 ?

M. SPROULE : Il n'est question dans cette loi que d'un chemin de fer ne dépassant pas 15 milles en longueur. Ce qui veut dire 15 milles à ajouter aux 65 autres. La première subvention n'est pas votée de nouveau, mais on accorde un montant additionnel pour les 15 autres milles. Ainsi donc, à part cette subvention concernant les 15 milles, tout le reste est périmé, de sorte qu'il s'agit de voter de nouveau la subvention complète, et on nous dit qu'il existe une compagnie disposée à entreprendre la construction du chemin. Je dis donc que cet argent devrait être accordé directement à la compagnie, pourvu que le gouvernement consente à soumettre à la Chambre la correspondance et les autres documents nécessaires pour nous prouver que la compagnie est capable d'exécuter l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je crois que mon honorable ami (M. Sproule) finira par reconnaître qu'il ne convient pas de voter une subvention à une compagnie en particulier. Mon opinion personnelle, c'est qu'à moins de posséder la preuve irréfutable qu'une compagnie est dûment formée——

M. SPROULE : L'honorable député de Guysborough (M. Fraser) nous assure que cette compagnie existe.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il dit que cette compagnie est toute à fait respectable. Mais elle n'a pas encore construit aucun chemin de fer.

M. SPROULE : Cela n'est pas nécessaire.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je considère que lorsqu'une compagnie a reçu une certaine subvention et est engagé dans la construction d'un chemin de fer, il est de bonne politique de continuer de l'aider. Mais là où cette compagnie n'existe pas, il est préférable d'accorder la subvention au chemin de fer. La raison de cela c'est que si une compagnie est incapable de remplir ses obligations, nous sommes libres de conclure des arrangements avec une autre, sans avoir besoin de nous adresser au parlement, ce qui n'offre aucun avantage. Il y a déjà longtemps, lorsqu'il fut question pour la première fois d'accorder des subventions aux chemins de fer, une subvention fut votée à une certaine compagnie pour la construction d'un chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Je me souviens d'avoir eu une conversation à ce sujet avec sir Charles Tupper, et de lui avoir fait remarquer qu'il serait préférable de voter cette subvention pour le chemin, ce qui lui permettrait de la donner ensuite à n'importe qu'elle compagnie. Mais, comme je viens de le faire remarquer, c'était la première fois que l'on accordait des subventions aux chemins de fer, et le gouvernement n'avait pas encore eu le temps d'étudier la question à fond.

La compagnie qui a reçu cette subvention n'a jamais pu construire ce chemin de fer ; le fait simple d'avoir accordé cette subvention a causé une certaine excitation et créé beaucoup de difficultés dans cette partie du pays. Si, toutes choses étant égales d'ailleurs, il est avantageux de construire un chemin de fer, il vaut mieux voter une subven-

tion et laisser au ministre le soin de trouver une compagnie qui s'engage à faire cette voie ferrée. Dans la circonstance actuelle, je ne crois pas qu'on puisse soulever d'objection sérieuse. A quelques milles de New-Glasgow, dans la direction d'Halifax, il y a un embranchement qui se prolonge jusqu'à un endroit appelé Sunnybrae. Quand on a entrepris la construction de la ligne qui nous occupe maintenant, on crut qu'il était opportun de la faire partir de Sunnybrae. Toutefois ce projet ne fût pas mis à exécution et, aujourd'hui, la nouvelle compagnie ne veut pas se servir de cet embranchement qui ne lui appartient pas, et préfère construire sa voie directement de New-Glasgow à un point déterminé de l'Intercolonial. M. Fitzpatrick qui se propose de construire cette voie, est un monsieur des plus respectables, et je ne puis douter qu'il ne remplisse pas ses promesses. On a déjà raconté devant moi l'histoire de cet homme qui était parfaitement honnête, bien qu'il fût épiscopalien. M. Fitzpatrick est un honnête homme, tout en étant un membre du parti conservateur dans la législature de la Nouvelle-Ecosse. C'est un entrepreneur qui possède, dit-on, des ressources considérables, et, quant à moi, je suis naturellement porté à ajouter foi à sa parole. Il m'a déclaré que si le gouvernement accordait une subvention, on pourrait facilement trouver une compagnie pour construire ce chemin de fer. J'ignore si le ministre des Chemins de fer et Canaux, entretient une correspondance avec cet industriel, mais je suis convaincu qu'alors même qu'il aurait en abondance des lettres de cet industriel, cela ne changerait en rien les arguments qu'on a invoqués ici.

L'honorable M. HAGGART : Aurons-nous cette correspondance lorsqu'il s'agira de voter de nouveaux crédits ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai tous ces documents ici.

M. WALLACE : L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous a déclaré qu'il nous avait fourni tous les renseignements demandés, lors de la discussion qui s'est déjà développée ici, au sujet de ces crédits ; il a ajouté que c'était peine perdue de revenir devant la Chambre discuter une seconde fois cette question. J'ai voulu me rendre compte de ce qui s'était dit au cours de la première discusion, alors que ce sujet fut soumis à la Chambre sous la forme de la question suivante :

Sir CHARLES TUPPER (pour M. Borden, Halifax) je demande :

Le gouvernement a-t-il promis une subvention en vue de la construction d'un chemin de fer partant de Sunnybrae, comté de Pictou, pour se prolonger jusqu'à un endroit quelconque du comté d'Halifax ou du comté de Guysborough dans la Nouvelle-Ecosse ?

Voici ce qu'a répondu le ministre des Chemins de fer :

Le gouvernement n'a encore pris aucune décision relativement à cette demande de subvention.

Le 28, ou plutôt le 29 juin, cette question revint devant la Chambre. Celle-ci siégea le 29 juin, jour de la prorogation, durant seulement une heure, soit de 11 heures à midi. Il était une heure et quelques minutes du matin quand ce sujet fut soumis à la Chambre; je ne crois pas me tromper sur l'heure, puisque, en consultant les Débats, je constate que M. Foster venait de dire : " Il est une heure et je suppose qu'on ne nous retiendra pas ici plus longtemps." On discuta violemment la question de savoir si la séance devait se continuer, vu que tous les députés étaient fatigués. C'est alors que le ministre demanda à la Chambre de lui voter un crédit :

Pour un chemin de fer entre Sunnybrae et Country Harbour, et entre ce dernier endroit et Guysborough, Nouvelle-Ecosse, soit une distance de 675 milles.

La seule explication que donna de ce crédit le ministre des Chemins de fer et Canaux se résume en six lignes des Débats. La voici :

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous voulons changer un peu la rédaction de cet item. Je propose qu'on retranche les mots " et de là " dans la première ligne, pour les remplacer par les suivants : " d'un point quelconque à ou près de la traverse de Country Harbour ".

Le ministre nous a dit qu'il avait déposé sur les bureaux de la Chambre, dans la circonstance dont je parle tous les plans et toute la correspondance se rapportant à cette question, et que le parlement avait eu tout le temps voulu pour étudier ces documents. Cependant, cela se passait le dernier jour ou plutôt à la dernière heure de la session, alors qu'il n'y avait aucun travail pratique à faire, comme le comprennent facilement tous les membres de cette Chambre. Cependant, M. Foster demanda au ministre de lui dire quelle serait la longueur du chemin. Voici la réponse que fit l'honorable député de Guysborough :

Cette longueur dépassera quelque peu soixante-cinq milles.

Elle est de 84 milles.

On a fait un arpentage de Sunnybrae à Country Harbour. L'ancien gouvernement avait accordé une subvention pour un embranchement qui s'étendrait de la voie principale de l'Intercoloniale à Sunnybrae, ainsi que pour la construction de cinquante milles de cette voie ferrée. Une compagnie a offert de construire cette ligne jusqu'à Country Harbour, un des ports les plus importants de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, ainsi qu'un embranchement se prolongeant de la traverse de Country Harbour jusqu'à Guysborough. Telle qu'amendée, la résolution est adoptée.

C'est là tout le débat qui s'est fait alors, et ce sont là tous les renseignements que le ministre a fournis à la Chambre quand cette question a été soumise à cette dernière pour la première fois. Je prétends que nous avons le droit d'exiger des renseignements plus complets. Soutenir qu'il s'agit ici pour la

Chambre de voter à nouveau ce crédit, et qu'on nous a fourni tous les détails nécessaires, c'est tromper le parlement. Aussi je crois qu'on ne saurait me taxer de soulever des objections futiles dans le seul espoir de retenir la Chambre en session, si je demande au ministre de nous fournir tous les renseignements qu'il possède et de déposer sur la table du greffier les plans qui se rapportent à ces chemins de fer, cela permettra aux députés qui ne connaissent pas le district que doit traverser cette voie ferrée de comprendre exactement la nature du crédit qu'on leur demande de voter.

M. FRASER : J'ai exprimé l'idée qui a donné naissance à ce projet, mais les membres de la gauche étaient prêts à voter cette subvention. J'ai devant moi les relevés qui indiquent le parcours qui suivra le chemin de fer et je serai heureux de pouvoir expliquer tous les faits à mes honorables amis.

M. WALLACE : J'aimerais voir la carte en question ; il y a si longtemps que nous désirons l'avoir.

M. FRASER : A l'époque dont parle l'honorable député les membres de la gauche avaient toute confiance dans la bonne foi de la compagnie ; ce fut un plaisir pour eux de voter en faveur de cette subvention que je demandais.

M. WALLACE : J'aimerais voir cette carte et ces relevés. Comme membres de cette Chambre, nous devons demander tous ces renseignements et nous les obtiendrons, en fin de compte.

M. HUGHES (Victoria) : Il me fait peine de constater la position dans laquelle se trouvent, ce soir, l'honorable ministre du Commerce et le premier ministre lui-même, si je me rappelle les discours qu'il prononçait ici même, au cours des années passées, contre une politique qui devait servir les intérêts bien entendus du pays, discours qu'on leur a cités, aujourd'hui même. Ce n'est pas à la légère que j'affirme qu'ils n'ont pas compris alors cette politique qui devait rendre le Canada si prospère. Malgré les harangues que prononçaient, alors qu'ils étaient dans l'opposition, les McMullen et leurs collègues *ejusdem farinae* contre la politique de sir John A. Macdonald, qui avait pour but la prospérité du Canada, je déclare que si notre patrie est prospère aujourd'hui, cela est dû au parti libéral-conservateur. En effet, ce dernier, qu'il fût au pouvoir ou dans l'opposition, a inauguré et défendu la politique que poursuit le gouvernement actuel en accordant des subventions aux chemins de fer. A mon sens, aussi longtemps que le parti conservateur serait resté au pouvoir, nous n'aurions jamais entendu des hommes de la trempe de McMullen se déclarer ici, comme vient de le faire l'honorable ministre du commerce, en faveur d'une politique qu'ils ont toujours combattue. Voici quelle était notre politique au sujet de ces subventions aux compagnies de chemins de fer : nous voulions que les provinces s'engageassent à accorder des subventions aux chemins de fer qui devaient leur ouvrir de nouveaux districts, de nouveaux territoires ; d'un autre côté, dans les districts et les territoires sous la juridiction du gouvernement d'Ottawa, toutes les compagnies voulant établir des voies ferrées dans ces différentes parties du pays, pour l'avantage général, devaient recevoir des subventions du gouvernement central. Dans la suite, on prit l'habitude d'aider très largement, les compagnies qui construisaient des lignes locales. Cela est tellement vrai qu'à l'heure actuelle un député conservateur peut se lever ici avec raison, pour combattre ces subventions aux chemins de fer.

Quant à moi, je ne suis pas prêt à suivre la direction qu'on pourrait me donner en ce sens. Si j'examine les faits qui se sont passés et qui se renouvellent aujourd'hui, je constate que le ministre des Chemins de fer et Canaux continue la politique incertaine de l'ancien gouvernement conservateur, en demandant ces crédits sans pouvoir donner à la Chambre tous les renseignements qu'elle peut exiger. Dans le passé comme aujourd'hui, on a attendu les derniers jours de la session pour demander à la Chambre d'accorder ces subventions aux compagnies de chemin de fer. Je ferai remarquer, cependant, que nos adversaires, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, ont condamné cette pratique et se sont engagés, s'ils arrivaient au pouvoir, à suivre un système tout autre, sinon à abolir complètement la coutume établie par les conservateurs. Ils ont manqué à leurs promesses, et c'est pour cela qu'ils méritent les reproches des habitants de ce pays. On nous a longuement parlé des avantages que nous retirons de l'embranchement de Parry-Sound, sur le Canada Atlantique. Ceux qui ont construit cette voie ferrée nous demandent aujourd'hui de leur accorder la subvention que nous sommes à discuter ; ce sont pour la plupart des entrepreneurs de chemin de fer que la fortune a favorisés et qui, actuellement, ont un ouvrage considérable à faire dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne m'oppose pas à cette subvention, non plus qu'à tout autre crédit de même nature qu'on nous demande de voter. A moins qu'on ne découvre d'autres faits que ceux que nous connaissons déjà, je voterai en faveur de toutes les gratifications que l'honorable ministre des Chemins de fer nous demandent d'accorder à différentes compagnies.

M. CLANCY : Je voudrais demander au ministre des Chemins de fer s'il peut me dire, d'après les renseignements qu'il possède, si certaines parties de ce chemin de fer, y compris les ponts coûtera plus de $15,000 par mille.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai visité, à différentes reprises, le district que traversera cette voie ferrée et celle-ci, à mon sens, ne serait pas difficile à construire. Je ne vois aucune rai-

son pour que le coût de ce travail dépasse $15,000 par mille. Sans doute, il faudra construire une couple de ponts, mais cela ne coûtera pas bien cher. D'un autre côté, nous ne pouvons espérer avoir un relevé exact des terrains traversés par la ligne en question, avant que la compagnie qui s'engage à construire ce chemin de fer soit établie sur des bases solides. Je suis convaincu, toutefois, que le coût de construction ne dépassera pas $15,000 par mille.

M. SPROULE : Malgré tout ce qu'a dit l'honorable député de Victoria, je puis affirmer que, quant à moi, comme membre du parti conservater, je suis opposé à ces subventions aux chemins de fer qu'on nous demande de voter en bloc. Je considère que l'opinion publique est contre cette pratique. Je reconnais, cependant, qu'il se présente des cas qui excusent le parlement de voter certains de ces crédits, par exemple lorsqu'il s'agit de construire un chemin de fer dans un district nouveau et qu'il faut absolument pour la réussite de cette entreprise, l'aide du gouvernement fédéral. Pourquoi ne pas suivre l'exemple des Etats-Unis? Depuis plusieurs années, le gouvernement américain prête de l'argent aux compagnies qui construisent des voies ferrées. A ce propos, le ministre des chemins de fer nous dit qu'il est bien difficle d'obtenir des garanties suffisantes. Pourquoi ne pourrions-nous pas réussir comme nos voisins? Il n'y a pas bien longtemps, la Compagnie du chemin de fer Union Pacifique était obligée de remettre $25,000,000 que le gouvernement américain lui avait prêtés pour construire sa ligne. En consultant les rapports des chemins de fer des Etats-Unis, je pourrais trouver une foule de cas semblables. Si les compagnies américaines peuvent fournir des garanties, pourquoi ne serions-nous pas capables d'en faire autant? Elles construisent des voies ferrées dans un pays semblable au nôtre.

J'ai donc raison de dire que l'heure est arrivée de ne plus accorder de subventions aux chemins de fer ; grâce à ces gratifications, nous enrichissons les individus et les compagnies, au lieu de rendre service au pays. C'est maintenant une coutume établie pour toutes les compagnies de chemin de fer de se présenter ici, et de demander au parlement de leur voter, chaque année, le plus de subventions possibles. Avant la suspension de la séance, à une heure, l'honorable représentant d'Annapolis (M. Wade) a critiqué les remarques que j'avais faites lorsque je signalais à la Chambre le fait que le parti libéral, s'il voulait se montrer honnête, devait cesser d'accorder des subventions aux chemins de fer. J'ai parlé d'une lettre écrite par un membre important de ce parti qui condamnait cette pratique, et mon honorable ami m'a répondu : Nous ne saurions être liés par les déclarations que peut faire, de son propre mouvement, un partisan du gouvernement actuel. Le ministre du Commerce a écrit une lettre importante qu'il a fait publier dans le Farmer's Sun afin de capter les votes des Patrons de l'Industrie qui composaient une association très puissante alors. J'ai ici ce document intitulé : " Qui se ressemble se rassemble." C'est là le titre que l'honorable ministre du Commerce a donné lui-même à cette lettre, si je ne me trompe point. Voyons ce que dit celle-ci.

Une VOIX : Lisez la toute.

M. SPROULE : Non, car je ne veux pas retarder inutilement le débat. Voici ce que dit l'honorable ministre du Commerce :

Je sais, aussi bien que personne, combien le système de la protection est désastreux.

Et il développe ses théories, puis il ajoute:

Notre politique et notre programme sont votre politique et votre programme.

Et plus loin :

Quels sont les autres réformes que demandent les patrons de l'industrie en ce qui se rapporte à la politique fédérale ? Les voici : 1° économie dans l'administration, 2° indépendance et honnêteté du parlement, 3° tarif pour des fins de revenu seulement, 4° libre-échange, 5° protection des ouvriers contre les monopoles, 6° plus de subventions aux chemins de fer.

Et le reste. Et il termine en disant :

On peut constater, comme je l'ai dit, que le but de ces deux organisations politiques est absolument le même. Depuis au delà de quinze ans, le parti libéral combat de toutes ses forces pour obtenir les réformes que réclament aujourd'hui les patrons de l'industrie et, c'est pour n'avoir pas voulu abandonner ses principes qu'il a dû abandonner le pouvoir.

Il ressort de cette lettre que le programme du parti libéral ressemble en tous points à celui des Patrons ; cela n'empêche pas l'honorable député d'Annapolis de venir nous dire qu'il ne faut pas nous occuper de ce que peut déclarer un membre influent du parti de la réforme.

M. WADE : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. SPROULE : Si mon honorable ami désire simplement me poser une question, je n'ai aucune objection à lui donner la permission qu'il lui demande, mais je préférerais terminer immédiatement mes remarques.

M. WADE : Si l'honorable député ne veut pas me permettre de l'interrompre, j'attendrai qu'il ait fini son discours pour lui répondre.

M. SPROULE : J'allais dire que l'honorable représentant d'Annapolis a rappelé à la Chambre que le parti libéral avait énoncé son programme en 1893 et qu'il était lié par ce dernier. Mais cette lettre porte la date du 24 octobre 1894 ; c'est une sorte de supplément au programme libéral de 1893, et elle a été écrite par le plus ancien membre du parti de la réforme dans Ontario, par celui qui est le porte-parole de son parti et dont toutes les déclarations doivent être con-

sidérées comme l'expression des sentiments de ses partisans. C'est à la veille des élections générales que, dans le but de capter la confiance d'un certain groupe d'électeurs, l'honorable ministre du Commerce a déclaré que son parti se trouvait d'accord avec les Patrons au sujet des subventions aux chemins de fer. Aujourd'hui le ministre n'élève pas la voix pour condamner cette politique. Il est obligé de retirer ses déclarations et ses amis disent que nous ne devons attacher aucune importance à ses déclarations, parce qu'elles proviennent d'un membre insignifiant de leur parti.

M. WADE : L'honorable député veut-il me dire s'il n'a pas lui-même, au cours de la session actuelle demandé une subvention pour un chemin de fer, et n'a-t-il pas insisté, pour l'obtenir, auprès du gouvernement.

M. SPROULE : De quelle subvention voulez-vous parler ?

M. WADE : D'une subvention pour un chemin de fer.

M. WALLACE : Précisez.

M. WADE : Je demande à l'honorable député s'il n'a pas lui-même, au cours de la session actuelle, insisté auprès du gouvernement pour en obtenir une subvention pour un chemin de fer ?

M. SPROULE : J'ignore ce dont veut parler l'honorable député.

M. WADE : Ma question est pourtant bien simple. Mon honorable ami n'a-t-il pas fait tous les efforts possibles pour décider le gouvernement à accorder une subvention à une certaine compagnie de chemin de fer ?

M. SPROULE : Je répondrai à l'honorable député, s'il veut prendre la peine de s'asseoir, et je répéterai ce que j'ai déjà dit. Je considérais que le chemin de fer dont veut parler mon honorable ami, demandait une subvention dans des circonstances exceptionnelles, et c'est pour cela que j'ai insisté auprès du gouvernement pour engager ce dernier à se rendre à cette demande. Je dis pour la troisième ou quatrième fois, aujourd'hui, que je ne veux pas m'opposer à ce que le gouvernement accorde des subventions à toutes les compagnies de chemin de fer. Je veux simplement signaler à l'attention du public l'inconstance d'un parti qui est aujourd'hui en faveur d'un principe qu'il condamnait, alors qu'il était dans l'opposition.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable représentant de Grey-est me prête des paroles que je n'ai jamais prononcées. Je lui demanderais de se rétracter.

M. SPROULE : De quelles paroles voulez-vous parler ?

M. HUGHES (Victoria) : Vous avez dit que j'appuyais une politique accordant des subventions à toutes les compagnies de chemin de fer.

M. SPROULE : Je n'ai jamais dit cela.

M. HUGHES (Victoria) : Oui, et c'est bien là ce que j'ai compris. L'honorable député a prétendu que j'avais déclaré ne tenir compte de l'opinion personnelle d'un député qui combat ces subventions aux chemins de fer, parce que je prenais une politique tout à fait différente.

M. SPROULE : Parce que vous étiez en faveur du principe.

M. HUGHES (Victoria) : J'ai compris que l'honorable gentleman voulait parler de toutes les subventions qu'on nous demande de voter maintenant. Il ne s'agit pas de les voter toutes à la fois, n'en déplaise à l'honorable député.

M. SPROULE : J'accepte cette déclaration; je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit.

M. HUGHES (Victoria) : Je veux fournir à l'honorable député l'occasion de faire connaître ses opinions. Je suis ici pour défendre le principe, pour appuyer tout gouvernement qui appliquera le principe d'accorder des subventions, d'une manière judicieuse, pour la construction de chemins de fer et de canaux, et pour combattre tout parti qui est opposé à cette politique. Je puis dire que les ministres actuels, si l'on rappelle leur attitude dans le passé, se sont attiré l'opposition qu'on fait, maintenant, au principe qu'ils défendent, depuis qu'ils sont arrivés au pouvoir. A mon avis, ces attaques sont excusables et jamais, j'en suis convaincu, nos adversaires ne pourront nous reprocher d'avoir provoqué des discours contre les intérêts bien entendus du pays, contrairement à ce qu'a fait, dans le passé, l'honorable ministre du Commerce, dont on a cité les déclarations alors qu'il était dans l'opposition. Quel est le principe qui doit décider le parlement à accorder ces subventions et pourquoi faire ces distinctions ? Où se trouve le député qui se lèvera ici pour nous signaler un seul cas où l'on ait accordé une subvention à un chemin de fer dont la construction ne devait pas rendre service au pays ? Sans doute, nous avons voté des subventions à des compagnies qui n'ont jamais construit les voies ferrées pour lesquelles nous accordions ces gratifications ; mais, supposons que ces chemins de fer aient été construits, n'est-ce pas le pays qui en aurait retiré le plus d'avantages ? Dans le district que j'ai l'honneur de représenter ici, nous n'avons jamais reçu un sou de subvention du parlement fédéral pour la construction de chemins de fer ; ce sont les contribuables qui ont fourni eux-mêmes les montants considérables nécessaires à ces entreprises.

Ils ont dû s'engager à payer des taxes bien lourdes, sans jouir des avantages de la concurence parce que les compagnies qui ont construit ces voies ferrées, se sont fusionnées avec celles qu'elles devaient tenir à merci. Je prétends que les personnes qui demeurent à un endroit où l'on trouve aucun chemin de fer qui ait reçu une subvention du gouvernement fédéral, méritent l'at-

tention des autres habitants du Canada. Je dis que ces derniers doivent les aider d'une manière ou d'une autre, s'ils ne veulent leur remettre l'argent que ces personnes ont dépensé en vue de la construction de certaines lignes. Le chemin de fer qui traverse tout un district, est avantageux au pays, tout autant qu'à la compagnie qui le construit. On combat surtout ces subventions, parce qu'il n'y a que quelques intéressés qui réussissent à les obtenir. Ils se comptent par centaines ceux qui ont perdu leur bien et la fortune des autres dans des entreprises de chemins de fer. Cela est-il de nature à nous empêcher de reconnaître combien est juste le principe qui consiste à accorder des subventions aux chemins de fer ? Quant à moi, je prétends que le pays retire des avantages, alors même que nous ne pourrions compter sur les garanties les plus certaines. L'ouverture de nouveaux territoires, la concurrence établie, tous les autres profits qu'on peut retirer de ces entreprises ne sont-ils pas une compensation suffisante pour nous, comme pour ces différentes compagnies ? Le principe qui consiste à accorder, d'une manière judicieuse—et je ne sache pas, bien que je fasse partie de cette Chambre depuis dix ans, que jamais le contraire se soit produit ici—des subventions à des compagnies de chemins de fer, est excellent en lui-même et de nature à rendre service au pays. Les membres de la droite ont combattu cette politique dans le passé, et je suis convaincu qu'ils regrettent maintenant l'attitude qu'ils tenaient alors. Si on avait pu les photographier, quand on leur a rappelé leurs discours d'antan, leurs portraits auraient ressemblé à ceux qu'on trouve sur certains remèdes brevetés et qu'on désigne séparément par les mots, "avant de prendre" et "après avoir pris". J'espère qu'aucun parti politique dans cette Chambre n'élèvera la voix pour combattre une politique sage et éclairée dans toutes ces questions qui se rapportent aux subventions à accorder aux chemins de fer qui serviront à ouvrir de nouveaux districts à la colonisation, à l'industrie et au commerce.

M. INGRAM : La session se terminera bientôt. On remarquera que les membres de l'opposition ont fait connaître clairement leur politique, tout en démontrant l'inconséquence du gouvernement sur la question importante qui nous occupe maintenant. Nous avons protesté contre ce fait que le ministre des Chemins de fer ne nous a pas soumis tous les plans et toute la correspondance qui se rapportent à ces subventions. Je comprends que nous sommes à discuter la première de celles-ci, et si l'honorable député de Guysborough ne se trompe pas dans les renseignements qu'il nous donne, je ne vois aucune raison de refuser de voter dès maintenant cette résolution. Il nous a dit que le ministre n'avait aucune correspondance au sujet de cette gratification, mais si cela est vrai, l'honorable ministre ne peut déposer sur le bureau de la Chambre des documents qui n'existent pas. On nous a montré une carte, un relevé topographique du district que devra parcourir ce chemin de fer, et si ce relevé est exact, je crois que les électeurs du comté de Guysborough ont droit d'avoir cette voie ferrée. Quant à moi, j'appuierai cette résolution, en m'en rapportant aux explications de l'honorable député de Guysborough. Nous sommes à la fin de la session, et il n'est pas nécessaire après tout ce qu'on a déjà dit et déclaré tant de fois, de répéter ses déclarations de nouveau. Je ne vois pas comment cela pourrait nous être utile, et à mon sens, nous avons occupé déjà trop de temps inutilement.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'honorable député de Elgin-ouest (M. Robinson) a présenté une résolution qui, ne découlant pas de la motion maintenant discutée, ne peut être mise aux voix. A la page 552 de son ouvrage, Bourinot dit :

Il est contraire aux réglements de la Chambre de discuter en comité une motion qui ne découle pas de la résolution alors discutée. On ne peut non plus proposer l'adoption d'une résolution générale, quand il s'agit d'un vote particulier.

Je déclare donc que cette résolution de l'honorable député (M. Robinson) est contraire aux règlements de la Chambre. Celle-ci veut-elle adopter la résolution du n° 1?

Quelques VOIX : Elle est adoptée.

La résolution est adoptée.

A la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près la Jonction de la Chaudière sur le chemin de fer du Grand-Tronc, Québec, vers le terminus actuel de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 45 milles—et pour une ligne ferrée depuis l'embranchement de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, dans une direction ouest vers la Jonction de la Chaudière, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, clause 2, paragraphe 23, de 1900 ; aussi, pour une ligne ferrée en prolongement de l'embranchement de Saint-François du chemin de fer de Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, au lieu de la subvention acordée par le chapitre 7, clause 2, paragraphe 43, de 1899, n'excédant pas 3 milles, ne dépassant pas en totalité 63 milles, $201,600.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Cette résolution amende dans un de ses détails la loi adoptée à la dernière session relativement à ce chemin de fer. Il s'agit ici d'une voie ferrée qui devra se relier à un point quelconque de l'Intercolonial, soit à Chaudière, soit à la jonction Saint-Charles, pour s'étendre le long de la frontière américaine ; la population du district en question manque aujourd'hui des avantages d'un chemin de fer à cause de son

éloignement de la voie principale, qui suit le Saint-Laurent, à cause aussi des coteaux, des monticules qu'on rencontre dans cette partie du pays. Nous demandons maintenant que le raccordement à l'Intercolonial, au lieu de se faire à la jonction Saint-Charles, se fasse à la jonction de la Chaudière. Le deuxième article stipule que la subvention accordée en 1899, pour trois milles de chemin de fer, dans le but de relier cette ligne avec ce qu'on peut appeler un embranchement du chemin de fer de Témiscouata, à l'embouchure de la rivière Saint-François, soit votée de nouveau. Il faut construire environ trois milles de chemin de fer à l'endroit en question. Malgré la subvention accordée, il y a deux ans, cette voie ferrée n'a pas été construite, mais nous avons l'assurance du député qui représente ce comté que cette ligne sera terminée bientôt, si cette subvention est votée de nouveau, c'est ce que nous demandons au parlement de faire.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai pas bien compris ce qu'a dit le ministre au sujet du raccordement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit du prolongement de l'embranchement à Saint-François du chemin de fer Témiscouata à trois milles vers l'embouchure de la rivière Saint-François.

L'honorable M. HAGGART : Je croyais que cette ligne avait été construite.

M. TALBOT : Le ministre des Chemins de fer peut-il m'expliquer pourquoi on a modifié les conditions de la subvention votée l'an dernier? D'après la résolution actuelle, cette ligne se trouverait atteindre un endroit différent.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis dire à mon honorable ami que la raison donnée par l'honorable représentant de Victoria (l'honorable M. Costigan) est que le but de la compagnie est d'atteindre le pont de Québec.

M. MACLEAN : Cette route ne sera-t-elle pas plus courte que celle de l'Intercolonial, au Nouveau-Brunswick?

Le PREMIER MINISTRE : Nous l'espérons.

M. MACLEAN : Dans ce cas, vous accordez des subventions à une compagnie privée qui construira une ligne plus courte que celle de l'Intercolonial. Ne croyez-vous pas qu'au point de vue de l'intérêt public, il vaudrait mieux faire de cette nouvelle voie une ramification de l'Intercolonial, au lieu d'accorder des subventions à une compagnie rivale qui se trouverait à avoir une grand avantage sur notre chemin de fer?

M. TALBOT: De combien la nouvelle ligne sera-t-elle plus courte que le chemin de fer pour la construction duquel on a voté une subvention l'an dernier?

Le PREMIER MINISTRE : J'ignore si cette ligne sera plus courte. Je ne crois pas qu'on ait fait les changements dont il est question, dans le but de rendre cette route plus courte. Si je ne me trompe, le but des promoteurs de cette entreprise, est de diriger leur chemin de fer directement sur le pont de Québec qu'on est actuellement à construire. Voilà ce qu'on a expliqué au gouvernement et c'est la raison de cette résolution. Mon honorable ami (M. Talbot) connait mieux que moi le district que doit traverser cette voie ferrée.

M. MACLEAN : Je voudrais obtenir une réponse à ma question. Cette subvention servirait-elle à construire une ligne plus courte qui fera concurrence à l'Intercolonial?

Le PREMIER MINISTRE : Nous votons cette subvention dans le but d'ouvrir au commerce une partie du pays qui se trouve actuellement, sans communication aucune, par chemin de fer. Il arrive que cette route sera la plus courte entre Québec et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Cela peut être une raison excellente pour le gouvernement d'acquérir cette ligne, mais je dois dire à mon honorable ami que, pour le moment du moins, nous ne sommes pas prêts à adopter sa politique et à construire d'autres chemins de fer pour le gouvernement.

M. MACLEAN : Alors je dois juger, d'après la déclaration du premier ministre, qu'il veut commettre un suicide, puisqu'il accorde des subventions à une compagnie dont la voie ferrée devra faire une concurrence désastreuse à l'Intercolonial. Telle est sa déclaration. Il se place lui-même, avec son parti, dans cette position : tout en étant les gardiens de cette grande propriété de l'Etat, les membres du gouvernement sont prêts, en vue de favoriser des intérêts locaux, à ruiner le trafic de l'Intercolonial. J'ai honte d'entendre semblable déclaration. Depuis longtemps j'ai l'œil sur les moyens employés pour renforcer notre chemin de fer. J'ai passé la semaine dernière à étudier toute cette question. J'ai entendu les déclarations faites ici par des députés qui demandaient au gouvernement de faire quelque chose dans le but de résoudre la question du transport ; on a dit que ces subventions que nous votons aujourd'hui devaient nous aider à atteindre cette fin. On s'est trompé, car elles ne font qu'aggraver un état de choses qui empêchera une solution convenable et juste. Nous voyons le gouvernement venir nous demander d'aider une compagnie qui construira un chemin de fer qui deviendra le rival de l'Intercolonial ; cela n'est-il pas de nature à retarder indéfiniment la solution du problème de transport? A mon sens, on n'arrivera pas à cette solution en accordant des subventions à toutes les compagnies de chemin de fer qui pourront se former.

Le gouvernement devrait posséder et avoir sous sa haute-main une voie ferrée s'étendant de la baie Georgienne jusqu'à Québec,

et de cette dernière ville à un port océanique quelconque, soit au Nouveau-Brunswick soit à la Nouvelle-Ecosse. Cette route devrait être la meilleure sous tous rapports. Si mon voyage de samedi et de dimanche derniers a pu m'être profitable, il m'a convaincu qu'on devrait établir une grande route pour le transport du blé entre la baie Georgienne et un port de mer, et que cette route devait se prolonger le plus possible au nord. A mon sens, le tracé qu'on devrait suivre est celui du Parry-Sound, jusqu'à Hawkesbury, où il traverserait l'Ottawa ; de ce dernier endroit, ce tracé se prolongerait le plus directement possible, jusqu'à Québec. Je regrette d'avoir à dire que le chemin de fer sur lequel nous sommes passés dimanche dernier n'est pas ce qu'on peut appeler une route propice au transport du blé, à cause de ses courbes à angles presque droits, et de ses pentes rapides. Pour le transport du blé, il faut une voie ferrée aussi égale que possible. La construction de ce qu'on appelle des chemins de colonisation empêchera toujours la solution du problème de transport. Nous devons avoir un chemin de fer aussi direct que possible, entre la baie Georgienne et la ville de Québec, et de ce dernier endroit, en passant sur le territoire canadien, jusqu'à Saint-Jean, ou Halifax, ou Sydney, ou à n'importe quel autre port. J'ai longtemps étudié la question d'avoir une ligne courte, de Québec via le chemin de fer de Témiscouata, à la ville de Saint-Jean, si ce travail peut se faire dans des conditions avantageuses ; à l'heure présente, on nous demande d'accorder une subvention à un chemin de fer qu'il nous faudra bientôt acquérir.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour traiter un autre aspect de la question du transport ; ces idées me sont suggérées par mon dernier voyage à Québec. Les plus grands navires qui font la navigation de nos lacs et de nos rivières, peuvent rencontrer à Québec les steamers les plus considérables. Quant aux difficultés qu'elle pouvait présenter sous le rapport de la navigation fluviale, la question du transport est en bonne voie de solution, surtout si l'on rend plus sûr le chenal du bas du fleuve et si l'on réalise les améliorations que nous a promises l'honorable ministre de la Marine. Rien n'a encore été fait, cependant, pour régler cette question en ce qu'elle se rapporte au transport du trafic par chemin de fer. Le Grand Tronc offre certains avantages sous ce rapport, en rectifiant sa ligne de Midland à Montréal ; il se propose de perfectionner cette voie. Québec, cependant, peut, sans qu'on y dépense un seul sou, recevoir des millions de boisseaux de grain ; je ne crois pas que Montréal puisse en faire autant. Le Grand Tronc entend ne pas se laisser surpasser dans le transport du blé ; il veut dépenser de l'argent, dans le but d'avoir la ligne la plus parfaite possible entre Midland et Montréal ou Québec ou tout autre port. Le gouvernement doit surveiller l'administration de l'Intercolonial ; il est chargé de l'exploitation de cette ligne et il devrait trouver le moyen d'en faire un réseau qui deviendra un rival, un concurrent du Grand Tronc, ou, à tout événement, un auxiliaire du Grand Tronc, dans le transport du grain par chemin de fer.

M. HUGHES : Le Pacifique Canadien ne possèdera-t-il pas la plus grande partie de ce chemin de fer entre Témiscouata et Saint-Jean ?

M. MACLEAN : Peut-être. Si le Pacifique acquiert cette ligne, alors tant pis pour l'Intercolonial. Mais la véritable solution du problème de transport par chemin de fer se trouve dans la construction de la ligne la plus directe entre la baie Georgienne et Saint-Jean ou Halifax, via Québec. Cette subvention est contraire à ce but. Encore un mot au sujet de ce voyage à Québec et à propos d'un bill qui sera présenté ici et qui se rapporte à cette question des moyens de transport. On s'adressera au parlement pour lui demander d'accorder à la compagnie Quebec Terminal Railway le droit exclusif d'entrer à Québec par la rue Champlain. Je veux signaler au premier ministre et au ministre des chemins de fer le fait que, si jamais Québec devient le port océanique du Canada, comme je suppose qu'il le sera durant neuf ou dix mois de l'année, l'entrée au port devra se trouver au pied de la rue Champlain.

Le PREMIER MINISTRE : Non pas pour le commerce de l'ouest.

M. MACLEAN : Ce sera l'entrée pour tout le commerce de blé qui traversera l'Ottawa à Hawkesbury. Si l'honorable premier ministre croit qu'il peut descendre par la vallée Saint-Charles, il commet une erreur. La seule route pour arriver au port de Québec pour y rencontrer les grands steamers, c'est la rue Champlain ; et l'on ne devra pas accorder l'entrée exclusive au plus grand havre du Canada, par cette rue étroite, à une compagnie privée. Je proteste contre l'attitude du ministre des Chemins de fer qui nous demande d'accorder une subvention de nature à nuire à l'Intercolonial, en établissant un concurrent sérieux au chemin de fer de l'Etat.

M. TALBOT : Quant aux rapports de ce chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick avec l'Intercolonial, je crois que l'honorable préopinant se trompe quelque peu. Cette ligne se trouve à plusieurs milles de distance de l'Intercolonial et de Québec. Le chef-lieu de mon comté se trouve à environ 25 milles de l'ancienne capitale, et la nouvelle voie ferrée se trouve distante de quinze milles de l'Intercolonial et se dirige vers la frontière du Maine jusqu'à un endroit où elle atteint le haut du comté de

Kamouraska. Le trafic de l'Intercolonial ne se trouvera donc nullement affecté.

M. MACLEAN : Est-ce que cette route ne serait pas plus courte que l'Intercolonial ?

M. TALBOT : La longueur du trajet à Saint-Jean se trouvera diminuée. Sur ce point cette ligne l'emportera sur le Pacifique et l'Intercolonial entre Québec et Saint-Jean, N.-B. Ce chemin de fer se prolongera le long de la frontière des Etats-Unis et traversera un district qui n'a jamais eu encore de communication par voie ferrée. Le Grand Tronc arrêtait d'abord à la Rivière-du-Loup, mais plus tard, le gouvernement acheta l'embranchement de la Rivière-du-Loup qui se prolongeait le long du fleuve jusqu'à Lévis. Dans cette partie du pays que doit traverser le nouveau chemin de fer et qui manque de communication par voie ferrée, il y a des paroisses superbes situées à trente et même à soixante-et-quinze milles du Saint-Laurent, alors que l'Intercolonial passe à environ trois ou quatre milles du fleuve. On a envoyé des requêtes au parlement depuis des années et l'on demandait instamment la construction de ce chemin de fer ; il n'y a aucun doute que cette ligne développera considérablement cette partie du pays.

Le seule objection que je soulève maintenant, se rapporte à la rédaction même de cette résolution. Quand la première subvention fût accordée, il était entendu que cette ligne devait se raccorder à l'Intercolonial, à la Jonction Saint-Charles ; maintenant, on veut choisir la Jonction de la Chaudière ; mais cela ne raccourcira pas la route et n'affectera pas le trafic de l'ouest.

Je demande instamment que cette subvention reste ce qu'elle était d'abord, parce que dans ce cas, ce chemin de fer se rendra à un endroit de mon comté où il n'y a pas de voie ferrée, tandis qu'autrement, il atteindrait Saint-Anselme, où il y a déjà un chemin de fer ; je le répète, qu'elle se rende à un ou à l'autre de ces endroits, cette ligne ne sera pas plus courte et le trafic de l'ouest ne sera pas affecté.

Il y a déjà un chemin de fer, l'ancien embranchement de la Rivière-du-Loup sur le Grand Tronc, qui s'étend de Lévis, viâ Chaudière, jusqu'à Saint-Charles. En faisant le raccordement à la jonction Saint-Charles, nous utiliserons l'ancienne voie de l'Intercolonial de Saint-Charles à la Chaudière, et nous en ferons une ligne servant non seulement au transport des marchandises, mais encore à celui des voyageurs. C'est la raison pour laquelle je demande avec instance que l'ancienne rédaction ne soit pas changée. Il n'y a aucun avantage à gagner en changeant cette rédaction, puisque la route ne sera pas plus courte et que le trafic n'en retirera aucun avantage. En conservant l'ancienne rédaction, nous accorderons à l'ancienne route l'importance qu'elle a perdue, depuis la construction du nouvel embranchement de Saint-Charles.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin de fer traversera-t-il le pont de Québec ?

M. TALBOT : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin de fer n'avait-il pas un raccordement ou une gare commune avec l'Intercolonial, à un endroit quelconque ?

M. TALBOT : Je crois que l'intention de la compagnie est de raccorder ce chemin de fer au Grand Nord, au pont du Saint-Laurent.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami qui connaît bien les lieux, sait où se trouve la jonction de la Chaudière.

On veut que le pont du Saint-Laurent se raccorde avec la jonction de la Chaudière et le but de cet amendement est de relier ce chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick directement avec la Jonction de la Chaudière, afin de lui donner accès au pont de Québec.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin de fer aura tout de même quelque correspondance avec l'Intercolonial à la Chaudière.

M. SPROULE : Voilà qui prouve bien le peu de cas qu'on fait des droits de la Chambre ; on ne nous fournit pas même de carte indiquant le parcours de ce chemin de fer. Le ministre des Chemins de fer a pourtant assez de dessinateurs à sa disposition pour nous fournir les cartes dont nous avons besoin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ont plus d'ouvrage qu'ils n'en peuvent expédier.

M. SPROULE : La Chambre a pourtant droit à quelques égards. C'est une honte de nous demander de voter ces subventions à l'aveugle, sans nous donner les renseignements voulus au sujet des localités.

M. WALLACE : Nous cherchons à trouver sur la carte le tracé de ce chemin, sans pouvoir y réussir.

Le PREMIER MINISTRE : Je suis en mesure de donner à l'honorable député les renseignements qu'il désire bien que la carte des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick lui soit familière. Le chemin de fer projeté a son point de départ dans le voisinage de la jonction de la Chaudière ; il traversera la chaîne des montagnes, pénétrera dans la vallée de la rivière Saint-Jean et se reliera au système des chemins de fer du Nouveau-Brunswick. L'honorable député le sait, il y a une chaîne de montagnes à quelque distance du fleuve Saint-Laurent, et le mouvement de colonisation, qui a déjà traversé cette chaîne de montagnes, s'étend vers le sud. Ce chemin de fer partant de la jonction de la Chaudière, traversera le comté de Dorchester, de Bellechasse, L'Islet, Kamouraska et Témiscouata, puis il pénè-

trera dans la vallée de la rivière Saint-Jean, en arrière du comté de L'Islet.

M. WALLACE : Près d'Edmunston.

Le PREMIER MINISTRE : Edmunston est au sud de la Rivière-du-Loup. Le chemin de fer projeté pénétrera dans la vallée de la rivière Saint-Jean, peut-être en arrière du comté de L'Islet. L'honorable député connaît assez cette contrée pour se dispenser de consulter la carte.

M. WALLACE : Le premier ministre vient de nous donner des renseignements précis, que, malheureusement, il m'a été impossible de suivre.

M. HUGHES (Victoria) : Ce sera une nouvelle ligne directe que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dès que le pont de Québec sera terminé, utilisera concurrement avec sa ligne de la rive nord, à titre de route d'entier parcours jusqu'au littoral maritime. Il y a deux mois, j'ai inscrit au feuilleton de la Chambre une motion tendant à réduire au minimum les pertes sur l'Intercolonial, et à donner à tous les chemins de fer se raccordant avec cette ligne le droit de parcours réciproque, et cela dans le but de développer le trafic de nos ports de mer. Je suis, en outre, partisan d'une ligne à voie double, de Moncton au littoral de l'Atlantique, parce que, à mon avis, plus nous créerons de trafic, pour nos ports de mer, plus nous développerons les ressources du pays.

M. TALBOT : Je propose de rétablir ici la disposition relative à la subvention votée l'année dernière.

L'honorable M. COSTIGAN : Je tiens à apporter quelques éclaircissements, au sujet du tracé de cette ligne, sujet qui m'est fort familier. Sans vouloir faire de récriminations au sujet du débat, je dois avouer qu'il me semble inopportun de soulever ici la question des subventions en faveur de cette ligne. Il ne s'agit nullement de subventions. La compagnie a obtenu une charte l'autorisant à construire un chemin de fer partant d'un endroit du Nouveau-Brunswick, au terminus de l'embranchement Saint-François de la ligne de Témiscouata, qui est sur la rivière Saint-Jean, à trois milles au sud de l'embouchure de la rivière Saint-François. De ce point de départ, le chemin de fer projeté fera le raccordement que voici, ainsi qu'il est stipulé dans la charte :

La compagnie pourra faire le tracé, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer dont la voie aura une largeur de quatre pieds huit pouces et demi, partant de la gare Connor sur l'embranchement Saint-François de la ligne du chemin de fer de Témiscouata, dans le comté de Madawaska, dans la province du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près de la jonction Saint-Charles, ou à un endroit sur le chemin de fer Québec Central, à ou près de Saint-Anselme, ou à un endroit sur le Grand-Tronc à ou près de la Jonction de la Chaudière, dans la province de Québec.

Ce sont là tous les endroits désignés dans la charte en question ; charte qui fut renvoyée au comité des chemins de fer, lequel l'étudia mûrement et la rédigea dans cette teneur-là même. L'année dernière, le parlement vota une subvention du chiffre actuellement proposé, mais cela uniquement en faveur de la Jonction Saint-Charles. La compagnie constata que le parlement tout en lui accordant, par sa charte même, le pouvoir d'établir ce raccordement avec le Grand Tronc et l'Intercolonial à la Jonction de la Chaudière, ou à Saint-Anselme avec le Quebec Central, avait limité la subvention à la Jonction Saint-Charles. Il n'était pas encore venu à la pensée des initiateurs de ce projet que la construction du pont de Québec commencerait si tôt. Or, du moment qu'il fut décidé de construire ce pont, la ville de Québec manifesta à l'égard du chemin de fer projeté beaucoup plus d'intérêt que les comtés que cette voie ferrée doit traverser. Nous crûmes donc que, pour hâter la construction de cette voie ferrée, il importait de rendre la subvention en question applicable à la jonction de la Chaudière, puisque la compagnie tient à établir cette correspondance, afin de traverser le pont pour se rendre à Québec. On comprend tout l'avantage que la compagnie et la ville de Québec même retireraient de la réalisation de ce projet. On ne cherche pas à priver la compagnie de sa subvention mais à faire revivre la disposition primitive, relativement à cette subvention et à priver ainsi la compagnie de l'avantage d'atteindre Québec, ce qui rendrait beaucoup plus difficile l'exécution de l'entreprise. C'est ce que vise l'amendement proposé par l'honorable député (M. Talbot) et il n'y a rien d'étonnant en cela, puisque représentant ici le comté de Bellechasse, il estime sans doute qu'il y va de son intérêt de forcer la compagnie à établir son terminus à la Jonction Saint-Charles.

Je tiens ici à rappeler brièvement quelques faits. On estime à cent trente milles la longueur de ce chemin de fer. Son parcours dans la province de Québec serait de plus de cent dix milles, tandis qu'il ne serait que de dix-huit milles au Nouveau-Brunswick. A sa dernière session, la législature de cette province, malgré l'exiguité de ses moyens, n'a pas hésité à voter une subvention en faveur de cette partie du chemin de fer qui traverse la province de Québec. Il y a quelques années, la législature de Québec accorda une charte autorisant la construction du chemin de fer dans la contrée même où l'on se propose aujourd'hui de le construire, et elle vota une subvention de 10,000 acres de terre par mille afin d'encourager la construction de cette voie ferrée.

Or, comme on n'envisageait ce chemin de fer que comme une voie ferrée de colonisation il a été impossible de persuader aux capitalistes d'y placer leurs fonds. La subvention expira. Les choses en restèrent là jus-

qu'au moment où il se créa une agitation au Nouveau-Brunswick ; et alors on entama des négociations avec la province de Québec et l'on fit comprendre au gouvernement toute l'importance de ce chemin de fer qui, au moyen du raccordement projeté, deviendrait une ligne interprovinciale. C'est alors que les partisans du projet dans cette province prirent une part active à la chose, puis obtinrent une charte et une subvention de la législature. Quant aux trois milles en question, j'ai à donner quelques éclaircissements, sur lesquels j'appelle l'attention de l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart). La subvention affectée à ces trois milles de voie ferrée est antérieure d'une année à la charte et à la subvention accordée au chemin de fer. Cette subvention a été votée aux conditions en vigueur à cette époque. L'embranchement Saint-François avait été construit par la compagnie du chemin de fer de Témiscouata, et comme prolongement de cette ligne. Il était entendu qu'il devait atteindre l'embouchure de la rivière Saint-François. L'honorable député (lhonorable M. Haggart) se rappelle sans doute ces faits, puisque, comme moi, il faisait alors partie du cabinet qui accorda cette subvention. Quand le chemin de fer atteignit la gare Connor, terminus de l'embranchement——

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la longueur de l'embranchement jusqu'à cet endroit ?

L'honorable M. COSTIGAN : De trente-cinq milles. Quand le chemin de fer atteignit cette gare, M. Connor y établit ses scieries mécaniques au lieu de les placer à l'embouchure de la rivière Saint-François, où il était censé devoir les construire. L'on jugea donc inutile de terminer la construction de ces trois milles de voie ferrée puisqu'il ne s'y trouvait que fort peu de colons et qu'il n'y avait pas de scieries mécaniques pour y créer du trafic.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a dit que c'est un chaînon du chemin de fer de Témiscouata.

L'honorable M. COSTIGAN : C'est le prolongement de l'embranchement Saint-François de la ligne du Témiscouata. Les trois milles en question rentrent dans la charte actuelle et c'est afin de permettre à la compagnie de bénéficier de la subvention affectée jadis à ces trois milles que l'on veut faire voter de nouveau cette subvention.

M. TALBOT : Les modifications que je propose ne portent pas la moindre atteinte au projet en discussion. Je ne cherche nullement à empêcher la compagnie de se rendre au pont projeté sur le Saint-Laurent. Il ne s'agit que de modifier la route et de permettre à la compagnie d'utiliser une partie du chemin de fer Intercolonial qui deviendrait parfaitement inutile, si le chemin de fer projeté se construit comme le veut l'honorable député. Les deux routes atteignent le même objectif, le pont de Québec. Ce que je veux, c'est que l'ancienne partie de l'Intercolonial jusqu'à Saint-Charles, qui n'est actuellement utilisée que pour le transport des marchandises, serve de ligne directe tant pour le transport du trafic que pour celui des voyageurs. Cette modification ne porte donc pas la moindre atteinte à l'objectif que vise la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme il existe entre les députés qui sont intéressés à ce projet une divergence d'opinion au sujet de la proposition tendant à rétablir la disposition relative à la subvention dans sa forme primitive, j'ai cru qu'il serait bon de proposer un *modus vivendi* afin de concilier les vues de ces messieurs sur ce sujet. Je suggérerais donc d'insérer les mots : "à ou près de la jonction Saint-Charles, ou à ou près de la jonction de la Chaudière ", et cela afin de laisser à l'exécutif le soin de faire un choix entre ces deux localités pour y placer le terminus. Ce n'est pas là une chose de grand intérêt public ; et si mon honorable ami se range à mon avis, je pourrais proposer l'insertion de ces mots.

L'honorable M. COSTIGAN : Comme je porte un vif intérêt à ce chemin de fer, je regretterais sincèrement toute divergence d'opinion avec les députés de la province de Québec à ce sujet. J'accepterais volontiers la proposition du ministre, car elle cadrerait parfaitement avec notre charte. Cela nous permettrait d'obtenir une subvention, suivant la teneur même de la charte, en faveur d'un chemin de fer partant de la Jonction Saint-Charles ou de la Jonction de la Chaudière ou de tout autre point sur le Québec Central. Je le répète, cela cadrerait avec le pouvoir que le parlement nous a donné, dans le but de faire ces raccordements.

M. MACLEAN : La Chambre semble avoir beaucoup à cœur de pacifier un léger différend qui s'est élevé entre deux paroisses rivales intéressées à ce chemin de fer ; mais le ministre des Chemins de fer ne met pas autant d'empressement à répondre à mes objections. J'affirme ici même que le gouvernement propose de subventionner la ligne la plus courte à travers le territoire canadien et que cette ligne fera une concurrence désastreuse à l'Intercolonial, relativement au trafic ; et le gouvernement reste muet devant pareille affirmation.

D'autre part, le ministre des Chemins de fer nous demande de lui voter des millions de dollars pour l'outillage de l'Intercolonial, pour la construction de wagons, de locomotives, pour les travaux du port à Lévis, à Saint-Jean, pour l'achat de nouveaux rails qu'on importe au pays, enfin pour toute sorte d'entreprises ici et là, et tandis qu'il fait tous ces frais pour ce chemin de fer national, voilà qu'il nous propose aujour-

d'hui de subventionner une ligne destinée à accaparer tout le trafic de cette contrée, au détriment même de l'Intercolonial, et au bénéfice d'un projet rival d'intérêt privé. Il s'agit ici d'une question nationale et j'ai droit d'attendre une réponse du gouvernement. De l'aveu du premier ministre lui-même, la ligne projetée est une route directe, qui suit le tracé primitif du chemin de fer Intercolonial, tracé que les autorités impériales ont rejeté, préférant faire faire à l'Intercolonial un grand circuit à travers une contrée inhospitalière.

M. TALBOT : L'honorable député fait erreur. On a établi le tracé de l'Intercolonial dans la meilleure partie de la province, et bien loin de lui faire faire un circuit à travers une contrée reculée et inhospitalière, on l'a fait passer dans la zône même le mieux établie.

M. MACLEAN : C'est qu'on tenait à le faire passer le plus loin possible de l'Etat du Maine. Aujourd'hui l'on constate que la ligne la plus courte et la plus rémunératrice pour le chemin de fer Canadien du Pacifique est aussi contiguë que possible à la frontière, et voilà qu'on veut maintenant construire à grands frais un chemin de fer sur la rive sud. Voilà le fait que je signale à l'attention des députés des provinces maritimes ; tandis que d'une part, nous dépensons des millions de dollars sur l'Intercolonial, d'autre part nous subventionnons un chemin de fer projeté ou une série de petites voies ferrées que l'on fusionnera et que l'on réunira en un seul réseau afin de concurrencer l'Intercolonial, sans compter que ce chemin de fer projeté est destiné à passer aux mains de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Pour mon propre compte, dans la conviction où je suis que l'Intercolonial est notre plus précieuse propriété nationale, il est de mon devoir d'élever la voix contre ce projet. Je veux que l'Intercolonial demeure une grande route nationale, qui servira à réglementer le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique. Or, construire des chemins de fer destinés à passer aux mains de l'une ou l'autre de ces deux compagnies et qui accapareront à leur profit le trafic actuel de l'Intercolonial et celui qu'il a en perspective, c'est commettre une erreur fatale et se rendre coupable de lèsenation. C'est aller à l'encontre des intérêts du peuple canadien, qui s'efforce en ce moment de trouver la solution du problème de la grande industrie du transport. Bref, c'est du gaspillage tout pur, et Dieu seul sait où tout cela aboutira.

M. FOWLER : Il importe sans doute de ne rien faire qui puisse porter atteinte aux intérêts de l'Intercolonial ; mais il est encore plus important de trouver la ligne de communication la plus directe avec l'ouest et avec l'Atlantique. Voilà à quoi tend la proposition qui nous est soumise et que j'approuve cordialement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je désire rassurer le député d'York-est (M. Maclean) au sujet des conséquences désastreuses qu'il redoute, par suite de la construction de cette ligne de chemin de fer. Cette ligne, si elle se construit, ne fera pas concurrence à l'Intercolonial et elle ne menace nullement de porter atteinte à sa suprématie.

M. MACLEAN : Comparativement à la ligne de Québec, de combien cette ligne courte abrégera-t-elle la distance qui nous sépare de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami ne tient pas compte que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique serait propriétaire de cette ligne, jusqu'à concurrence des deux-tiers, sinon des trois-quarts de son parcours. Cette compagnie est propriétaire d'une ligne d'entier parcours, de Saint-Jean à Montréal ; et je ne saurais concevoir qu'elle puisse acquérir cette ligne dans un prochain avenir ou établir des correspondances avec elle, tout en utilisant le reste de sa ligne d'Edmuston à Saint-Jean et formant ainsi une ligne directe de Québec à ce dernier point, tandis qu'elle possède à partir d'un point plus éloigné, une ligne directe de 440 milles de longueur ou plus, de Montréal à Saint- Jean. L'honorable député est zélé partisan et admirateur du système de l'Intercolonial, et je suis bien aise de voir qu'il fasse invariablement preuve d'une si grande sollicitude pour les intérêts de cette ligne. Pour ma part, malgré la sollicitude bien naturelle que j'éprouve à l'endroit de l'Intercolonial et qui me porterait à en éloigner tout ce qui serait de nature à nuire à ses intérêts, je n'hésiterais nullement à prêter mon appui au projet en discussion, convaincu que cela ne porte nullement atteinte aux intérêts du chemin de fer de l'Etat. La contrée que le chemin de fer projeté doit desservir manque de moyens de communication. C'est un fort beau pays, et cette population est restée jusqu'ici isolée. Serait-il juste de refuser de venir en aide à ces populations et de leur accorder cette ligne de chemin de fer qui doit traverser ce beau pays, sous prétexte que le nouveau chemin de fer pourrait accaparer le trafic local, au détriment de l'Intercolonial? Il n'y a pas lieu de supposer, d'ailleurs, que ce chemin de fer puisse enlever à l'Intercolonial tout le trafic local. Je propose donc de modifier l'article en question, en y déclarant que la construction de ce chemin de fer pourra commencer à l'un des trois points mentionnés dans la charte de la compagnie. Je propose :

Que les mots " à partir d'un point à ou près de la jonction de Saint-Charles, à ou près de la jonction de la Chaudière, ou à un point sur le chemin de fer Québec Central, près de Saint-

Anselme, Québec " soient subtitués aux mots " à ou près de la jonction de la Chaudière ".

La résolution, ainsi amendée, est adoptée.

A la Compagnie de chemin de fer de la ligne de Montréal et de la Province, pour une ligne de chemin de fer de Farnham, Québec, jusqu'à Frelighsburg, au lieu de la subvention accordée sous l'empire du chapitre 8, article 2, paragraphe 37, 1900, ne dépassant pas dix-neuf milles, $60,800.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit ici d'un chemin de fer subventionné l'année dernière et qui, partant de Frelighsburg, se rend jusqu'à la frontière internationale. Il fait partie de la ligne de Montréal et de la Province. Il a porté divers noms, et à cinq ou six reprises différentes il a été délibéré ici, bien que nous ayons accordé des subventions pour un nombre de milles supérieur à celui que nous subventionnons aujourd'hui.

L'année dernière, quand nous avons proposé de subventionner la ligne de Farnham à la frontière internationale, nous espérions que la compagnie du Grand Tronc, soit par la ligne-mère soit par l'organisation du Vermont Central, construirait la ligne en question. Cette compagnie s'est engagée à la faire construire, mais elle s'est convaincue qu'il n'y aurait rien à gagner en poussant la construction de ce chemin de fer jusqu'à la frontière internationale. Frelighsburg était l'objectif principal. De l'avis des jurisconsultes du gouvernement, la compagnie, d'après la teneur même du crédit, est obligée d'entreprendre de construire la ligne jusqu'à la frontière internationale, et comme Frelighsburg se trouve à deux milles en deça, nous proposons de limiter le parcours de cette voie à dix-neuf milles, ce qui fait de Frelighsburg le terminus.

Pour une ligne de chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près de la jonction de Windsor, jusqu'à la vallée de la Musquodoboit Supérieure, au lieu du chapitre 4, article 2, paragraphe 23, 1897, ne dépassant pas quarante milles, $128,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici d'une ligne de chemin de fer reliant avec l'Intercolonial la vallée de la Musquodoboit, partie très productive de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Une VOIX : Quel est le nom de cette vallée?

Le MINISTRE DES FINANCES : La vallée de la Musquodoboit. C'est un de ces noms empruntés à la belle langue sauvage, qu'on rencontre dans le pays.

M. HUGHES (Victoria) : Est-ce qu'il y a des votants sur le parcours de cette ligne?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, il y en a et je puis affirmer à mon honorable ami que ce sont les électeurs les plus intelligents qui soient au monde.

M. BORDEN (Halifax) : Le crédit en discussion est affecté à une entreprise de chemin de fer qui mérite tout l'encouragement possible. Chose singulière, le comté d'Halifax ne compte guère que vingt-cinq à trente milles de chemins de fer. Bien que le chiffre de la population s'y élève à 35,000 âmes, ce comté a toujours été privé de moyens de communication par voie ferrée avec le monde extérieur. Cela est surtout vrai de l'est et de l'ouest du comté. Je me permettrai, toutefois, de faire une critique au sujet de cette résolution : c'est que la ligne devrait traverser le comté de Guysborough. Le gouvernement s'est sans doute rangé à un avis contraire. Il y a quatre ou cinq ans, les initiateurs de cette entreprise se sont heurtés contre de grandes difficultés, précisément parce que la ligne, passant par la vallée de la Musquodoboit, ne traversait pas le comté de Guysborough. J'ignore s'ils seront en mesure de surmonter ces difficultés ; je l'espère, toutefois. Je le répète, c'est par là que ce projet prête à la critique. A mon avis, le projet y gagnerait beaucoup, si on réunissait les crédits stipulés dans la première et la quatrième résolutions, de façon à assurer l'établissement d'une ligne-mère de la ville d'Halifax jusqu'à l'est de la province. Le ministre des Chemins de fer en conviendra, si la ligne actuelle, traversant le sud de la Nouvelle-Ecosse de Yarmouth à Halifax se prolongeait de cette dernière ville jusqu'au comté de Guysborough, non seulement nous aurions une ligne du côté nord de la province, de Yarmouth à Halifax, traversant les comtés de Pictou et du Cap-Breton, par voie de l'Intercolonial, mais nous aurions, en outre, une ligne semblable traversant le sud de la province. Or, au lieu de cela, cette ligne de chemin de fer de la vallée de la Musquodoboit s'arrête à quarante milles, à un endroit où la population n'est guère dense et qui n'offre pas d'avantages comme terminus, bien que cette contrée pût fournir un faible trafic local au chemin de fer qui le desservirait. Voilà l'objection soulevée en séance de comité contre ce projet et c'est là un sérieux obstacle à sa réussite, bien qu'à vrai dire, le comté d'Halifax y trouve son profit.

M. ROCHE (Halifax) : Je suis bien aise d'apporter mon appui à ce projet et de corroborer ce qu'ont dit les orateurs qui m'ont précédé. Un chemin de fer plus long serait sans doute fort avantageux ; mais la population de la vallée en question a probablement jugé qu'elle bénéficierait davantage d'une entreprise qu'elle se trouve en mesure de mener à bonne fin, plutôt que d'ambitionner la construction d'une ligne plus longue dont le parachèvement demanderait beaucoup plus de temps. Les habitants de cette vallée sont entièrement isolés, et par suite du manque de communications avec la mer ou avec les lignes des chemins de fer, leurs produits leur sont relativement de peu de valeur. Un grand nombre de

jeunes gens des plus actifs ont déjà quitté le district. Les habitants de la vallée ont déployé tous les efforts possibles pour engager les compagnies à construire ce chemin de fer et ils prêtent tout leur appui au projet. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a coopéré à l'œuvre, en accordant au chemin de fer des subventions égales à celles demandées au gouvernement fédéral. Je l'espère donc, en présence de ces considérations qui répondent à toutes les conditions posées par le député de Grey-est (M. Sproule), les députés de la gauche s'uniront à ceux de droite pour appuyer une entreprise d'aussi grande urgence. L'établissement de cette voie ferrée gonflera sensiblement les recettes de l'Intercolonial ; car son parcours n'est pas parallèle à ce dernier, mais elle reliera une partie du pays à l'Intercolonial à la Jonction-Windsor. Son tracé est en diagonale avec celui de l'Intercolonial et l'ouverture d'un district fort étendu ne peut manquer de contribuer à gonfler le trafic et les recettes de l'Intercolonial :

Pour une ligne de chemin de fer de Pubnico, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Port Clyde ou la Rivière Clyde, au lieu du reliquat de la subvention non dépensée, prévue par le chapitre 4, article 2, paragraphe 29, 1897, ne dépassant pas trente-un milles, $99,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cette ligne de chemin de fer fait partie de la ligne directe dont vient de parler le chef de l'opposition (M. Borden, Halifax), et qui s'étend de la ville d'Halifax à Yarmouth, sur la rive sud. En 1897, le parlement subventionna soixante-un milles de cette ligne, de Yarmouth à Port-Clyde. On en a construit trente milles, et la subvention a été gagnée. On a construit vingt autres milles qu'on a exploités partiellement, bien que pour le moment l'exploitation technique soit suspendue. La subvention affectée à ces vingt milles, ainsi que le reliquat de la subvention, serait périmée, si on ne la renouvelait pas. Ce chemin de fer fait partie d'une grande ligne directe à laquelle le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse accorde une aide généreuse et tout à fait exceptionnelle. Les sections du chemin de fer déjà construites et celles qui restent à construire forment une entreprise qui trouvera faveur aux yeux du pays.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dois dire au député de Lunenburg (M. Kaulbach) que la contrée que traverse ce chemin de fer est la plus importante de la province au point de vue des richesses forestières et minérales.

M. BORDEN (Halifax) : Il est hors de doute que, dans un avenir assez rapproché, cette ligne desservira un trafic fort considérable. La partie sud de la province voit, d'année en année, augmenter l'affluence des touristes américains. A cet égard, le succès de cette ligne égalera celui du chemin de fer du Cap-Breton.

A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une ligne ferrée depuis le terminus ouest des 20 milles subventionnés sous l'empire du chapitre 7, article 2, paragraphe 47, statut de 1899, dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 20 milles, au lieu de la subvention stipulée au chapitre 8, article 2, paragraphe 3 du statut de 1900, aussi, depuis le terminus des lignes antérieurement subventionnées à un point situé à environ 40 milles à l'ouest de Golden Lake, dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 11 milles, et ne dépassant pas en totalité 31 milles, $99,200.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici en quelques mots l'historique de ce chemin de fer. Sous l'empire du statut 56 Victoria, chapitre 98, de la province d'Ontario, la compagnie du chemin de fer du Sud de Pembroke a été constituée en corporation, afin de construire une ligne de Pembroke à Douglas, et plus tard, sous l'empire du statut 59 Victoria, cette loi fut amendée de façon à permettre à la compagnie de construire sa ligne de Pembroke à Golden Lake. En 1897, le gouvernement fédéral accorda une subvention de $3,200 par mille, en aide à la construction de ce chemin de fer.

La compagnie a terminé ses travaux de construction ; elle a gagné la subvention qui lui a été versée et le chemin est aujourd'hui en excellente exploitation. Sous l'empire du statut 62 Victoria (1899), la législature d'Ontario constitua en corporation la compagnie de Toronto, Lindsay et Pembroke, dans le but de construire cette voie ferrée, du terminus du chemin de fer du Sud de Pembroke jusqu'à Bancroft, dans le comté de Hastings, sur un parcours de cinquante milles.

La compagnie a demandé une subvention au gouvernement fédéral et sous l'empire du statut 62-63 Victoria, il lui a été accordé une subvention pour la construction de vingt milles. Sous l'empire du statut 63-64 Victoria, le parlement fédéral accorda une nouvelle subvention à la compagnie pour sa ligne entre Golden Lake et Bancroft ; mais la phraséologie de la loi est défectueuse et il s'est élevé des doutes sur la question de savoir s'il nous serait possible de remplir l'intention du législateur. Voici la teneur de la dernière partie du paragraphe en question :

A partir du terminus ouest des vingt milles subventionnées sous l'empire du chapitre 4 de la loi de 1899, pour une distance ne dépassant pas vingt milles.

La subvention stipulée pour la construction des vingt milles en question, par le chapitre 4 de la loi de 1897, a été accordée au chemin de fer du sud de Pembroke et la compagnie a gagné cette subvention qui lui a été payée, avant même qu'il eût été voté de crédit en faveur du chemin de fer de Golden Lake à Bancroft. La résolution à l'étude tend à substituer cette subvention à celle visée par le crédit antérieur et à faire disparaître le doute qui régnait dans les esprits à ce sujet, tant aux ministères

des Chemins de fer et de la Justice, que chez la compagnie.

M. WALLACE : Le ministre pense-t-il se conformer à la loi en faisant ainsi voter pareil crédit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La compagnie a fait ses travaux, parce qu'on lui avait donné l'assurance que le gouvernement ferait disparaître l'incertitude qui planait sur les esprits à ce sujet.

Pour une ligne de chemin de fer depuis la station de Chipman, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Gibson, au lieu de la subvention décrétée sous l'empire du chapitre 4 du statut de 1897, et du chapitre 7, article 2, paragraphe 31, du statut de 1899, n'excédant pas 45 milles, $144,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit ici d'un ancien crédit relativement à une subvention accordée pour la construction d'un chemin de fer, de la station Chipman,—contigüe à la houillère de New-Castle, la seule houillère connue dans la province du Nouveau-Brunswick, et située dans le comté de Queen—jusqu'à Gibson, vis-à-vis la ville de Fredericton, sur la rivière Saint-Jean. Ces quarante-cinq milles constitueraient le prolongement de la ligne vers la rivière Saint-Jean, jusqu'à un point vis-à-vis Fredericton.

M. FOWLER : Est-ce en faveur de cette ligne que le gouvernement provincial a voté une subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Précisément.

A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond pour une ligne de chemin de fer depuis un point à ou près Point Tupper, sur l'Intercolonial, jusqu'à Broad Cove et Chéticamp, Nouvelle-Ecosse, au lieu des subventions accordées sous l'empire du chapitre 4, du statut de 1887, du chapitre 7, article 2, paragraphe 29, du statut de 1889, et sous l'empire du chapitre 8, article 2, paragraphe 27, du statut de 1900, n'excédant pas 98 milles, $313,600.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'agit ici d'englober dans un seul crédit les subventions accordées à différentes sections du chemin de fer en question. Le chemin de fer Intercolonial au détroit de Canso, se dirige vers le nord en longeant la côte du comté d'Inverness, traversant une excellente contrée agricole et des houillères fort importantes. Il passe par le chef-lieu, Port-Hood ; se dirige de là vers Mabou jusqu'à Broad Cove où se trouve l'une des plus riches houillères de la province, et atteint enfin Chéticamp, un établissement français où il y a une forte population de pêcheurs. Le chemin est terminé, à partir de Port-Hastings jusqu'à Port-Hood, et la compagnie pousse activement ses travaux.

L'honorable M. HAGGART : Je pensais que ce chemin était terminé.

Le MINISTRE DES FINANCES : La compagnie a gagné une partie de la subvention et il s'agit du reste.

Pour une ligne de chemin de fer depuis Caplin jusqu'à Paspébiac, Québec, au lieu de la subvention accordée sous l'empire du chapitre 7, article 2, paragraphe 15 du statut de 1899,— le contrat subventionné devant être conclu avec les fidéicommissaires ou receveurs en vertu d'une hypothèque de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, et devant contenir comme conditions que la subvention, lorsque gagnée, sera payée de la manière suivante :—

1° A la Hamilton Bridge Works Company, pour solde des superstructures de pont sur la dite section de chemin de fer, quand elles auront été fournies et érigées par cette compagnie, une somme n'excédant pas $35,000.

2° Pour l'achèvement de la plateforme et des travaux s'y rattachant.

3° Pour solder les comptes en souffrance, au *pro rata*, en réglement de réclamations pour main-d'œuvre, comptes de pension, et matériaux et approvisionnements fournis en rapport avec la construction de la dite section de chemin de fer, n'excédant pas en totalité 30 milles, $96,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit d'une subvention à laquelle se rattachent des stipulations exceptionnelles. C'est le renouvellement d'une subvention déjà votée par le parlement. Il s'agit de prolonger jusqu'à Paspébiac la voie ferrée connue sous le nom de chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

Le PREMIER MINISTRE : C'est le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Effectivement ; c'est le nom actuel de ce chemin de fer. Nous avons demandé de subordonner le paiement de cette subvention à certaines stipulations toutes spéciales. D'abord, il est stipulé qu'il sera versé à la Compagnie de ponts d'Hamilton, après construction du pont, la somme de $35,000. Ce chemin de fer est complété jusqu'à une distance d'environ trois milles de Paspébiac ; or, bien que la subvention ne fût pas caduque, toutefois, en raison d'embarras se rattachant à l'organisation de la compagnie et à la faiblesse de son crédit, la Compagnie de ponts d'Hamilton, avant de commencer la construction du pont en question, exigea qu'on lui en garantirait le paiement à même la subvention, si le parlement accordait le renouvellement.

M. WALLACE : Est-ce que la compagnie du chemin de fer consent à pareille stipulation?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui. En outre, il y a les trois milles, ou ce qui reste des trente milles à compléter, avant que la compagnie puisse gagner la subvention ; et c'est à même la subvention demandée ici qu'on paiera les frais de ces travaux. Quant au reliquat de la subvention, il sera employé à acquitter les

créances des journaliers, des fournisseurs, des propriétaires de pensions et autres.

M. HUGHES (Victoria) : En supposant qu'il ne revienne rien aux propriétaires de pensions, le ministre s'occupera-t-il de créances de deuxième ou de troisième rang ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Nous avons déjà par devers nous les créances de ces gens. Il y en a un bon nombre de légitimes et qu'il faudra acquitter.

M. HUGHES (Victoria) : Quand vous aurez réglé la créance d'un journalier, il faudrait le laisser lui-même régler son compte de pension.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous aurons l'œil à ce que ces comptes ne soient pas payés deux fois.

M. SPROULE : Rien n'indique ici la catégorie de créances à payer. C'est un fort mauvais précédent à établir que de voter une subvention à une compagnie qui a des créances contre elle ; car c'est ouvrir la porte à une foule de demandes du même genre. Passe encore, si vous déclariez ici que vous n'acquitterez que les créances légitimes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député n'est pas sérieux quand il prétend qu'il faut stipuler dans le bill que nous acquitterons les créances légitimes. Il ne suppose pas que nous allons payer des réclamations illégitimes.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Sproule) ne prétend pas, pour le coup, qu'il nous faudra obtenir un jugement des tribunaux, avant de payer aux ouvriers des réclamations de $20 à $25.

M. SPROULE : Je le répète, vous établissez un mauvais précédent. Quand le parlement acorde une charte à une compagnie, il est toujours stipulé que les créances reconnues par les tribunaux devront être acquittées.

Le PREMIER MINISTRE : La situation de ce chemin de fer est fort déplorable. Jadis connu sous le nom de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, il a été réorganisé sous celui de chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur. La population de Gaspé a un besoin urgent de cette voie ferrée. Il y a trois ou quatre ans, la compagnie obtint une subvention affectée au prolongement de la voie ferrée, de Caplan à Paspébiac. La compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur a fait beaucoup de travaux ; mais elle n'a pas soldé ses comptes et aujourd'hui elle est insolvable et des fidéicommissaires ont pris possession du chemin. Il est stipulé ici que la compagnie complètera le chemin ; mais elle ne touchera pas un seul dollar de la subvention que nous lui votons aujourd'hui, sauf ce qu'elle aura gagné. Tous les deniers affectés au parachèvement du chemin de fer seront payés à ceux qui font les travaux ; puis, s'il reste quelque chose, notre intention est de régler les réclamations impayées des ouvriers et autres. Le ministre des Chemins de fer a entre les mains une foule de réclamations de ce genre.

M. CLANCY : Toutes ces réclamations ont-elles été présentées au ministère?

Le PREMIER MINISTRE : Je l'ignore. Peut-être en reste-t-il encore quelques-unes à venir. Le ministre des Chemins de fer a par devers lui des réclamations pour comptes de salaire en souffrance, comptes de pension, de fourniture de matériaux, de provisions et ainsi de suite. Nous nous proposons de faire le meilleur usage possible du reliquat de la subvention et de le distribuer au pro rata parmi tous ces créanciers.

L'honorable M. HAGGART : Je ne saisis pas bien le sens de cette phrase du premier paragraphe : " quand la subvention aura été gagnée." La subvention sera-t-elle payée au fur et à mesure de l'achèvement des travaux ou bien quand le chemin de fer sera terminé?

Le PREMIER MINISTRE : La compagnie devra d'abord terminer ses trente milles de chemin de fer.

L'honorable M. HAGGART : Cela obviera à bien des difficultés.

M. MARCIL (Bonaventure) : Ce chemin de fer traverse le comté de Bonaventure, que j'ai l'honneur de représenter ici, et la subvention est affectée à la construction de trente milles, de Caplan à Paspébiac, ce qui veut dire jusqu'à l'eau profonde. Il y a un beau port à Paspébiac, où les vaisseaux peuvent entrer durant dix mois de l'année, et le gouvernement, je l'espère, construira avant longtemps un quai pour le service de ces vaisseaux. Le chemin de fer est terminé jusqu'à une distance de trois milles de Paspébiac et depuis juillet dernier il a été exploité au bénéfice des actionnaires anglais sauf pendant trois ou quatre jours dans les plus forte tempêtes de l'hiver dernier ; et ceux qui ont travaillé à l'exploitation de la voie ont été payés régulièrement depuis cette époque. Ensuite, nous allons essayer de faire organiser une compagnie, soit par les actionnaires eux-mêmes ou par les fidéicommissaires, afin de faire prolonger la voie jusqu'à Port-Daniel, la dernière paroisse de Bonaventure, et en dernier lieu, au Bassin de Gaspé, entreprise pour laquelle la Chambre a voté une subvention.

Comme le premier ministre l'a fait observer le comté a été fort malheureux. La construction de cette voie ferrée fut commencé en 1885, sous le nom de chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Plus tard le chemin de fer fut transféré à la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur. En juillet dernier, la compagnie devint insolvable ; fort peu de travailleurs ont

été payés et ils demandent à grands cris leur salaire, et la solution que propose le gouvernement est le seul moyen de régler une des affaires les plus embrouillées dont fasse mention l'histoire des chemins de fer au Canada.

L'honorable M. HAGGART : Je suis bien obligé de demander de nouveau le dépôt de la correspondance. Relativement à la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer d'Inverness et de Richmond, il a dû s'échanger une volumineuse correspondance se rattachant aux négociations relatives à la subvention. Il doit exister aussi dans les casiers du ministère une volumineuse correspondance au sujet de la subvention n° 9. Ces documents devraient être sur le bureau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'est pas échangé de correspondance.

L'honorable M. HAGGART : C'est impossible.

Le PREMIER MINISTRE : Les fidéicommissaires ont adressé une demande par écrit au cabinet.

L'honorable M. HAGGART : Il doit exister une correspondance se rattachant à ces deux subventions. Cette convention avec les fidéicommissaires de la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur n'aurait pu aboutir, s'il n'avait pas été échangé de correspondance, et c'est cette correspondance dont je demande le dépôt. On ne devrait pas attendre que nous demandions ces renseignements pour nous les fournir.

M. WALLACE : Nous sommes à étudier la neuvième subvention, et pas un seul document n'a encore été déposé sur le bureau de la Chambre ; quelqu'un y a bien déposé une carte qu'il nous a expliquée, mais c'est à cela que se sont bornés les renseignements qu'on nous a communiqués. Nous avons droit d'exiger la production de tous les documents et de la correspondance. Le ministre dit qu'il n'y a pas de correspondance qui se rattache à cette affaire de la compagnie de l'Atlantique au Lac Supérieur——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas une ligne.

M. WALLACE : Entend-il nous faire croire qu'il n'y a eu ni négociations ni échange de correspondance avant qu'on résolût de subventionner un chemin de fer qui touche à tant d'intérêts contraires ? Vraiment, c'est abuser de notre crédulité. Le ministre est autorisé à dire quelles réclamations il faudra payer par rapport à la main-d'œuvre, à la pension, aux approvisionnements et aux matériaux fournis lors de la construction de la ligne de chemin de fer, de Caplan à Paspébiac, et de quelle manière on entend faire droit à ces réclamations. Il me semble que le premier ministre a admis que des réclamations ont été présentées ; elles doivent donc être dans les mains du gouvernement. Je le répète, nous avons droit de prendre connaissance de tous les renseignements qui sont de nature à justifier le crédit que nous sommes appelés à voter.

On nous force à voter ces subventions à la hâte et sans nous fournir le moindre renseignement ; le gouvernement refuse de produire les documents qui s'y rattachent, mais il vient nous demander, aux derniers jours de la session, de voter des millions de dollars sans nous fournir la moindre donnée qui nous permette de nous prononcer en connaissance de cause. Pour moi, je proteste énergiquement contre cette manière d'agir.

L'année dernière, nous avons ainsi voté des millions de dollars ; ainsi, nous avons accordé une subvention au chemin de fer de la Rivière-à-la-Pluie, ligne virtuellement parallèle à celle du Pacifique Canadien, de Winnipeg à Port-Arthur ou à Port-William ; le pays qu'elle traverse ne vaut presque rien au point de vue du trafic, et elle ne sert en réalité qu'à relier Winnipeg aux ports de la baie Georgienne, de sorte que les deux voies ferrées sont virtuellement parallèles, bien que construites à une distance de dix ou quinze milles l'une de l'autre. Sans doute, certaines de ces subventions ont leur raison d'être ; mais je prétends que tout crédit voté en faveur d'un chemin de fer devrait être particulièrement motivé, et qu'on ne devrait pas nous demander de voter de telles sommes tout simplement parce que quelques personnes ou quelque partie du pays devront en bénéficier. Mon expérience personnelle m'a permis d'observer que bien souvent ces subventions passent, en grande partie, dans le gousset des chercheurs de gratifications et des spéculateurs ; ce n'est pas le peuple qui en profite, et ce n'est pas à son intention qu'on les accorde.

Les sommes ainsi allouées sont en grande partie gaspillées, et on dit que, au lieu de servir au bien-être public, elles retournent, dans une certaine mesure, à ceux qui les ont fait voter.

Il est six heures, et la Chambre suspend sa séance.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec.—(M. Malouin.)

Article 1.

M. MACLEAN : Ce bill confirme ce que j'ai dit cette après-midi. La Compagnie du pont de Québec, que l'on a si libéralement subventionnée, doit céder à une compagnie subsidiaire le droit de construire un chemin

de l'extrémité du pont à la ville et autour de la ville de Québec. Et d'après les dispositions du présent bill, cette compagnie particulière—non pas celle du pont—aura à elle seule le droit d'accès à la ville par le bord de l'eau. Il n'y a là que juste l'espace pour une seule ligne, et je suis d'opinion que l'on devrait faciliter autant que possible l'accès de la ville au trafic de l'ouest de même qu'à celui de l'est qui se fait par l'Intercolonial et le Grand Tronc. Ce chemin devrait être propriété publique et n'être pas entre les mains d'une corporation particulière. J'aimerais savoir ce que pense le gouvernement de l'acte d'accaparement de cette compagnie qui se rend acquéreur de ce très important point d'accès au port de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : Il me semble, et je ne crois pas me tromper, que la Compagnie du pont de Québec jouit déjà des pouvoirs que l'on accorde ici à cette nouvelle compagnie. Le seul pouvoir nouveau que nous reconnaissons à cette dernière, c'est celui de s'entendre avec la Compagnie du pont de Québec au sujet de l'accès de la ville. Je répèterai dans la circonstance actuelle ce que j'ai dit bien des fois au cours de la présente session, c'est-à-dire que lorsqu'un bill a été attentivement délibéré en comité des chemins de fer, je suis d'avis qu'il convient de confirmer la décision prise par le comité, à moins qu'on ait de sérieuses raisons d'en agir autrement. Cette question, je n'ai pas pu l'étudier bien longtemps ; je crois cependant que l'article 7 contient tous les pouvoirs conférés à la compagnie :

La compagnie pourra tracer, construire et exploiter, par la vapeur, l'électricité ou toute autre force motrice, une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, partant de quelque point à ou près l'extrémité nord du pont de Québec, dans la paroisse de Sainte-Foye, et allant dans la cité de Québec, et de l'extrémité sud du pont de Québec jusqu'à ou près l'intersection du Grand-Tronc de chemin de fer avec le chemin de fer Intercolonial à la courbe de la Chaudière, dans le comté de Lévis, ou à quelque point sur le Grand-Tronc de chemin de fer de l'est de cette courbe ; mais la compagnie n'excèdera pas les pouvoirs qui lui sont conférés par le présent article à moins ni avant que la Compagnie du pont de Québec (qui est par le présent autorisée à le faire) n'ait signifié, par écrit, son consentement à l'exercice de ces pouvoirs de construction et d'exploitation par la compagnie.

Quant à l'accès de la ville, je ne crois pas, comme l'a prétendu mon honorable ami, qu'on ne puisse pénétrer dans la ville que par un seul point ; déjà le chemin de fer du Pacifique et celui de Charlevoix s'y rendent, et ces lignes peuvent se prolonger en toute liberté jusqu'au marché Champlain, où du reste, on se propose de construire une gare centrale et commune. Cette gare devant être située en face de l'hôtel Frontenac, les trains venant de l'est et de l'ouest pourraient y avoir accès.

M. MACLEAN : Je demanderai au premier ministre si, lorsqu'on a octroyé la première charte autorisant la construction de ce pont, le gouvernement s'est réservé la réglementation des péages et la surveillance de l'exploitation en retour des subventions considérables que ce parlement, la province et le ville aussi je crois, ont accordé à cette compagnie.

Le PREMIER MINISTRE : Je n'oserais rien affirmer en ce moment, mais je suis persuadé que nous nous sommes réservé la haute main sur les péages.

M. MACLEAN : La compagnie avait le droit, en vertu de la charte primitive, de construire ce terminus ?

Le PREMIER MINISTRE : Je le crois.

M. WADE : Le comité a pris soin d'incorporer dans ce bill deux articles de la loi relative aux chemins de fer qui assurent au gouvernement la haute main sur les péages que cette compagnie pourra imposer ; et par suite des dispositions du bill, la compagnie sera obligée d'accorder d'égales commodités à tous les chemins de fer qui voudront se servir de cette ligne.

M. MACLEAN : Le bill primitif ne contenait rien de tel.

M. HUGHES (Victoria) : Lorsque ce bill fut soumis au comité des chemins de fer, je l'ai fait renvoyer à un sous-comité qui y a fait d'importantes modifications. Il reste encore un point qu'il faudrait amender, et c'est sur ce point que j'appelle l'attention du premier ministre qui semble n'avoir pas avoir bien compris mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) lorsqu'il a parlé d'une entrée unique. L'honorable député voulait faire allusion au passage qui se trouve entre les rochers et le fleuve et où il n'y a place que pour un seul chemin.

Lorsqu'on a octroyé la charte du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, on était sous l'impression qu'il n'y avait place, entre de versant de la montagne et un petit lac du défilé, que pour une seule voie, et chacun se rappelle combien on a insisté pour que tous les chemins de fer aient le droit de se servir de cette voie-là. Voici pourquoi je veux que nous prenions toutes nos précautions par rapport à ce bill ; avant longtemps on aura construit à Québec, jusqu'à l'anse du Foulon, de bons docks modernes où l'on pourra débarquer le fret apporté par les steamers. Dans ce cas, comme il n'y a, entre les rochers et l'endroit où doit forcément se trouver le terminus des chemins de fer, qu'un espace fort étroit, on s'imagine facilement que la compagnie qui aurait là à sa disposition une, ou tout au plus, deux voies ferrées, tiendrait tout cet important trafic à sa merci. Cela s'est vu dans maintes grandes villes. A Chicago, par exemple, la " Transfer Railway Company " tient virtuellement à sa discrétion tout le trafic de l'ouest, ou du moins elle l'y a tenu jusqu'à ces temps derniers, alors

qu'on a remédié à cet état de choses. Je propose donc que nous fassions comme lorsqu'il s'est agi de la charte du Pas du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire que lorsque Québec sera devenu un port important d'exportation,—et ce sera bientôt, je l'espère,—nous voyions à ce que cette compagnie ne puisse pas favoriser tel chemin de fer ou tel individu plus que tout autre, et à ce qu'il ne lui soit pas permis, par exemple, de retarder les wagons d'une autre compagnie quelconque.

M. WADE : Le bill y pourvoit.

M. HUGHES (Victoria) : Je ne sache pas que les autres chemins de fer aient droit de se servir de cette ligne. J'admets que ce cas est sujet à un arrêté du conseil ; mais supposons que la compagnie, pour s'excuser, vienne dire au comité des chemins de fer : Nous n'avons qu'une seule locomotive, nous ne pouvons suffire à la tâche, et il nous a été impossible de sortir les wagons de l'élévateur ou de les rendre sur ce quai afin de les décharger avant le départ du vaisseau. Je ne signale que ce qui pourrait se produire le jour où Québec serait devenu un grand port d'exportation. Je ne suis pas hostile à cette mesure, mais je demande, dans l'intérêt de Québec et au nom du peuple, que nous imposions à cette compagnie les mêmes conditions que nous avons imposées au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que l'article que l'on a ajouté pourvoit à tout ce que vient d'exprimer mon honorable ami. Voici le nouvel article adopté par le comité des chemins de fer :

11a. Les articles 17 et 18 du chapitre 98 des statuts de 1887 s'appliqueront, *mutatis mutandis*, à la compagnie et à son entreprise, ses immunités et facilités, et toutes les autres compagnies jouiront de droits et privilèges égaux sur le chemin de fer de la compagnie et à l'égard de toutes ses facilités.

M. MACLEAN : Ne devrait-on pas adopter quelque disposition pénale ou quelque mesure qui permette au gouvernement d'assurer la mise en vigueur de cet article?

Le PREMIER MINISTRE : Il me semble que les tribunaux pourront y voir.

M. WADE : Le comité des chemins de fer du Conseil privé a le pouvoir de l'appliquer.

M. MACLEAN : Mais, nonobstant toutes dispositions semblables, une compagnie particulière peut avoir la haute-main sur une ligne de terminus, comme cela s'est vu dans le cas de grandes villes des Etats-Unis, où toutes les voies ferrées sont entre les mains d'un même syndicat. Une compagnie de terminus de Saint-Louis a la haute-main sur deux ponts et est maîtresse de la situation à cet endroit-là.

M. BRITTON : Non pas ; elle est obligé de faire circuler les wagons d'une autre compagnie.

M. MACLEAN : Et, cependant, la ville de Saint-Louis se plaint de cette compagnie-là ; voilà qui est important. Nous n'avons dans notre pays qu'un faible réseau national de chemin de fer, mais ce n'en est pas moins un bien précieux. Le meilleur acheminement vers la nationalisation des chemins de fer consiste à se ménager une entrée dans tous les grands centres. Si une compagnie particulière a la haute-main sur l'entrée des grandes villes, ces dernières et le public en général peuvent en souffrir grandement s'il n'est pas pris de mesures pour les protéger. J'espère que, dans le cas actuel, le gouvernement n'agira qu'avec la plus grande prudence, et que le premier ministre et le ministre des Chemins de fer et Canaux vont ajouter des dispositions complémentaires. S'ils ne le font pas, je me plais à croire que le Sénat verra à compléter ce projet de loi avant qu'il soit définitivement adopté.

M. HUGHES (Victoria) : Voyons, par exemple, ce qui se passe au port de Montréal, auquel l'honorable ministre des Travaux publics (l'honorable M. Tarte) porte un si vif intérêt : chacun sait que les trains ne peuvent circuler sur les quais que durant la nuit, et que c'est là un des plus grands désavantages contre lesquels les expéditeurs ont à lutter. Le Grand Tronc y fait avancer un ou deux, et parfois trois trains, pour les décharger durant la nuit, et si le déchargement n'est pas terminé avant de lever du soleil, on le remet au coucher du soleil et on ramène les wagons dans les cours, à deux ou trois milles de là. Si, à Québec, les vaisseaux doivent faire voile à certain jour déterminé, et si les chemins de fer du Grand Tronc, du Pacifique Canadien, du Canada Atlantique, de Québec et du Lac Saint-Jean, et du Grand-Nord veulent faire avancer leurs trains sur les quais, où il n'y a qu'une seule voie et une seule locomotive pour mettre tous les wagons en mouvement, rien n'est plus facile, si la compagnie de terminus entend favoriser une ligne plus qu'une autre, que de tenir à l'écart, des heures durant, les wagons d'une ligne pour permettre à une autre d'embarquer ses marchandises à bord des steamers. C'est sur ce seul point-là que je demande qu'il soit pris des mesures de précaution. Si l'on accorde à toutes les autres compagnies le droit de faire circuler leurs trains et leurs locomotives sur le chemin, je suis persuadé que le pont de Québec en bénéficiera largement et qu'il acquerra de l'importance ; mais, si on lui laisse un échappatoire, on peut être certain que la compagnie en profitera pour saigner à blanc les autres chemins de fer.

M. WADE : Les remarques de l'honorable député (M. Hughes) sont très justes, mais il verra que le bill pourvoit à tous ces inconvénients-là ; cette compagnie est sujette aux

dispositions de l'article 240, tel qu'amendé de la loi relative aux chemins de fer, qui stipule que la compagnie de chemin de fer doit accorder toutes facilités à n'importe quel expéditeur de marchandises. Le comité des chemins de fer du Conseil privé est le pouvoir souverain en cette matière ; mais il y a encore une autre sauvegarde : il est expressément dit dans ce bill que la compagnie n'accordera à aucune compagnie les facilités qu'elle refusera à d'autres.

M. MACLEAN : Supposez qu'une injustice soit commise, comment la redresserez-vous ?

M. WADE : Ce sera au comité des chemins de fer du Conseil privé de s'occuper de ce cas. De plus, l'exécutif a droit de réglementer les tarifs et de fixer le maximum des tarifs que cette compagnie pourra imposer. Par conséquent, si l'exécutif a la haute-main sur les tarifs et si le comité des chemins de fer du Conseil privé a le droit de voir à ce que toutes les compagnies de chemins de fer ou de transport soient également traitées, il me semble que le comité des chemins de fer de la Chambre a fait tout ce que dictait la prudence dans le but de prévenir les embarras imaginaires de l'honorable député.

M. HUGHES (Victoria) : Dans le cas où les locomotives de cette compagnie de terminus ne suffiraient pas à rendre les wagons sur les quais ou à les ramener dans un délai raisonnable, est-il stipulé que le gouvernement ou le comité des chemins de fer du Conseil privé pourront intervenir et ordonner que les locomotives du Pacifique Canadien ou du Grand Tronc auront droit de circuler sur le chemin?

M. WADE : L'article 240 de la loi relative aux chemins de fer est en tous points semblable à l'article 2 de l'Acte des Chemins de fer d'Angleterre, de 1854, qui a été amendé en 1888, je crois. Nombre de décisions ont été rendues en vertu des deux articles, et ces décisions ont clairement défini les obligations des compagnies. Les commissaires des chemins de fer d'Angleterre, dont les attributions sont les mêmes que celles du comité des chemins de fer du Conseil privé, est autorisé à réquisitionner de nouvelles locomotives en cas de besoin ; le comité des chemins de fer du Conseil privé est revêtu du même pouvoir, et si on ne se conforme pas à ses ordres, tout intéressé a droit de s'adresser à la cour Suprême du Canada, de demander que l'ordre du comité soit changé en une ordonnance de la dite cour et qu'il y soit donné effet au moyen d'un mandamus ou d'un bref d'injonction.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi ne pas faire comme lorsqu'il s'est agi du bill du Pas du Nid-de-Corbeau et ne pas accorder aux autres compagnies le droit de faire circuler leurs trains sur cette ligne?

Le PREMIER MINISTRE : Je crois que le bill y pourvoit déjà.

M. HUGHES (Victoria) : Est-il permis aux autres compagnies de faire circuler leurs locomotives sur ce chemin?

Le PREMIER MINISTRE : Assurément.

M. HUGHES (Victoria) : Il est dit dans le bill que la compagnie accordera les mêmes facilités à tous les autres chemins de fer.

Le PREMIER MINISTRE : L'article se lit comme suit :

> Les articles 17 et 18 du chapitre 98 des statuts de 1887 s'appliqueront, *mutatis mutandis*, à la compagnie et à son entreprise, ses immunités et facilités, et toutes les autres compagnies jouiront de droits et privilèges égaux sur le chemin de fer de la compagnie et à l'égard de toutes ses facilités.

Il me semble que cela doit parfaitement rencontrer les vues de mon honorable ami.

M. MACLEAN : Et dans le cas où les droits égaux seraient très maigres?

Le PREMIER MINISTRE : Eh bien ! alors, mon honorable ami n'aura plus qu'à l'écrire au World et à demander à ce journal de faire un peu de bruit à ce sujet.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

POUR FAIRE DROIT A LILIAS MIDDLETON.

M. MACLEAN : Je propose que le bill (n° 128) tendant à faire droit à Lilias Middleton soit lu la troisième fois.

M. BRITTON : A propos de ce cas particulier, je désire revenir et insister sur la motion que j'ai déjà présentée au cours de la session actuelle au sujet de cette question de divorce. Jamais plus que dans le cas actuel on ne saurait avoir de meilleures raisons de faire droit à quelqu'un ; jamais il ne fut de preuve plus facile que celle qui se rattache à cette affaire, et cependant, cette femme, malheureusement unie à un homme méchant, et ayant toutes les raisons de demander la dissolution du lien matrimonial, est obligée de débourser $458 en sus des honoraires qu'elle a payés à son avocat. Voilà qui démontre combien il est difficile aux personnes dont les ressources sont restreintes d'obtenir justice dans des cas où la loi du pays permet le redressement des griefs. Sans vouloir ajouter aux raisons qui déterminent l'obtention du divorce, mais prenant seulement pour exemple le cas où tous admettent qu'il y a lieu à divorce, je dis que les dépenses qu'il faut faire pour l'obtenir constituent un empêchement pour bien des gens.

M. l'ORATEUR : La Chambre est-elle d'avis que ce bill soit lu une troisième fois maintenant?

Le PREMIER MINISTRE : Sur division.

La motion est adoptée sur division, le bill lu la troisième fois et adopté.

TROISIEME LECTURE EN COMITE.

Bill (n° 129) concernant la Compagnie de chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack.—(M. Monk.)

Bill (n° 135) concernant le Chemin de fer du Grand Nord du Canada.—(M. McCarthy.)

Bill (n° 130) pour faire droit à James Ward McDonald (sur division).—(M. Lennox.)

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

Le MINISTRE DES FINANCES présente un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR lit le mesage comme suit :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes les estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1902, et conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 18 mai 1901.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier certaines résolutions proposées au sujet de subventions à accorder à des compagnies de chemins de fer, de chemins de fer à construire et d'autres travaux y mentionnés.

A la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour une ligne ferrée depuis un point sur la ligne du Grand-Tronc entre King et Newmarket, Ontario, jusqu'à Schomberg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, de 1897, n'excédant pas 15 milles, $48,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est la continuation de celui qu'on a voté en 1897 ; le chemin de fer dont il s'agit traverse une région accidentée, située au nord de Toronto ; il serait déjà construit si le ministère avait pu approuver les plans qu'on lui a soumis et n'avait pas reconnu un danger dans la configuration des pentes et des courbes exposées dans ce plan. Après avoir rejeté ces plans, le ministère a chargé un de ses fonctionnaires d'aller examiner le terrain et voir s'il n'y avait pas moyen de construire une ligne plus avantageuse. Finalement, on a arrêté le plan d'une route qui nous sera acceptable, je crois. Le délai relatif à l'application du crédit doit expirer le 1er août prochain, et comme on n'a pas poursuivi les travaux, il est nécessaire de voter cette subvention de rechef.

M. WALLACE : De quel endroit sur la ligne du Grand Tronc ce chemin doit-il partir ?

Sir WILFRID LAURIER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'un point situé entre King et Newmarket ; je ne connais pas suffisamment les lieux pour préciser davantage. Peut-être l'honorable député sait-il lui-même de quel endroit il s'agit.

M. WALLACE : Je le sais, mais je veux qu'on me dise où cette ligne doit se relier au Grand Tronc.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelque part entre ces deux endroits-là.

M. WALLACE : Ils sont situés à douze milles l'un de l'autre.

L'honorable M. HAGGART : L'ancien crédit était destiné à un chemin de fer électrique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non pas.

L'honorable M. HAGGART : Ce chemin de fer traverse-t-il le comté de M. Mulock ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Une des dispositions comportait qu'on pourrait se servir de l'électricité comme force motrice.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'en est pas fait mention dans le bill.

M. MACLEAN : Qui est-ce qui demande la subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est M. l'avocat Barwick qui a sollicité le renouvellement.

M. MACLEAN : Ce monsieur représente la compagnie qui détient la charte du Métropolitain, qui est un chemin de fer électrique, je crois ; la ligne dont il s'agit ici est un embranchement de ce réseau-là, et ce sera un chemn de fer électrique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelles que soient les intentions de ces gens-là, il n'a pas encore été question de cela, et le crédit qui a déjà été accordé, nous l'avons voté comme d'habitude.

M. WILSON : L'honorable ministre a-t-il déposé sur le bureau de la Chambre les documents qu'il a promis ce matin et qui se rattachent aux subventions complémentaires accordées aux trois chemins de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous les aurons lundi.

M. WALLACE : Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il s'agit ici d'un chemin de fer électrique, ou s'il sera loisible à la compagne de le convertir en chemin de fer électrique ; je veux qu'on me dise si, d'après la teneur de ce crédit, la compagnie aura droit d'exploiter un chemin de fer élec-

trique se rattachant au Métroplitain qui traverse Newmarket. Je crois que l'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart) avait raison de dire qu'on se proposait tout d'abord de se servir de l'électricité comme force notrice sur cette ligne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'a pas été plus question de cela dans le cas actuel que dans aucun autre. Si les promoteurs de ce chemin entendent se servir de l'électricité comme force motrice, la question sera prise en considération lorsque viendra le moment de passer le contrat ; mais nous n'en sommes pas encore rendus là.

M. WALLACE : On devrait le savoir lorsqu'on nous demande de voter les fonds.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Lorsqu'on nous a demandé de permettre la construction ou l'exploitation de cette ligne, il n'a jamais été question de chemin de fer électrique.

M. WALLACE : Quels sont les directeurs de la compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais le dire en ce moment. On m'apprend à l'instant qu'un arrangement a été conclu avec la compagnie en juillet 1899, mais que rien n'a encore été fait. Il n'a jamais été question de l'exploitation de ce chemin avec l'électricité comme force motrice, et il n'en a pas été fait mention dans le contrat. M. Barwick nous a tout simplement adressé la demande ordinaire.

M. WALLACE : Puis-je la voir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que désire apprendre l'honorable député ?

M. WALLACE : Tout.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il me semble que l'honorable député devrait se fier à ma parole lorsque je lui dis que je n'ai ici que la correspondance de M. Barwick.

M. WALLACE : Je veux savoir quels sont les membres de cette compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je l'ignore.

M. WALLACE : Ce renseignement doit se trouver au ministère de l'honorable ministre et on devrait le déposer. Nous voulons savoir quels sont ceux qui font partie de la compagnie.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le président en est M. Charles D. Warren ; voici sa signature apposée au bas de la demande de renouvellement de la subvention.

M. WALLACE : L'honorable ministre voudra-t-il déposer sur le bureau de la Chambre tous les documents qui se rattachent au chemin de fer de Schomberg à Aurora ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai communiqué à l'honorable député tous les renseignements que je possède.

M. WALLACE : Le ministre nous a donné le nom du président ; quels sont les noms des autres personnes qui composent cette compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A part celui de M. l'avocat Barwick, je ne connais que le nom de M. Warren.

M. WALLACE : Ce monsieur est président de la compagnie de chemin de fer électrique, et la ligne en question s'y rattache, sans doute. Nous voulons avoir des renseignements complets et l'honorable ministre ne dépose qu'un seul document sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A quoi bon tout ce bavardage, puisque je n'ai pas d'autres renseignements à communiquer ?

M. WALLACE : L'honorable ministre a toute une liasse de papiers à la main.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est vrai, mais je n'entends pas les communiquer.

M. WALLACE : En adressant sa demande, le président est tenu d'exposer les raisons sur lesquelles doit s'appuyer le ministre pour demander ce crédit de $48,000. C'est ce renseignement-là que nous voulons avoir et ce n'est que juste, je crois, car nous y avons droit. Le ministre peut se croiser les bras et faire l'indifférent si bon lui semble, mais ce n'est pas ainsi qu'on doit demander des crédits ; ce n'est pas ainsi qu'on doit traiter la Chambre ; celle-ci a droit d'exiger tous les documents qui justifient la demande qui a été faite et de connaître les raisons qu'on a fait valoir pour obtenir cette subvention. Nous voulons savoir s'il s'agit d'un chemin de fer à vapeur ou d'un chemin de fer électrique ; nous voulons savoir si cette ligne doit se relier au Grand Tronc ou au Métropolitain électrique qui passe à Aurora et à Newmarket. Le ministre dit qu'il ne nous communiquera que les renseignements qu'il lui plaira ; qu'il me permette pourtant de lui faire observer que nous avons droit de tout savoir, que nous avons droit de connaître les noms des directeurs de cette compagnie. On se contente de dire que M. Charles D. Warren en est le président et M. Barwick l'avocat. Nous avons droit à des renseignements plus complets que cela. L'honorable ministre a tous les documents dans la main ; que ne les dépose-t-il sur le bureau de la Chambre ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai rien par devers moi,

il n'y a rien au ministère qui puisse faire connaître les noms des directeurs de la compagnie. Les papiers font voir que M. Warren est président de cette compagnie et que M. Barwick en est l'avocat.

M. MACLEAN : Quelle est la teneur du document qui porte la signature de ces messieurs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je vais lire le document que j'ai reçu de M. Barwick :

Re Schomberg et Aurora.

Au cours de la session de 1897, le parlement a accordé une subvention de $3,200 par mille "à la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour 15 milles de son chemin, à partir d'un point sur le Grand-Tronc entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg, dans la province d'Ontario ".

C'est M. C. D. Warren, de Toronto, qui est l'âme dirigeante de la compagnie ; il y a plus d'un an que cette dernière a soumis ses plans à l'approbation, mais, de l'avis du ministère, les pentes étaient beaucoup trop rapides. Le gouvernement envoya son ingénieur faire l'examen du parcours projeté de la ligne ; ce monsieur conseilla certaines modifications, de nouveaux plans furent préparés et envoyés pour être approuvés, mais l'arrêté du conseil requis se fit longtemps attendre.

Il n'y a pas plus de dix jours que la compagnie a reçu les plans qu'elle avait ainsi envoyés.

Ce document ne porte pas de date, mais il n'y a pas plus d'une semaine que je l'ai reçu.

En vertu des dispositions de la loi relative aux subventions aux chemins de fer, la construction de la ligne devrait être parachevée le 1er d'août de cette année (1901). Les travaux auraient été complétés dans le délai prescrit si les plans avaient été approuvés plus tôt ; mais il nous est maintenant impossible de faire délivrer les rails au mois d'août de cette année. La compagnie est de bonne foi et elle se propose de construire cette ligne qui, en vertu d'une législation plus récente, doit maintenant se prolonger jusqu'au lac Bond, rue Yonge.

La compagnie a demandé que la subvention lui fût votée de nouveau.

Les faits plus hauts mentionnés sont à ma connaissance personnelle, je sais qu'ils sont absolument exacts et que si la construction de la ligne n'est pas parachevée dans le délai déterminé, ce n'est pas pour d'autres raisons que celles qui sont ici exposées.

(Signé) W. BARWICK,
Avocat de la compagnie.

Il y a d'autres mémoires de M. Barwick et du secrétaire. Voici la demande que m'a adressée le président de la compagnie :

A l'honorable
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—En vertu du chapitre 4, article 2, 60-61 Victoria, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora une subvention pour 15 milles de son chemin, à partir d'un point sur le Grand-Tronc entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg, dans la province d'Ontario, et d'après une des conditions auxquelles cette subvention fut votée, les dits 15 milles de chemin de fer devraient être complètement construits le 1er août 1901. La compagnie n'a pas pu se conformer à cette condition par suite du retard occasionné surtout par le choix d'une pente à la convenance du ministère des Chemins de fer.

La compagnie demande que la loi relative aux subventions aux chemins de fer de cette année lui accorde une extension de délai pour se conformer à la condition plus haut mentionnée.

(Signé) CHAS. D. WARREN,
Président.

(L.S.)
Daté à Toronto, ce 14 mars 1901.

M. MACLEAN : Enfin, nous tenons ce renseignement ; ce n'était pas dans le but de créer des embarras au ministre des Chemins de fer que nous le demandions. Nous l'aurions obtenu plus facilement si le directeur général des Postes se fût trouvé ici. Le ministre lui-même sait à quoi s'en tenir au sujet de cette compagnie, il est au fait des efforts qu'elle a tentés depuis un an. Elle a cherché à relier nuitamment sa ligne à celle du Pacifique Canadien et elle y aurait réussi sans l'intervention de la police. Le comité des chemins de fer du Conseil privé était disposé, lui aussi, à l'aider à exécuter ses plans. Les projets de la compagnie étaient contraires aux intérêts de la ville de Toronto et plus particulièrement aux intérêts des habitants de la rue Yonge. Le plus important chemin passant qu'il y ait au Canada, c'est la rue Yonge, qui se prolonge de Toronto à Simcoe. Cette compagnie, dont M. Warren est l'âme dirigeante, ayant obtenu le droit de construire un chemin de fer électrique, résolut de faire circuler sur cette route-là un moteur électrique pesant cent tonnes. Les électeurs de mon honorable ami d'York-ouest (M. Wallace) et les miens portent le plus vif intérêt à la construction de ce chemin ; nous voulons qu'ils sachent quels sont ceux qui s'adressent au parlement, et si on doit construire le chemin. Je crois que l'on est prêt à en entreprendre la construction. Le ministre voudrait-il me dire s'il a approuvé les plans ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous les avons renvoyés.

M. MACLEAN : Après les avoir approuvés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore s'ils sont définitivement approuvés. Je ne crois pas que l'arrêté du conseil soit encore signé.

M. MACLEAN : La subvention ne sera pas octroyée tant que les plans n'auront pas été approuvés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. WALLACE : Le plus extraordinaire en tout ceci, c'est que la résolution dit que la ligne pourra partir de n'importe quel point entre King et Newmarket. Ces deux endroits sont situés à douze milles l'un de l'autre, et le chemin de fer qui devra partir d'un point

quelconque dans les limites de ces douze milles aura une longueur de quinze milles. Le ministre dit qu'on a approuvé le parcours projeté de la ligne ; nous voulons savoir quel sera ce parcours. Le chemin devra-t-il partir de la station de King, d'Aurora, de Newmarket, ou d'un point entre ces endroits-là ?

M. ROBINSON (Elgin) : Je crois que la subvention accordée à ce chemin de fer électrique—ne s'agit-il pas d'un chemin de fer électrique ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'en sais rien.

M. ROBINSON : Ce chemin traverse une des parties les mieux cultivées et les plus peuplées du comté d'York, et l'on devrait rougir de subventionner cette ligne-là. Si le gouvernement eût mieux connu ce dont il s'agissait, il n'aurait pas donné dans un tel panneau ; il se prête aujourd'hui au plus grand scandale qui se soit jamais vu. Si ces gens-là ne sont pas capables de construire un chemin de fer dans cette partie du pays ni d'en retirer des bénéfices, ils feraient mieux de ne jamais s'occuper de ces sortes d'affaires. Je passerais la nuit ici plutôt que de laisser voter ce crédit, car je considère que c'est une vraie honte.

M. SPROULE : S'agit-il d'un chemin de fer électrique ou d'un chemin de fer à vapeur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'entends dire ce soir, pour la première fois, qu'on se servira de l'électricité pour exploiter ce chemin. Nous n'avons jamais accordé, et personnellement, je n'accorderai jamais de subventions destinées à aider à la construction de tramways ou de chemins de fer électriques dans ce pays, et ce n'est pas ce que nous nous proposons en accordant cette subvention. Si cette compagnie entend construire un chemin de fer électrique, elle n'aura pas droit à la subvention, voilà tout.

M. ROBINSON (Elgin) : Elle n'en aura pas besoin parce que sa ligne doit traverser une excellente région.

Le PREMIER MINISTRE : On se propose de construire nombre de chemins de fer dans d'excellentes parties du pays.

M. ROBINSON (Elgin) : Et l'on vient cependant vous jeter de la poudre aux yeux.

M. MACLEAN : Je dois dire, en l'absence du directeur général des Postes, qui, je le sais, a conseillé au gouvernement d'accorder cette subvention, que la ligne en question doit desservir une partie du pays qui manque absolument de communications par chemins de fer. Si je ne me trompe, ce chemin doit aboutir à un endroit d'où la station de chemin de fer la plus rapprochée est à une distance de quinze ou dix-neuf milles, bien qu'il doive traverser le comté d'York qui passe pour sillonné de voies ferrées. Je sais que le directeur général des Postes porte le plus vif intérêt à la construction de ce chemin.

M. SPROULE : La même compagnie possédant un chemin de fer dont les wagons, se rendant au delà de Bond Lake jusqu'à Aurora, sont mus par l'électricité, il est possible, sinon probable, qu'elle se propose d'employer la même force motrice sur cette voie ferrée.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si l'électricité sert de force motrice, il va sans dire que la compagnie n'obtiendra pas la subvention.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle ne recevra pas de subvention pour un chemin de fer électrique. Nous n'inaugurerons pas un pareil système.

M. SPROULE : Si l'on en juge par cette lettre, il semble que la compagnie se propose de construire un chemin de fer électrique. De plus, la résolution dit que la voie commencera à un point situé entre King et Newmarket et se rendra jusqu'à Schomberg. Cela n'est pas assez explicite. L'endroit choisi pourra être le township de King dont la limite est à quelques milles seulement de Newmarket ou King's Station qui en est éloigné de dix milles. Mais les promoteurs de cette compagnie étant propriétaires du chemin de fer électrique entre Toronto et Aurora, il est probable, comme je l'ai dit, qu'ils se proposent de prolonger dans cette direction cette voie ferrée électrique.

M. ROBINSON (Elgin) : Je propose que l'item de $48,000 pour le chemin qui sera construit de Newmarket à Schomberg soit biffé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qui appuiera cette motion?

M. ROBINSON (Elgin) : L'un des représentants d'York.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit qu'il n'inaugurera pas le système de donner des subventions à des chemins de fer mus par l'électricité.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, j'ai parlé des tramways.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a parlé des chemins de fer. Il y a à peine un instant, nous accordions une charte autorisant la construction d'une des voies ferrées les plus importantes du Canada, s'il faut en croire l'opinion publique. Les convois de la compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec seront mus par l'électricité, si je ne me trompe. Vous accordez une subvention au pont de Québec. M. Booth, tout d'abord entendait se servir de l'électricité sur cette voie ferrée. J'espère qu'avant longtemps tous les chemins de fer du Canada seront mus par l'électricité et rien ne s'oppose à ce qu'ils reçoivent des

subventions. Je crois que la loi des chemins de fer s'applique aussi bien aux compagnies qui emploient l'électricité qu'à celles qui font usage de la vapeur comme force motrice. Toujours est-il que nous avons certainement autorisé il y a quelques instants les différents chemins de fer qui se rendent jusqu'à Québec à employer l'électricité sur leur terminus.

Le PREMIER MINISTRE : Les convois de la Compagnie du pont de Québec pourront être mus par l'électricité, mais il n'en est pas question encore. Je ne sais pas ce qui aura lieu plus tard. Un jour viendra peut-être où les trains circulant sur ces voies ferrées seront mus par l'électricité. Ce que mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et Canaux, a voulu dire c'est que les tramways électriques peu coûteux ne seront pas subventionnés.

M. WALLACE : Le gouvernement a toujours fait beaucoup de différence entre un tramway et un chemin de fer mû par la vapeur. Ces derniers peuvent importer leurs rails en franchise tandis que les tramways doivent payer les droits. Ce subside est accordé à un chemin de fer mû par la vapeur qui se raccordera au Grand Tronc de chemin de fer à un point situé entre King et Newmarket.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je m'alarme à l'idée de dire que le parlement du Canada consentira à venir en aide à tous ceux qui construiront des tramways électriques dans tout le Canada, ou des chemins de fer urbains, ou d'autres voies ferrées dont les voitures ne seraient pas mues par la vapeur, comme celles que nous avons subventionnées jusqu'ici. Un jour viendra peut-être où nous croirons sage de nous rendre à la demande de quelque entreprise particulière employant l'électricité comme force motrice.

M. le PRESIDENT (M. Britton) : La résolution sera-t-elle adoptée?

M. ROBINSON (Elgin) : Mettez-vous mon amendement aux voix.

M. le PRESIDENT (M. Britton) : Ce n'est pas un amendement.

M. ROBINSON (Elgin) : J'ai droit d'enregistrer mon protêt contre cette subvention. J'ai proposé un amendement et je désire savoir s'il est contraire au règlement.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami désire que son amendement soit mis aux voix il peut demander le vote. Nous sommes appelés à dire si l'item sera adopté. L'honorable député peut demander que la question soit mise aux voix, s'il le désire.

M. ROBINSON (Elgin) : Je demande le vote. Il est temps, je crois, de cesser cette pratique.

La résolution est adoptée : Pour, 23 ; contre, 4.

A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest, pour sa voie ferrée depuis Cambellton, sur l'Intercolonial, Nouveau-Brunswick, vers les Grandes Chutes, au lieu de la subvention accordée par le paragraphe 10, de l'article 2 du chapitre 4, de 1897, n'excédant pas 20 milles, $64,000.

L'honorable M. HAGGART : Cette résolution a-t-elle été modifiée, ou s'agit-il seulement d'une subvention à voter de nouveau?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est la même résolution, mot à mot.

A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique pour 36 milles de sa ligne depuis un point à ou près Shawville, franchissant la rivière Ottawa via l'Ile Calumet, jusqu'à Pembroke, y compris la construction de ponts sur les deux bras de l'Ottawa à l'Ile Calumet, et dont 14 milles prendront la place de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chapitre 4, article 3, paragraphe 2, de 1897, n'excédant pas $115,200.

L'honorable M. SUTHERLAND : M. Beemer a soumis une liste des subventions accordées qui comprenait, je crois, une subvention datant de la dernière ou de l'avant-dernière session. Nous lui avons permis de suivre un autre parcours plus utile au public, croyions-nous, et il demande maintenant d'appliquer la subvention aux trente-six milles du nouveau tracé. Il n'aime pas la proposition du ministre qui applique l'octroi à deux voies différentes et nous demande de subventionner trente-six milles de l'une ; la subvention accordée à l'autre, cela va de soi, sera caduque, si la voie n'est pas construite.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous accordons la même subvention pour trente-six milles de la voie ferrée.

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui, et si M. Beemer ne construit pas les autres quatorze milles, la subvention sera caduque.

M. MURRAY : Que dit l'honorable député (M. Sutherland) ?

L'honorable M. SUTHERLAND : M. Beemer demande de ne pas reporter ailleurs la subvention accordée aux quatorze milles de chemin de fer. L'honorable député (M. Murray) connaît la route que suivra le chemin de fer.

M. MURRAY : Oui.

L'honorable M. SUTHERLAND : Il n'aime pas le partage de la subvention et je conseillais au ministre des Chemins de fer d'accorder l'octroi aux trente-six milles de voie ferrée et de laisser en suspens la subvention accordée aux quatorze autres milles. Si ces derniers ne sont pas construits, la subvention deviendra caduque, cela va de soi.

M. MURRAY : Très bien. Il lui faudra un crédit spécial l'an prochain pour jeter

un pont sur la rivière, à l'île Calumet, autrement la compagnie ne pourra pas exécuter les travaux.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député (M. Sutherland) comprendra que c'est augmenter la subvention et qu'il doit obtenir l'approbation du Gouverneur général.

L'honorable M. SUTHERLAND : Cela n'augmente pas le montant.

L'honorable M. HAGGART : Une partie de la subvention a été accordée précédemment pour quatorze milles de voie ferrée. Vous voulez appliquer cet octroi aux trente-six milles et le laisser en suspens quant aux quatorze milles. Par conséquent, vous augmentez d'autant le montant.

L'honorable M. SUTHERLAND : Nous l'augmentons dans un sens. Il m'en a parlé à la hâte.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Que la résolution demeure en suspens.

L'honorable M. HAGGART : Nous ne nous opposons pas à la résolution, pourvu que vous rectifiez l'erreur.

M. HUGHES (Victoria) : Je demanderai au ministre des Chemins de fer où se trouve mentionnée la subvention au chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool ? Est-elle devenue caduque.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas, mais rien ne nous prouve que l'entreprise est commencée. Les promoteurs ne nous ont pas appris qu'ils étaient prêts à entreprendre les travaux. Il est inutile d'encombrer la loi relative aux subventions en mentionnant les octrois à voter de nouveau si rien ne nous justifie de le faire.

M. HUGHES (Victoria) : Je sais que les travaux sont commencés et que la compagnie a acquis le droit de passage sur un grand nombre de milles.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce qu'on a fait pendant quelque temps, puis les travaux ont été suspendus.

M. HUGHES (Victoria) : Non. L'entreprise a été mise en marche l'hiver dernier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certains travaux ont été exécutés il y a deux ans.

M. HUGHES (Victoria) : Pas un seul piquet n'a été planté. Rien n'a été fait avant l'hiver dernier.

A la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive-Nord, pour sa voie ferrée depuis un point sur sa ligne entre Sudbury et Little Current jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer central d'Algoma et de la Baie d'Hudson à ou près la rivière Goulais, en sus et en nouveau prolongement de son chemin de fer subventionné par le chapitre 8, article 2, paragraphe 6, de 1900, une longueur additionnelle n'excédant pas 130 milles, $416,000.

L'honorable M. HAGGART : Vu qu'il s'agit d'une subvention nouvelle, je suppose que le ministre déposera sur le bureau toute la correspondance qui s'y rattache.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se préoccupe beaucoup de la correspondance.

L'honorable M. HAGGART : Nous voulons l'avoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sera surpris de constater combien la correspondance est peu volumineuse.

L'honorable M. HAGGART : Il peut y avoir des lettres remplies d'intérêt et nous désirons les voir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si le mobile de cette demande est la curiosité, je crains beaucoup que l'attente de l'honorable député ne soit trompée. Il ne trouvera rien qui vaille la peine d'être lu. Je n'ai pas parmi ces paperasses toute la correspondance échangée. Il est impossible d'obtenir des copies de la correspondance complète à moins de perdre beaucoup de temps, plus de temps que nous n'en avons à notre disposition. Plusieurs fois à ma connaissance tous les commis du ministère ont dû préparer des documents que personne n'a consultés. On ne les demandait pas, parce qu'on voulait en prendre connaissance, mais dans l'unique dessein d'avoir un prétexte de prétendre que les renseignements n'étaient pas fournis. Les documents leur ont été distribués à profusion. Voici une carte bien faite et facile à comprendre indiquant quel sera le parcours du chemin de fer de Manitouline.

Le chemin de fer de Manitouline et de la Rive Nord a fait le sujet de bien des débats récemment. Il s'agit de construire depuis Meaford un chemin de fer qui traversant la péninsule et le détroit, se rendra à Sudbury et desservira le pays qui se trouve à l'extrémité orientale du lac Supérieur. Le gouvernement d'Ontario favorise cette entreprise au grand contentement de la population de la province, et M. Clergue et ses associés activent énergiquement l'exécution des travaux. Je ne doute pas que, grâce à l'aide du gouvernement d'Ontario et à la subvention que nous nous proposons de lui donner, la compagnie mènera rondement l'entreprise à bonne fin et qu'il en découlera des résultats avantageux.

M. SPROULE : Le tronçon de la voie ferrée qui se trouvera entre Meaford et Owen-Sound passera dans une région qui n'est pas encore desservie par un chemin de fer. Ce sera une très utile voie de raccordement pour les réseaux de l'est et de l'ouest.

Entre Owen-Sound et Wiarton, il existe un chemin de fer exploité par le Grand Tronc. S'il était possible d'obtenir le droit de circulation sur la voie qui s'étend d'Owen-Sound à Wiarton et qui est peu utilisée présentement, la compagnie ne serait pas obligée d'y construire un chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en construire un nouveau.

M. SPROULE : N'avez-vous pas accordé une subvention pour cette partie de la voie ferrée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La subvention ne s'applique pas à cette partie du chemin ni à aucune partie de la voie au sud ou à l'est de Little-Current.

M. SPROULE : Pour se rendre de Wiarton à la baie de Colpoy, on passe sur la péninsule, où aucun chemin n'existe. La grande difficulté consistera à entretenir un bateau traversier dans le chenal qui n'a que 17 milles de largeur, mais qui est fort profond et exposé aux vents de l'ouest. Je crains qu'un bateau traversier ne puisse faire le service à cet endroit. S'il en est autrement, le chemin de fer sera indubitablement très utile et très avantageux à cette partie d'Ontario qui s'étend au sud et à l'ouest de la baie Georgienne.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les gros vaisseaux brise-glaces passent n'importe où.

M. SPROULE : Ce n'est pas tant la glace qui est à craindre que les eaux soulevées pendant les tempêtes. Bien qu'il n'y ait pas une grande étendue de terres arables sur l'île Manitouline, celle-ci est bien colonisée et la population retirera de grands avantages de la construction du chemin de fer.

M. HUGHES (Victoria) : Il me semble qu'aucune subvention n'est accordée pour la voie ferrée sur l'île Manitouline, la péninsule, ou dans le comté de Grey, entre Meaford et Owen-Sound.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas dans la présente résolution, mais nous avons précédemment accordé une subvention à un chemin de fer entre Little-Current et Sudbury sur le réseau du Pacifique Canadien. Ceci est un montant supplémentaire pour compléter la voie.

M. SPROULE : Dans la présente résolution, quelque chose est-il accordé pour une voie ferrée entre Wiarton et la baie de Colpoy ?

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. SPROULE : Comment espérez-vous construire un chemin de fer, sans subvention ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne crains pas de dire qu'on reviendra à la charge. Les promoteurs nous ont représenté que pendant la présente saison, ils ne pourraient construire que 130 milles du chemin de fer de plus, et nous n'avons subventionné que les travaux qu'ils sont en mesure de faire cette année. Tout l'Algoma-central, qui est un tronçon du même réseau, a été adjugé. Une partie du chemin a été subventionnée précédemment. Le ministre a raison de dire que ces travaux ne termineront pas la voie ferrée jusqu'à l'autre bout de la péninsule, mais ils la prolongeront dans cette direction. En vertu du contrat signé avec le gouvernement provincial, les directeurs de la compagnie sont obligés de construire le chemin de fer en entier.

M. SPROULE : Cela ne cadre pas avec les déclarations des journaux qui annonçaient que les travaux seraient commencés aux deux extrémités de la ligne, à Meaford aussi bien qu'à Little-Current. La compagnie pourra peut-être gagner la subvention offerte il y a deux ans pour la construction d'une voie ferrée entre Meaford et Owen-Sound. Ce raccordement serait très avantageux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que c'est le dessein de la compagnie.

M. SPROULE : S'il en était autrement, on tromperait les villes situées au sud de la baie Georgienne qui ont signé une requête qu'elles ont appuyée par une nombreuse députation à Ottawa, à condition que les travaux de construction seraient commencés aux deux extrémités de la ligne en même temps.

L'honorable M. HAGGART : Si je ne me trompe, le chemin de fer ne se rend pas à Wiarton. Il part d'un point situé entre Sudbury et Little-Current et se relie à la voie ferrée qui, du Sault Saint-Marie, se dirige vers le nord. Une grand partie de ce chemin de fer doit coûter plus de $15,000 par mille ; cependant, le gouvernement n'a pas pris de mesures pour payer plus de $3,200 mille.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tous les montants mentionnés dans la marge ne paraîtront pas dans le bill. Ils sont mis là dans l'intérêt du comité. La limite n'est pas de $3,200 par mille ; elle dépend d'une échelle mobile que l'honorable député connaît bien. Ces montants servent à nous donner un aperçu de ce que le chemin nous coûtera, mais ils ne sont pas reproduits dans le bill.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Toutes les subventions, tant anciennes que nouvelles, tombent sous le coup des dispositions de l'article 1 du bill.

M. SPROULE : Bien des gens habitant la péninsule seront désappointés, car, pendant

les élections, bien des arguments employés contre nous consistaient à dire que le gouvernement accordait cette subvention pour la construction d'une voie ferrée dans la presqu'île. Je crains beaucoup que leurs sentiments changent quand ils seront désabusés, car pas un mille de cette voie ferrée n'est subventionné. Je crois que la Compagnie Clergue désire construire une voie ferrée sur ses terres et ses terrains miniers, et suspendre indéfiniment la construction du chemin de fer Manitouline.

L'honorable M. HAGGART : Je ne comprends pas encore ce qu'a dit le ministre des Finances. Nous accordons $3,200 par mille et, quand le chemin de fer coûte plus de $15,000 par mille, nous ajoutons à ces $3,200 la moitié du coût de la construction excédant $15,000, jusqu'à concurrence de $6,400 ; alors, il faut que le Gouverneur général recommande à la Chambre de voter un montant déterminé. Comment cela se peut-il, suivant la méthode adoptée par le ministre des Finances ?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est facile, car le maximum est de $6,400 par mille. A vrai dire, cinq fois sur six, ce montant ne sera pas payé, et il est inutile de l'indiquer. Néanmoins, la résolution permet au ministre d'accorder une subvention jusqu'à concurrence de $6,400 par mille, si le chemin de fer coûte très cher. L'article 1 le stipule.

M. WALLACE : La résolution mentionne $416,000, mais la subvention sera peut-être de $832,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est possible.

M. WALLACE : Pour le projet le plus insensé dont ce parlement ait jamais eu connaissance. Autrefois, une subvention fut demandée en faveur d'une voie ferrée dont le parcours n'était pas le même, mais qui aurait desservi la même contrée. Sir John Macdonald prétendait à bien juste titre—et les choses n'ont pas changé—que, puisque ce chemin de fer devait augmenter la valeur des terres boisées et du bois abattu, comme on le prétendait, il fallait s'adresser à la législature d'Ontario et aux marchands de bois dont les limites augmenteraient si fort en valeur. Nous entendons beaucoup vanter ce pays de nos jours ; mais ceux qui ont suivi la voie du Pacifique Canadien et qui ont observé le pays environnant, savent que ce ne sera jamais une contrée agricole, sauf en quelques localités isolées. Un peu plus loin, les colons foulent les prairies du Nord-Ouest, où ils trouvent des terres qu'ils peuvent du jour au lendemain fendre du soc de la charrue. Aussi, ils n'iront guère passer leur vie parmi les roches et les cailloux de la contrée voisine, s'efforcer de déboiser et de défricher une terre et de se bâtir une cabane dans la solitude, surtout quand ils n'ont que les souches de pin, les marchands de bois enlevant tous les troncs. Quant à moi, je désire protester contre cette pratique de donner les deniers publics pour favoriser des projets semblables.

M. HUGHES (Victoria) : Le ministre a-t-il reçu du gouvernement d'Ontario quelque communication relativement à ces entreprises, ou bien ce projet est-il réellement celui du gouvernement d'Ontario dont la paternité est attribuée au ministre des Chemins de fer, qui ne semble guère connaître son rejeton ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Aucune correspondance n'a été échangée à ce sujet avec le gouvernement d'Ontario, mais j'avoue que la question a soulevé beaucoup d'intérêt, par suite des mesures énergiques prises par le gouvernement de la province pour favoriser la colonisation du Nouvel-Ontario.

L'honorable M. SUTHERLAND : Le représentant d'York-ouest (M. Wallace) doit savoir que nous avons mieux qu'une communication du gouvernement d'Ontario ; nous avons la loi adoptée par la législature qui, après mûre délibération, a jugé à propos d'accorder une subvention considérable pour encourager cette compagnie à commencer les travaux.

M. SPROULE : A quel endroit ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Dans le district que ce chemin de fer doit traverser.

M. SPROULE : Accorde-t-elle une subvention en faveur d'une voie ferrée sur l'île Manitouline et la péninsule de Bruce ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui. Mon honorable ami ne doit pas ignorer que depuis deux ou trois ans, il a été placé dans l'exploitation des mines et du bois à pâte plus de capitaux qu'il n'en faudrait pour construire ces chemins de fer.

M. WALLACE : L'argent consacré à l'exploitation des mines autres que celles de nickel et de cuivre est perdu à tout jamais. L'honorable gentleman peut acheter les actions de ces compagnies minières pour une faible partie de ce qu'elles ont coûté.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne suis pas en mesure de me prononcer sur ce sujet. Je n'ai aucun intérêt, direct ou indirect, dans ces compagnies ; mais les actions qui ne sont pas sur le marché sont entre les mains de gros capitalistes.

M. WALLACE : De quelles mines parlez-vous ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Des mines de nickel et de cuivre. De plus, l'honorable député n'ignore pas qu'il s'agit d'extraire de grandes quantités de minérai de fer dans cette contrée.

M. WALLACE : J'avais fait exception relativement aux mines de nickel et de cuivre. Celles-ci sont situées dans un rayon peu étendu et sont la propriété d'un petit nombre de capitalistes.

L'honorable M. SUTHERLAND : Voilà l'argument qui est invoqué de temps immémorial, en ce qui a trait aux parties du pays qui nous sont inconnues.

M. WALLACE : L'honorable député peut avouer son ignorance. Inutile de parler pour les autres.

L'honorable M. SUTHERLAND : J'avoue mon ignorance.

M. WALLACE : Nous prenons note de l'aveu.

Quelques VOIX : Adoptée.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si rien ne s'y oppose, je ne donnerai pas d'autre explication.

M. VROOMAN : Avant d'aller plus loin, je voudrais obtenir des renseignements plus précis touchant le chemin de fer de Lindsay à Bobcaygeon et Pontypool, en faveur duquel une subvention a, je crois, été accordée, lors de la dernière ou de l'avant-dernière session. Je désire savoir où en est la question, car cette compagnie a demandé, pendant la présente session, l'autorisation de prolonger ce chemin de fer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député sait-il quand les travaux ont été commencés?

M. VROOMAN : Pendant l'automne de cette année-là.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La subvention a été votée en 1899, et la compagnie avait deux ans pour construire ce chemin de fer.

Pour une ligne ferrée depuis Grandigue Ferry, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Arichat, n'excédant pas 8 milles, $25,600.

Le MINISTRE DES FINANCES : Du côté sud du Cap-Breton, se trouve un district populeux, appelé Ile-Madame et renfermant le chef-lieu du comté de Richmond. Cette île est séparée de la terre ferme par la passe de Lennox. Un chemin de fer sera probablement construit sur le côté sud de l'île du Cap-Breton, entre Canso et Saint-Pierre, où commence le canal qui relie l'océan aux lacs du Bras d'Or. La voie projetée passera près de Grandigue-Ferry. La population d'Arichat, qui se trouve à peine à huit ou neuf milles de distance, désire ardemment que le gouvernement construise un embranchement de l'Intercolonial sur cette ville. Cependant, nous avons cru que le parlement n'approuverait pas le projet de construire des embranchements de l'Intercolonial, et nous offrons ce subside dans l'espérance d'engager la compagnie qui construit un chemin de fer dans le voisinage, à ajouter un embranchement de huit milles depuis la traverse jusqu'à Arichat, le chef-lieu.

A la Compagnie du chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa ligne ferrée subventionnée par le chapitre 8, article 2, paragraphe 5, de 1900, dans une direction nord, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, Ontario, n'excédant pas 20 milles, $64,000.

M. HUGHES (Victoria) : Une charte a-t-elle été accordée pour la construction de ce chemin de fer ?

L'honorable M. SUTHERLAND : A l'instar de l'honorable député, je ne suis pas personnellement en faveur des subventions aux voies ferrées ; mais deux principes me guident quand il s'agit d'approuver ces résolutions. D'abord, quand un chemin de fer doit desservir un pays nouveau et favoriser l'agriculture, l'exploitation des mines ou la coupe du bois. J'aime aussi à subventionner une entreprise quand une compagnie a fait preuve de bonne volonté. Celle-ci a eu des malheurs financiers, et les porteurs d'obligations se sont emparés du chemin et l'ont toujours exploité depuis. En 1899, il ont demandé et obtenu une subvention, en s'engageant à construire les 20 milles de la voie ferrée ainsi subventionnée. Ils ont montré leur bonne foi, en risquant leurs propres capitaux pour compléter ces vingt milles. Je crois que la voie a été examinée par les ingénieurs de l'Etat et que la subvention a été payée ou qu'elle peut l'être. Les intéressés nous disent qu'ils sont prêts à mettre de nouveaux capitaux dans l'entreprise et à prolonger le chemin jusqu'à un raccordement avec l'Atlantique-Canadien. Ils nous donnent, de plus, l'assurance que depuis que le chemin est tombé en leur possession, il a rapporté plus que les frais d'exploitation. Ils ont desservi un pays nouveau et transportent une immense quantité de minérais, ce qui est indispensable pour rendre l'entreprise rémunératrice. Ce raccordement avec l'Atlantique-Canadien sera très avantageux pour la population de ce district. C'est une excellente entreprise, et je crois que les porteurs d'obligations ont droit à cette subvention, après ce qu'ils ont fait depuis deux ans.

A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près le lac Sharbot, Ontario, via Lanark, jusqu'à Carleton Place, n'excédant pas 41 milles, $131,200.

M. MACLEAN : Est-ce pour prolonger le chemin de fer de Kingston à Pembroke vers la capitale?

L'honorable M. SUTHERLAND : Oui.

M. MACLEAN : Je désire démontrer la nécessité d'un chemin de fer élevé depuis la capitale jusqu'à Kingston, ou Napanee ou quelque autre endroit situé sur le réseau du Grand Tronc. Aujourd'hui, Ottawa ne peut communiquer avec le sud et l'ouest d'Ontario que par le Canadien du Pacifique, d'ici à Toronto, et il n'y a que deux convois par jour marchant à petite vitesse. Je crois que le gouvernement, s'il désire rendre Ottawa plus facilement accessible, comme il devrait

l'être, pour la population du sud et de l'ouest d'Ontario, devrait donner une subvention de quelque nature à un chemin de fer élevé entre cette ville et le réseau du Grand Tronc. Il ne s'agit ici de l'intérêt de Toronto, mais de tous les environs de cette ville, au sud, à l'ouest et au nord. Nous voulons profiter de tous les trains que le Grand Tronc fait circuler entre Montréal et l'ouest. Cette compagnie lance chaque jour trois ou quatre express sur sa voie double, la meilleure du pays. Il est temps de relier Ottawa à ce splendide réseau. Cette subvention, qui sera profitable au chemin de Kingston à Pembroke, ne mettra pas Ottawa en communication avec le Grand Tronc. Les communications entre Montréal et la capitale sont des meilleures, mais il n'en est pas ainsi entre Ottawa et le sud et l'ouest d'Ontario.

J'espère que le ministre se montrera généreux envers la compagnie qui proposera de construire un chemin de fer entre Ottawa et le réseau du Grand Tronc. Aujourd'hui les moyens de communications entre cette ville et Brockville, Kingston, Napanee, Port-Hope et autres villes sont très limités.

M. HUGHES (Victoria) : Si l'honorable député veut bien regarder l'article 6, il verra que le chemin de fer subventionné par cette résolution le conduit de Toronto à Ottawa par le trajet le plus court, en passant par la jolie ville de Lindsay et ses splendides environs. Néanmoins, je suis en faveur d'une ligne qui passerait par Kingston. Je demande pardon au représentant d'York-est de lui donner cette leçon de géographie mais nous avons par ce chemin de fer une ligne rapide jusqu'à Toronto.

M. MACLEAN : Mon honorable ami est dans les nues. Ce que je demande, c'est de relier la capitale avec le splendide réseau à double voie du Grand Tronc et ses nombreux embranchements à l'est et à l'ouest, de la même manière qu'avec Montréal aujourd'hui. Nous n'avons pas un excellent service entre Ottawa et le sud et l'ouest d'Ontario.

M. HUGHES (Victoria) : C'est ce service qui sera donné grâce à la subvention dont j'ai parlé. Quel trafic se fait entre Ottawa et Toronto par le Grand Tronc ? Il y avait autrefois un wagon-dortoir sur le train de Toronto, mais comme il ne servait qu'à un seul voyageur de temps à autre la compagnie l'a supprimé. Celui qui désire se rendre de Toronto à Ottawa par le Grand Tronc, doit s'arrêter à Brockville et n'arrive ici qu'à dix heures du matin. Le Grand Tronc n'a jamais transporté beaucoup de voyageurs à Ottawa. Je le répète, je suis en faveur de ce projet, mais je ne crois pas que quelques membres du parlement et quelques députations qui se rendront à Ottawa pendant la session subviendront aux frais d'exploitation du chemin ou suffiront à payer le coût de la construction d'une voie double pour le raccorder avec le Grand Tronc.

M. MACLEAN : Ce que je demande—et la Chambre semble me comprendre—c'est de relier Ottawa au splendide réseau à double voie qui se trouve entre Montréal, Toronto et tout l'ouest d'Ontario. Ottawa ne l'est pas aujourd'hui. Le trafic est considérable et s'il ne passe pas par le Grand Tronc, c'est parce que cette compagnie ne lui offre pas l'accommodement voulu. Une ligne directe d'ici à Kingston relierait la capitale au réseau du Grand Tronc.

M. BRITTON : Pour la première fois, je me range à l'avis de mon honorable ami d'York-est (M. Maclean) en ce qui a trait à cette question de chemin de fer. Le Grand Tronc a perdu deux chances, l'une en se dessaisissant du chemin d'Ottawa à Prescott, qui est, je crois, la ligne la plus courte entre Ottawa et le Saint-Laurent. Ce chemin est aujourd'hui exploité par le Pacifique-Canadien, surtout pour le transport des marchandises, mais il y a aussi des trains de voyageurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est à Toronto qu'il faut se rendre.

M. BRITTON : Je le sais. L'autre occasion dont le Grand Tronc n'a pas profité, a été perdue lorsque la compagnie n'a pas construit le chemin de fer de Kingston à Smith's Falls et Ottawa. De fortes subventions avaient été accordées pour la construction de cette voie ferrée, mais, malheureusement, le soin d'obtenir les capitaux nécessaires avait été confié à des personnes inhabiles et les octrois sont aujourd'hui caducs. Il est probablement impossible de construire ce chemin en vertu de l'ancienne charte. Un jour viendra, qui n'est pas éloigné, je l'espère, où les désirs de mon honorable ami seront accomplis, grâce à la construction d'un tronçon de voie ferrée se raccordant au Grand Tronc à Kingston. Le projet qui nous occupe tend à ce but, sans réaliser les désirs de l'honorable député. Le chemin de fer de Kingston à Pembroke sera prolongé jusqu'à Carleton-Place, qui se trouve à peu de distance d'Ottawa. La voie nouvelle desservira un territoire très riche entre Sharbot Lake et Carleton-Place.

Il y a de riches dépôts de minéraux et il s'y établira un trafic considérable. Le besoin de ce chemin se fait sentir et je suis heureux que personne dans cette enceinte ne s'oppose à sa construction. Dans les premiers jours de la session, j'ai eu le plaisir de présenter des pétitions de la part de la chambre de commerce et du conseil municipal de Kingston et de la municipalité de la ville de Bedford. Carleton-Place a transmis une pétition signée par 157 des principaux citoyens et hommes d'affaires de l'endroit. Ces pétitions mentionnaient la quantité de minérai de différentes sortes que ce chemin de fer aurait à transporter, une fois construit. Je suis certain que la subvention accordée à cette entreprise produira d'heureux résultats pour le pays.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre veut-il me communiquer la correspondance échangée relativement à cette subvention ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici les originaux.

L'honorable M. HAGGART : Très bien ; le ministre peut les déposer sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne les déposerai pas sur le bureau, mais je les remettrai à l'honorable député.

A la Compagnie du chemin de fer Central de l'Algoma et de la Baie d'Hudson, pour une ligne de chemin de fer à partir du Sault-Sainte-Marie allant jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près la rivière White, dans le district de l'Algoma, en sus de la subvention accordée au chemin de fer Algoma Central en 1899 par le chapitre 8, article 2, paragraphe 23 et en 1900 par le chapitre 8, article 2, paragraphe 4, une nouvelle longueur de voie n'excédant pas 135 milles, $431,000.

M. WALLACE : Quelle était la subvention primitivement accordée à ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Deux subventions ont été accordées, l'une en 1899, pour quarante milles, et l'autre en 1900, pour cinquante milles.

L'honorable M. SUTHERLAND : Plus de trente milles du chemin sont terminés ; il n'y a plus qu'à poser les rails sur une longueur de quinze autres milles et l'entreprise de relier cette voie ferrée au réseau du Pacifique Canadien a été adjugée.

M. MACLEAN : C'est ce chemin de fer qui transportera le minerai extrait de la mine Helen, n'est-ce pas ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. WALLACE : Quelle est le président de cette compagnie ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ignore quel est le président, si ce n'est pas M. Clergue.

M. WALLACE : M. Clergue est aussi président de la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive Nord ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne saurais dire.

M. WALLACE : Le syndicat Clergue est proporiétaire de ces deux voies ferrées. Pendant la présente session nous avons voté une loi permettant la fusion des deux compagnies sous une désignation nouvelle, nous avons accordé $416,000 au chemin de fer de Manitouline et de la Rive Nord et nous donnons $431,000 au syndicat Clergue, caché sous cette appellation. Il est probable même que nous accordons en réalité le double de ces montants. Je constate que nous donnons $1,696,000 en tout, en subventions, aux différents chemins de fer construits par le syndicat Clergue. Celui qui jette un coup d'œil sur cette carte géographique et qui examine le tracé de ces voies ferrées et les réclames qui l'émaillent—'argent, pin, épinette, cuivre, fer, etc.,'—s'aperçoit de prime-abord qu'elle a été préparée par les spéculateurs eux-mêmes. Ces subventions ne sauraient aucunement être justifiées. Une influence occulte, sinistre, porte le gouvernement à demander ces crédits, ces gros montants d'argent pour lesquels il engage le crédit du pays dans le dessein d'enrichir encore des marchands de bois déjà millionnaires et des propriétaires de terres à bois, sans aucun profit réel pour la population du Canada.

M. HUGHES (Victoria) : Pourquoi demander des octrois aussi considérables en une seule année ? Ni M. Clergue, ni aucun syndicat ne peuvent construire le quart de ce chemin de fer, même en deux années.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je regrette que le représentant d'York-ouest (M. Wallace) ait une aussi piètre opinion des ressources d'Ontario que ce syndicat a si fort contribué à mettre en relief depuis deux ou trois ans. Chacun sait que les directeurs de la compagnie, avant de pouvoir toucher à ces montants, devront placer quatre ou cinq millions de dollars de leurs propres capitaux dans la construction de chemins de fer. Ils ne retireront la subvention que lorsqu'ils auront construit la voie ferrée et que celle-ci aura été examinée par l'ingénieur de l'Etat. Des hommes possédant de grandes richesses et beaucoup d'expérience sont à la tête de ces entreprises.

M. WALLACE : Quelle expérience ont-ils ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Ils ont appris à amasser des capitaux et à favoriser les progrès du pays. Chacun sait que les membres de ce syndicat——

M. WALLACE : Qu'en sait le ministre ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je sais que ceux qui fournissent les fonds au syndicat sont des citoyens de Philadelphie, bien connus, non seulement sur le continent américain, mais en Europe également, comme les plus grands financiers des Etats-Unis et comme des archimillionnaires.

M. WALLACE : Quels sont ces hommes ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Que l'honorable député m'en donne le temps et je lui fournirai leurs noms. Je ne les ai pas sous la main, et je ne voudrais pas nommer quelqu'un sans son assentiment. Toutefois tous les membres de cette Chambre qui se sont intéressés à cette entreprise savent que des millions de dollars ont été, et sont présentement dépensés pour développer les ressources de cette contrée, pour ne rien dire

de la construction des voies ferrées. Les capitalistes sont satisfaits jusqu'ici de leurs placements et risquent de nouveaux fonds. Je ne connais aucun partie du pays dont les progrès aient été plus considérables. Ces industriels emploient une armée d'ouvriers. Ils ont fondé de grands établissements, établi des hauts-fourneaux au Sault Saint-Marie, et dans le voisinage des mines de fer, et ces entreprises ne sauraient se maintenir sans la construction de nombreux chemins de fer. Ces industriels ne nous demandent rien avant de risquer eux-mêmes des fonds considérables et ils ont déjà mis dans ces entreprises $100 pour chaque dollar qu'ils demandent au parlement.

M. WALLACE : Le ministre nous dira-t-il ce qu'ils reçoivent du gouvernement d'Ontario ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je n'aime pas à citer des chiffres dont je ne suis pas certain, mais je crois qu'en retour de subventions en terres et en argent, ces industriels doivent établir dans cette contrée qu'ils destinent à la culture mille colons par année.

M. MACLEAN : Je crois que c'est dix mille colons.

L'honorable M. SUTHERLAND : Chaque membre de ce comité admettra, je crois, que nous ne devons pas marchander la subvention ordinaire à cette compagnie si, non contente de fonder des usines métallurgiques, des fabriques de pâte de bois et autres, elle établit mille chefs de famille sur les terres arables de cette contrée, comme elle s'y est engagée par contrat signé avec le gouvernement d'Ontario. Quant à moi, je ne voudrais pas accorder une subvention d'un dollar à cette compagnie avant d'avoir constaté dans ses livres qu'elle a mis plus de $5,000,000 dans ces entreprises. Nous ne vous demanderons pas de subvention, dit-elle, avant d'avoir construit le chemin de fer et avoir démontré que nous engageons nos capitaux.

Si je ne me trompe, ces industriels n'empruntent pas, ils n'ont pas émis une seule obligation, ils ne demandent à personne, soit au Canada soit à l'étranger, d'acquérir des actions de la compagnie ni, par conséquent, de prendre part à l'entreprise. Leurs propres capitaux donnent naissance à ces industries si avantageuses pour cette partie du pays et ces industriels ne nous demandent que la subvention ordinaire en faveur de la construction d'une voie ferrée. Le tronçon du chemin de fer Central d'Algoma qui est aujourd'hui construit est la meilleure voie ferrée de tout le Canada, ou, du moins, nous assure-t-on, de toute la province d'Ontario. Il sert à transporter le minerai des mines de fer jusqu'à Michipicoten où il est mis à bord des bateaux de la compagnie. De plus, un état fourni par le procureur de la compagnie démontre que dix autres milles et demi sont en cours de construction, et que la présente subvention servira à l'exécution des travaux nécessaires pour relier le chemin de fer Central d'Algoma au Pacifique Canadien du côté du nord.

M. SPROULE : Voilà ce que je ne puis comprendre. Je constate par la loi provinciale qu'il s'agit à vrai dire d'un chemin de fer électrique et le ministre des Chemins de fer et Canaux nous a déclaré qu'il ne consentait pas à subventionner les chemins de fer mus par l'électricité. La loi dit qu'une charte est accordée autorisant la construction dans les comtés de Grey et Bruce d'un chemin de fer électrique.

L'honorable M. SUTHERLAND : Cette voie ferrée ne passe pas par là.

M. SPROULE : Elle dessert la même contrée, les promoteurs sont les mêmes et ce doit être le même chemin de fer. La compagnie est autorisée à faire passer son chemin de fer par l'île Manitouline ou au nord et la loi provinciale lui permet d'employer l'électricité comme force motrice. L'acte concernant la compagnie de chemin de fer de Manitouline et de la Rive-nord permet de faire usage de l'électricité ou de la vapeur pour la circulation des trains.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : La loi des chemins de fer règle ce point.

M. SPROULE : Mais ceci est un statut spécial. Je sais que la loi des chemins de fer permet d'utiliser soit la vapeur soit l'électricité comme force motrice. L'acte stipule que cette voie ferrée tombera sous le coup de l'article de la loi des chemins de fer qui a trait aux compagnies se servant de l'électricité pour la circulation de leurs convois. La loi générale ne s'applique qu'à cette partie de la voie qui traverse les comtés de Grey et de Bruce, et c'est aussi cette partie du chemin qui est subventionnée.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je crois que depuis que cette loi a été adoptée, les promoteurs ont obtenu leur institution civile du gouvernement fédéral, et l'honorable député doit se rappeler que nous avons stipulé que les dispositions des lois provinciales qui seraient incompatibles avec la loi générale des chemins de fer du Canada ne seraient pas reconnues. Toutes ces compagnies tombent sous le coup de la loi fédérale concernant les chemins de fer.

M. SPROULE : Une chose me frappe. La loi provinciale autorise la construction d'un chemin de fer électrique auquel la législature accorde 7,400 acres de terre par mille. Puis le parlement fédéral accorde une charte couvrant le même terrain et nous accordons une subvention à la compagnie. Comment concilier cela. De quelle loi la compagnie s'autorisera-t-elle ? Si c'est de la loi provinciale, elle aura droit à la subvention accor-

dée par la province ; si c'est de la loi fédérale, elle recevra notre subvention mais devra renoncer à l'autre. La province et le gouvernement fédéral ne peuvent pas tous deux accorder un octroi, à moins que la compagnie ne reçoive une subvention en vertu de sa charte provinciale et une autre sous l'empire des dispositions de sa charte fédérale.

L'honorable M. SUTHERLAND : Nous donnons une subvention à une compagnie de chemin de fer que nous avons instituée civilement.

M. SPROULE : Il y a un instant, comme je prétendais que cette compagnie ne pouvait pas construire cette voie ferrée avec ce montant, l'honorable gentleman a déclaré qu'elle recevrait aussi la subvention provinciale.

L'honorable M. SUTHERLAND : Elle doit remplir les exigences de son contrat et le gouvernement de la province est dans la même obligation. C'est aujourd'hui une compagnie fédérale.

M. SPROULE : Le gouvernement fédéral donnera-t-il la subvention ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Peut-être que non.

M. WALLACE : Nous voulons que le ministre des Chemins de fer nous dise quelles subventions Ontario accorde à ce chemin de fer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mes notes n'indiquent pas le chiffre des subventions.

M. SPROULE : Ontario accorde une superficie de 7,400 acres de terre par mille à la compagnie du chemin de fer Central d'Algoma.

L'honorable M. SUTHERLAND : Je crois que mon honorable ami (M. Sproule) a raison, mais la compagnie s'engage à établir un certain nombre de colons dans la contrée.

M. WALLACE : La compagnie recevra-t-elle autre chose que ces 7,400 acres par mille ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je ne voudrais pas me prononcer ; j'ai envoyé chercher le bill.

M. WALLACE : Faut-il suspendre l'expédition des affaires publiques, parce que nous ne pouvons pas obtenir ces renseignements ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, passons à la résolution suivante.

Pour une ligne de chemin de fer allant de Bridgetown (Nouvelle-Ecosse) à Middleton, en prolongement de la ligne subventionnée par le statut 1900, chapitre 8, article 2, paragraphe 28, n'excédant pas 11 milles, $35,200.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons déjà subventionné la ligne de chemin de fer entre Bridgetown, Annapolis et Victoria Beach, sur la baie de Fundy. Grâce à ces onze milles, elle se raccordera au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse. Middleton est une localité importante en passe de devenir un centre vers lequel convergeront les chemins de fer, et au lieu de faire un raccordement à Bridgetown, la compagnie désire prolonger sa voie ferrée jusqu'à cette localité où elle sera en contact avec plusieurs autres chemins de fer.

M. KAULBACH : La voie projetée sera-t-elle construite sur la rive nord de la rivière Annapolis ?

Le MINISTRE DES FINANCES : En général, la voie dessert la rive nord, mais j'ignore si cette partie du chemin de fer sera construite sur le même côté de la rivière.

M. WADE : Oui, sur le côté nord de la rivière et du bassin d'Annapolis, jusqu'à Victoria Beach.

M. KAULBACH : A quel endroit cette voie croisera-t-elle la ligne du Dominion Atlantic ?

M. WADE : A Middleton, où elle se raccordera au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.

Pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit sur le chemin de fer Grand Tronc à ou près Burk's-Falls (Ontario) jusqu'à la rivière Magnetawan, n'excédant pas 2 milles, $6,400.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ces deux milles ?

M. G. McCORMICK (Muskoka et Parry Sound) : Je puis dire qu'ils constituent un raccordement très important entre la voie ferrée et les bateaux naviguant sur la rivière Magnetawan. Aujourd'hui, dans le bas de cette rivière, il y a une population d'environ 15,000 âmes qui ne peuvent communiquer avec le chemin de fer que par les bateaux se rendant à Burk's Falls. De cet endroit, les habitants ont deux milles d'un fort mauvais chemin à franchir pour se rendre au chemin de fer et il faut transporter en voiture toutes les marchandises expédiées ou reçues. Cette dépense de $6,400 sera utile à au moins 15,000 personnes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois que le gouvernement d'Ontario a accordé $10,000 pour cette entreprise.

M. McCORMICK : Oui.

M. WALLACE : Combien coûtera la construction de ce chemin?

M. McCORMICK : Fort cher, car il faudra jeter deux ponts sur la rivière Magnetawan.

L'honorable M. HAGGART : Adoptée.

Pour une ligne de chemin de fer allant de Halifax au chemin de fer Central (Nouvelle-Ecosse) à partir de l'extrémité du 40e mille à partir d'Halifax, subventionné par l'Acte 1900, chapitre 8, article 2, paragraphe 40, jusqu'à un

raccordement avec le chemin de fer Central (Nouvelle-Ecosse), n'excédant pas 30 milles, $96,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ceci est un tronçon de la ligne d'entier parcours entre Halifax et Yarmouth en passant sur le chemin de la Rive-Sud, dont il a été question cette après midi. Cette ligne a été subventionnée en partie par sections, mais, depuis Halifax jusqu'au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, elle traverse la province à partir de la baie de Fundy jusqu'à l'océan Atlantique, soit une distance de soixante-dix milles environ. Deux sections de 20 milles chacune ont été subventionnées. Le chemin de fer traversera le comté d'Halifax, une partie du comté de Lunenburg, puis se raccordera au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse à un endroit propice et suivra la rive. Le point de raccordement n'est pas encore choisi, mais il sera à environ soixante-dix milles de distance d'Halifax. Avec les deux sections de 20 milles déjà subventionnées, ces 30 autres milles compléteront le parcours. Les différentes subventions accordées à diverses époques couvrent, je crois, un nombre de milles égal à la distance d'Halifax à Yarmouth. Le gouvernement de la province a une si haute idée de l'importance de ce chemin de fer qu'il a adopté une ligne de conduite que des membres de cette Chambre ont louée. Il a consenti à prêter $10,000 par mille sur tout le tracé du chemin et à prendre une hypothèque en garantie de ce prêt. Il devra, peut-être, faire plus, mais on espère pouvoir construire avant longtemps ces 200 milles de voie ferrée entre Halifax et Yarmouth, grâce à ce prêt et aux subventions fédérales. La présente ligne comblera une solution de continuité.

M. KAULBACH : Je crois de mon devoir de faire une ou deux observations relativement à cette subvention. Je parlerai d'un chemin dont la construction a été commencée, dont tous les travaux sont terminés, à l'exception de la pose des rails entre New-Germany et Shelburne, d'un chemin des plus indispensables au développement des ressources du pays. Chacun serait satisfait de sa construction et en considérerait le coût comme une dépense sage et louable. Présentement, ce chemin de fer ne se rend qu'à New-Germany. Ces jours derniers, je faisais des instances auprès du gouvernement, lui demandant de prolonger la voie ferrée de Shelburne à New-Germany, des ponts solides étant déjà construits avec des matériaux excellents, ainsi que des ponceaux en pierre de taille, l'infrastructure des ponts de la base au sommet des piles étant également de qualité supérieure. J'ai demandé le prolongement de cette voie ferrée jusqu'à Halifax, car elle passerait dans une contrée aussi fertile que n'importe quelle autre partie du pays. La région qui s'étend de New-Germany à New-Ross renferme les meilleures terres de la province. Si elle est peu peuplée aujourd'hui, c'est uniquement parce que les habitants de ce district reculé ne peuvent pas transporter leurs produits sur le marché. Le prolongement de la voie ferrée jusqu'à Halifax leur donnerait accès aux marchés d'Halifax ou de Boston, viâ Shelburne, par bateaux à vapeur. Le gouvernement provincial n'ayant pas assez de fonds pour entretenir les routes, ces gens n'ont pas de débouché pour leurs produits.

M. HUGHES (Victoria) : N'ont-ils pas de moyens de communication présentement ?

M. KAULBACH : Pas d'autres qu'un chemin raboteux. Ils sont, pour ainsi dire, isolés. Si ce chemin de fer était construit de New-Germany à Foster-Settlement, New-Ross et Halifax, ce serait vraiment une route internationale qui, grâce à une ligne de steamers faisant le service entre Shelburne et Boston, raccourcirait de cinq milles le trajet que les touristes et les autres voyageurs doivent parcourir pour se rendre d'Halifax à Boston. On pourrait construire le chemin que nous subventionnons, et ceux qui habitent près de la baie Sainte-Marguerite trouveraient autant d'avantages à passer par cette voie ferrée que par l'autre. Je ne suis aucunement hostile au chemin de fer longeant la rive, mais je déclare qu'il ne sera d'aucune utilité pour ces pauvres gens habitant l'intérieur du pays et privés de moyens de communication. Ce chemin pourrait longer les bords de la baie Sainte-Marguerite, passer par l'Anse de Hubbard, Chester, le Bassin de Chester et se rendre ensuite à New-Ross par la vallée de la Gold-River.

M. WADE : Comment passerait-il par Chester?

M. KAULBACH : Un instant, s'il vous plaît. Le chemin de fer se dirigerait ensuite par New-Ross et Foster-Settlement vers New-Germany et Shelburne. Il traverserait ainsi la région la plus fertile du collège électoral que représente mon honorable ami, le ministre des Finances, et se rendrait à Northern Queen's, Brookfield et Caledonia. Je demande au gouvernement, sans arrière-pensée, d'examiner la question sans parti pris et d'accorder la subvention que mérite à si juste titre la population de cette contrée éloignée. Le chemin de fer longeant la rive me serait plus profitable à moi-même, qui habite les environs ainsi que la plus grande partie de la population, mais je désire avant tout le progrès du pays. On pourrait faire de cette voie ferrée une espèce de chemin de colonisation qui permettrait à cette population de demeurer dans leurs foyers, sans être tenue de s'expatrier. J'irai plus loin et je dirai qu'elle a droit à ce chemin, parce que tous les chemins de l'est de la province sont entretenus par la province. Ceux en faveur de qui j'élève la voix contribuent beaucoup aux frais d'entretien des voies ferrées de l'est et la population qui se trouve à l'ouest d'Halifax ne devrait pas

être moins bien traitée que les habitants de l'est. Je sens que le gouvernement obéissant à un sentiment de justice fera de cette voie ferrée une route internationale et une entreprise publique. Il mettra par là en communication directe Halifax et Shelburne en passant par New-Ross, Foster-Settlement, New-Germany et Pleasant River.

M. WADE : Les observations tombées des lèvres du représentant de Lunenburg me mettent dans l'obligation de prendre la parole. Je diffère entièrement d'avis avec lui, sauf en ce qui a trait à l'importance de New-Germany et New-Ross. Je connais bien cette partie de la province et j'aimerais la voir desservie par une voie ferrée. Néanmoins le seul chemin de fer que pourrait avoir la population serait une voie ferrée qui partirait du chemin de fer Central à New-Germany et se raccorderait au Midland à Windsor. L'honorable député voudrait appliquer la subvention à une ligne de chemin de fer passant dans la partie peu peuplée de la province. Le chemin dont il parle serait tenu de passer en arrière de l'Anse de Hubbard, lieu de réunion de la population qui habite à l'est de la baie Sainte-Marguerite, puis à plus de douze milles de Chester, le Saratoga de la Nouvelle-Ecosse. De là, il traverserait une contrée quasi déserte, peu propre à la construction d'une voie ferrée jusqu'à 12 ou 15 milles du chemin de fer Central. L'autre soir, comme il s'agissait de l'emmagasinage à froid, l'honorable député a demandé au gouvernement de fournir des wagons-glacières pour le transport du poisson du comté de Lunenburg qui, ainsi que le comté de Queen et Shelburne, renferme un grand nombre de pêcheurs, car le poisson frais sera l'une des principales marchandises livrées au chemin de fer sur les rives de ces comtés. Après avoir demandé des wagons-glacières, l'honorable député voudrait que la voie ferrée ne longe pas le rivage ou la population est groupée mais qu'il passe dans l'intérieur des terres. Je ne suis pas de cet avis. En outre des villes, il y a le bassin de Chester que ce chemin de fer ne pourrait pas desservir, excepté au moyen d'un embranchement. L'honorable député voudrait aussi laisser de côté Gold-River, Western-Shore, Mahone-Bay, Lunenburg et Bridgewater et diriger la voie ferrée vers l'intérieur. Je prétends que cette décision serait désastreuse, et qu'elle provoquerait des récriminations générales.

M. KAULBACH : Mon honorable ami n'ignore pas que Bridgewater, Mahone-Bay et Lunenburg sont desservis par le chemin de fer Central et que le poisson des pêcheurs riverains pourrait être transporté dans des wagons-glacières sur cette voie ferrée. J'avais oublié de dire que je ne crois pas qu'il serait nécessaire de débourser un seul dollar pour obtenir le droit de passage en faveur d'un chemin de fer entre Shelburne et Halifax. Je sais, et je suis autorisé à déclarer que chaque propriétaire foncier dans la zône la plus fertile de Queen et Lunenburg consent à accorder gratuitement le droit de passage, tandis que le choix de la route riveraine nous exposerait à des déboursés considérables lors de la construction du chemin de fer Central pour lequel nous avons été injustement taxés. Cette dépense sera comme une meule autour de notre cou. De plus si le chemin de fer doit contourner toutes les échancrures et les sinuosités de la plage, le trajet sera plus long d'un tiers que par la route que je propose.

M. WADE : Il sera plus court au contraire.

M. KAULBACH : Mon honorable ami parle de l'Anse d'Hubbard. Elle sera en communication directe avec Halifax par la route que je mentionne qui passera près du fond de la baie Sainte-Marguerite et touchera à l'Anse d'Hubbard, à Chester et au Bassin de Chester et se dirigera ensuite sur New-Ross par la vallée de Gold-River.

M. WADE : Ce trajet est impossible.

M. KAULBACH : De ce chemin de ceinture à la plage, la distance ne serait pas de plus de 18 milles et quelques-unes de ces localités seraient en communication directe avec la voie ferrée. Bien que je ne sois pas hostile au chemin de fer riverain, je ne veux pas priver la population de l'intérieur de communications par voie ferrée et lui dire de se contenter de son sort ou de quitter le pays. A mon sens, ce serait une injustice.

M. FRASER : Dois-je comprendre que l'honorable député veut que Lunenburg soit desservi par deux chemins de fer.

M. KAULBACH. Je préférerais me contenter de deux voies ferrées que de voir cette population laissée à l'écart.

M. FRASER : N'importe qui, soit dans cette enceinte soit au dehors, s'en contenterait s'il pouvait les obtenir. Je suis content d'en avoir un.

M. KAULBACH : L'honorable député n'en obtient-il pas deux—celui de l'Etat et celui que nous avons subventionné aujourd'hui ?

M. FRASER : Aucunement, excepté à Port-Mulgrave où deux voies ferrées traversent un coin du comté.

M. KAULBACH : L'honorable député sait que le chemin de fer que nous avons subventionné aujourd'hui suivra une direction presque parallèle à celle de l'Intercolonial.

M. FRASER : Je vous demande pardon ; il s'éloignera de l'Intercolonial et rendu à Country-Harbour il sera à 50 ou 60 milles de distance de l'Intercolonial.

M. WADE : L'honorable député aurait pu demander la construction de l'un de ces

chemins de fer quand son parti était au pouvoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mes commettants ont un intérêt à la construction de cette voie ferrée, et à l'instar de l'honorable député, j'aimerais mieux que mon collège électoral fût desservi par deux chemins de fer que de le voir privé de toute voie ferrée. Néanmoins, je n'espère pas obtenir deux chemins de fer tout d'un coup et je me contenterai d'un. Si l'honorable député prenait un compas et l'appliquait à la carte géographique, il constaterait qu'une distance d'environ 70 milles sépare Halifax du chemin de fer Central qui passe près de New-Germany. Cependant, si les compagnies entendent fusionner les différentes routes pour ne faire qu'une ligne d'entier parcours et préfèrent longer la plage plutôt que de s'enfoncer dans l'intérieur, je préfère avoir un chemin de fer riverain que de n'en pas avoir du tout. Nous ne nous proposons pas de nous lier à une seule route, mais de laisser aux compagnies intéressées le soin de décider du trajet à suivre au meilleur de leur intérêt. J'espère voir un jour un chemin de fer construit jusqu'à New-Germany et traversant le comté de Queen et je ne doute que la nouvelle entreprise n'adopte ce projet en partie. Dans l'intervalle, nous sommes contents d'obtenir une voie ferrée, l'autre viendra en temps et lieu.

M. KAULBACH : Mais, mon honorable ami comprend qu'un chemin de fer partant d'Halifax et passant par New-Germany, North-Brookfield, Caledonia pour se rendre à Shelburne, nous donnerait une ligne directe et serait beaucoup plus utile au public qu'aucune autre route. Assurément mon honorable ami n'est pas en mesure de dire que le chemin de fer serait aussi utile au public en général que celui dont je parle, de Caledonia, viâ Shelburne.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'entreprise de la construction du chemin de fer de Caledonia à Shelburne a été adjugée, mais la compagnie n'est pas en état d'exécuter les travaux.

M. KAULBACH : Vous allez donner le coup de mort à l'entreprise.

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, aucunement.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur l'embranchement de l'Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près la station du lac Bruce, vers le nord, jusqu'à un point à ou près le lac Rock, dans le district de l'Algoma, n'excédant pas 9 milles, $28,800.

M. HUGHES (Victoria) : Où se trouve le lac Rock ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : A neuf ou dix milles de la station de Bruce.

L'honorable M. HAGGART : Qui demande la construction de ce chemin ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Deux compagnies de mines de cuivre qui, me dit-on, sont très prospères et donnent de l'ouvrage à un grand nombre d'ouvriers.

Pour une ligne de chemin de fer à partir de Roberval (Québec), allant dans l'ouest vers la baie de James, n'excédant pas 60 milles, $192,000.

Le PREMIER MINISTRE : Plusieurs grandes rivières coulant du nord et de l'ouest se jettent dans le lac Saint-Jean. Toutes ces rivières arrosent des vallées fertiles vers lesquelles les colons se dirigent en grand nombre. On a le dessein de prolonger ce chemin de fer depuis Roberval, situé à l'extrémité du lac Saint-Jean, dans la direction de la baie de James, en suivant la vallée de la rivière.

Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur l'embranchement de Stonewall ou l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la rivière des Islandais par la voie de Gimli, n'excédant pas 35 milles, $112,000.

M. McCREARY : C'est un prolongement de l'embranchement Canadien du Pacifique sur Selkirk. Le Canadien du Pacifique se rend à West-Selkirk et l'an dernier cette compagnie a construit un embranchement depuis West-Selkirk jusqu'à l'extrémité méridionale du lac Winnipeg pour y établir une place de villégiature. Ce chemin de fer partira de l'extrémité de cet embranchement et se rendra dans une localité où six ou sept mille Islandais sont établis. Il aura 35 milles de longueur, passera dans un pays riche et bien boisé, et permettra aux colons de défricher leurs terres. Le gouvernement local du Manitoba, par l'entremise de son agent, avait fait venir du Dakota-nord cinq délégués Islandais pour inspecter les terres et, comme conséquence de cette visite, nous aurons 4,000 ou 5,000 colons venant du Dakota-nord qui s'établiront dans ce district.

M. MONK : Est-ce le Canadien du Pacifique qui construira cette voie ferrée ?

M. McCREARY : Oui.

M. HUGHES (Victoria) : Quelles sont les essences forestières ?

M. McCREARY : L'épinette blanche, le mélèze et le bouleau.

Article 4.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'insertion de cet article a été jugée nécessaire, en raison des termes de l'ancienne loi accordant cette subvention. Quand la compagnie entreprit de construire cette voie ferrée, elle s'aperçut qu'il serait plus avantageux non seulement pour sa propre entreprise, mais aussi pour le public, au lieu de construire une voie nouvelle, d'u-

tiliser une partie considérable de la ligne Canadien du Pacifique, et de faire circuler ses convois sur la ligne Canadien du Pacifique à partir de Little-Current à une extrémité et à partir de Sudbury, à partir de l'autre, divisant sa voie en deux tronçons, l'un de 30 milles et l'autre de 36 milles environ. Avec ce changement, le trajet sera raccourci d'environ 7 milles, je crois.

L'honorable M. HAGGART : Les deux termini ne sont pas les mêmes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, ils sont les mêmes. Mais ce sont à vrai dire deux embranchements du Canadien du Pacifique. J'aimerais à changer le parcours de 34 à 35 milles sur le premier embranchement et de 32 à 31 milles sur le second. Les distances seront ainsi les mêmes, l'une étant raccourcie d'un mille et l'autre allongée d'autant.

L'honorable M. HAGGART : Les autres articles n'ont pas été modifiés ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le reste des résolutions est anlogue aux résolutions de l'année dernière.

Les résolutions sont rapportées, lues une deuxième fois, et adoptées.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai l'honneur de présenter un bill (n° 146) autorisant l'octroi de subventions pour venir en aide à la construction des lignes de chemin de fer y mentionnées.

La motion est adoptée, et le bill lu une première fois.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 147) intitulé : Acte contenant de nouvelles modifications à l'acte de la représentation des Territoires du Nord-Ouest.

Bill (n° 148) intitulé : Acte à l'effet de modifier de nouveau le Code criminel, 1892. —(Le très honorable sir Wilfrid Laurier.)

A la demande du premier ministre, la séance est levée à 11.05 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 20 mai 1901.

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

ASSOCIATION DES INFIRMIERES CANADIENNES.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des infirmières canadiennes.—(M. Clarke.)

M. BLAIR.

M. McLENNAN : M. l'Orateur, avant qu'on adopte le préambule de ce bill, je ferai quelques observations comme celles que j'ai faites l'autre soir. Je vois encore du même œil l'objection qu'on a faite au projet de constituer en association régulière un certain groupe d'infirmières et de leur donner pouvoir de faire subir un nouvel examen aux autres infirmières du Dominion. Pour ce qui est de la compétence des infirmières, je dirai que si celles qui entendent se former en association pouvaient présenter un certificat démontrant qu'elles ont elles-mêmes des qualités plus qu'ordinaires, elles pourraient à bon droit former un comité qui aurait mission de s'enquérir de la compétence des autres infirmières ; mais elles ne paraissent s'occuper que de désigner ci et là dans la Puissance certaines de leurs sœurs comme membres de l'association qu'on projette de fonder, et elles viennent demander au parlement d'accorder à cette dernière des pouvoirs qu'il ne serait pas juste de lui accorder si l'on songe qu'il y a dans le pays d'autres infirmières également compétentes. Je l'ai dit l'autre soir, et je le répète, c'est en vain qu'on essaierait de trouver, soit aux Etats-Unis, soit au Canada, une seule école d'infirmières qui permît à une seule de ses élèves d'aller exercer sa profession sans être en état d'établir sa compétence au moins par un certificat. Le programme du cours d'étude comporte que les élèves devront consacrer deux années à l'étude des diverses choses que doit savoir toute infirmière. Cependant, je crois que ceux qui ont charge de ces écoles ou de ces hôpitaux sont précisément ceux qui peuvent le mieux juger de la compétence des infirmières et, qu'on veuille bien le remarquer, celles-ci doivent avoir des notions et des qualités bien autres que celles qu'on exige chez le médecin. Ainsi, le médecin doit être versé dans la chirurgie et la médecine, tandis que l'infirmière doit avoir des qualités et des notions plus ou moins indépendantes de ces sciences, mais qui ne laissent pas d'être très importantes étant donné le rôle particulier qui lui est dévolu. Ce qu'il faut tout d'abord à l'infirmière, c'est une excellente santé ; or, il est impossible que toutes les infirmières qui iront subir un examen devant un jury de médecins dans le but de devenir membres de l'association, soient également bien portantes ; elles auront beau savoir parfaitement l'anatomie, la physiologie et toutes les autres sciences qui formeront partie du programme d'examen, si la santé leur manque, il leur manquera un grand élément de compétence; il leur suffira peut-être d'avoir veillé une seule nuit, pour n'être plus capables de donner de soins à un malade condamné à se tenir alité des semaines durant. Quel médecin voudra recommander une telle infirmière, et comment le jury d'examinateurs, dont les membres sont étrangers aux infirmières, va-t-il traiter une question de ce genre ? Je le répète, les membres de l'institution où l'infirmière a passé deux ans à s'entraîner sont les seuls qui puissent juger des qualités re-

quises pour l'exercice de la profession d'infirmière. Je n'objecte pas à la création d'une association de ce genre, mais, par contre, je ne veux pas qu'on lui accorde des pouvoirs qui soient de nature à nuire au succès des infirmières qui n'en feront pas partie et qui, cependant, seront peut-être aussi habiles sinon plus habiles encore que les membres de cette association-là à remplir les devoirs qui se rattachent à cette carrière; je ne veux pas de l'article qui donne aux membres de cette association pouvoir de faire subir des examens aux infirmières de la Confédération en général. Afin de laisser à la députation et aux médecins du Canada le temps d'étudier comme il convient la mesure dont il s'agit, je proposerai qu'on remette à six mois la lecture de ce bill.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Vu la phase de la procédure où nous-en sommes arrivés par rapport à ce bill, la motion de l'honorable député est irrégulière.

M. McLENNAN : J'aurai atteint mon but sans manquer de me conformer aux règles de la Chambre en proposant dès maintenant que le comité lève sa séance.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député ferait peut-être mieux de proposer un amendement à la motion par laquelle on a demandé que le bill subisse sa troisième lecture.

M. McLENNAN : Très bien !

M. SPROULE : S'il y a bien des gens qui approuvent ce bill, il y en a aussi beaucoup d'autres qui n'en veulent pas. Ce que j'ai appris me porte à croire que les médecins ont une objection très sérieuse à cet égard ; d'après eux, il devrait y avoir dans le jury un représentant de chacun des hôpitaux importants du pays, et ce représentant-là serait probablement le médecin en chef de l'hôpital ; c'est ce à quoi le bill ne pourvoit pas, et c'est aussi ce qui explique comment il se fait qu'il ne donne pas satisfaction. Je propose donc à l'honorable député (M. Clarke) de le laisser en suspens pour cette année et d'en adresser des copies aux différents hôpitaux et au bureau des médecins qui doit se réunir l'automne prochain, afin de provoquer des expressions d'opinions et d'aplanir ainsi les difficultés qui semblent avoir surgi.

M. CLARKE : Dans des circonstances ordinaires, je pourrais peut-être me rendre à l'avis de l'honorable député (M. Sproule) qui conseille de remettre l'adoption de ce bill à la prochaine session, mais qu'il me permette de lui rappeler que ce projet de loi a déjà été soumis au parlement à la dernière session et qu'il a fallu le retirer. Depuis, on l'a refaçonné, et voilà deux mois que la Chambre est à même de l'étudier. Dès qu'il fut imprimé, j'en ai adressé des douzaines de copies aux médecins et aux hôpitaux de Toronto, et toutes les objections auxquelles la mesure a donné lieu ont été soumises au comité des bills d'intérêt privé.

Que l'honorable député me permette de lui faire remarquer que le bill a été renvoyé deux fois au comité ; qu'il a été soumis à la Chambre, puis renvoyé au comité pour y être délibéré derechef, et qu'il y a été modifié de façon à répondre à toutes les exigences. A cette époque avancée de la session, je ne devrais peut-être pas faire perdre à la Chambre un temps précieux pour répondre aux assertions de l'honorable représentant d'Inverness. Ce bill ne confère pas à l'association d'autres privilèges que ceux dont jouissent les infirmières qui exercent leur profession ; il n'interdit à aucune infirmière compétente le libre exercice de sa profession ; il a tout simplement pour objet l'amélioration du sort des infirmières, et toutes les dispositions en sont conformes à l'équité. Je ne sache pas qu'il soit nécessaire qu'un certain nombre de médecins fassent partie du conseil de cette association d'infirmières pour que le succès en soit assuré ; il me semble que ces femmes sont pleinement en mesure de prendre soin des intérêts de leur profession sans l'intervention ou l'aide d'un seul médecin. A la demande de l'honorable député d'Oxford-nord (l'honorable M. Sutherland), il a été stipulé que, si le conseil de association désire faire subir un examen aux personnes qui voudront en faire partie, les examinateurs seront des médecins désignés par le président de l'association médicale de chaque province. Je le répète, les dispositions de ce bill sont en tous points équitables ; le besoin d'une association de ce genre se fait sentir ; des organisations semblables et poursuivant le même but existent déjà aux Etats-Unis et dans la métropole et ces associations ont produit les meilleurs résultats et pour le bien des infirmières elles-mêmes et pour celui des malades confiés à leurs soins. Les personnes qui sollicitent l'adoption de cette loi sont des femmes d'expérience, des femmes qui ont passé des examens médicaux qui témoignent de leur compétence comme infirmières, et ce fait constitue à lui seul une garantie suffisante. La Chambre ne devrait pas rejeter ce bill pour la seule raison que ce ne sont que des femmes qui en sollicitent l'adoption. Puisque voici la deuxième fois que le parlement est saisi de ce projet de loi ; puisque le comité des bills d'intérêt privé l'a minutieusement étudié, non pas une seule fois, mais à deux reprises, et qu'on a accepté tous les amendements équitables qui ont été proposés, je crois avoir raison de demander à la Chambre de le prendre en considération dès maintenant.

M. McCREARY : J'ai sous les yeux une copie du bill réimprimé, tel que modifié et rapporté par le comité des bills d'intérêt privé. L'honorable député (M. Clarke) nous a dit que ce bill a été délibéré avec le plus grand soin, que la Chambre a eu l'occasion de s'en occuper à diverses reprises et que cette association ne se composera que de

femmes. En jetant les yeux sur la liste des personnes qui sollicitent la charte, j'aperçois le nom d'Elizabeth McKay, de Winnipeg ; il se peut que ce soit une infirmière, mais, à tout événement, elle est seule pour représenter l'ouest, de Winnipeg à la côte du Pacifique. Un peu plus loin, je vois " Johnston, de Chatham." On semble tellement peu connaître les solliciteurs de cette charte qu'on ignore le nom de baptême de la dame Johnston. L'honorable député (M. Clarke) nous dit que c'est le nom d'une femme, c'est possible ; il se pourrait aussi que ce fût celui de Rufus Snowball Johnston, artiste-coiffeur, de Chatham.

Quelques VOIX : Ah !

M. McCREARY : Il peut s'agir d'un coiffeur de Chatham, mais l'honorable député de Kent doit savoir à quoi s'en tenir. Le bill est réimprimé et rapporté, et cependant nous ne savons pas encore quelle est cette personne du nom de Johnston.

M. CLARKE : Que l'honorable député (M. McCreary) soit sans inquiétude ; j'ai ici le prénom de cette dame, et j'en proposerai l'insertion dans le préambule du bill en temps opportun. Que l'honorable député se désabuse en ce qui concerne l'identification de cette dame.

M. McCREARY : Néanmoins, le bill a été amendé quatre fois et on ne paraît pas l'avoir fait avec le plus grand soin, puisqu'on n'a pas su inscrire le prénom d'une des personnes qui sollicitent la charte. L'honorable député (M. Clarke) prétend que ce bill est assez anodin, mais voici ce que je vois à l'article 3 :

Le but de l'association sera de travailler aux intérêts de la profession des infirmières, d'établir et de maintenir un programme général d'enseignement.

Nous ignorons si ces personnes sont des infirmières de profession ; de quel droit s'arrogeraient-elles le pouvoir d'établir et de maintenir un programme général d'enseignement? Je prétends qu'on ne devrait pas leur reconnaître ce droit sans avoir préalablement consulté toutes les infirmières du pays qui ignorent absolument les dispositions de ce bill. Nous avons donc raison de demander que l'adoption de ce projet de loi soit remise à une autre session. J'ai droit de soumettre des copies de ce bill à la considération des hôpitaux du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise, de connaître le sentiment de ces institutions et de leur demander si elles ont des propositions à faire. Ce parlement, qui est tout frais éclos, ignore ce qu'ont fait le Dr Roddick et les autres parrains du bill à la session dernière. L'article 4 dit :

L'association pourra adopter une constitution, des statuts, règles et réglements pour sa gouverne.

Ce qui signifie qu'elle pourra exclure de son sein qui bon lui semblera. Nous savons tous que c'est à grand peine que les hommes parviennent à s'entendre ; mais pour qui sait ce qu'est une réunion entièrement composée de femmes, il est facile de concevoir que la jalousie ne tardera pas à s'éveiller et que l'on pourra exclure de l'association, sans raisons valables, les infirmières les plus compétentes. Voici ce que dit le bill par rapport aux personnes qui feront partie de cette association :

Les infirmières de tout hôpital sujet à la juridiction d'une législation provinciale ou d'une municipalité du Canada, celles qui auront obtenu leurs degrés ou seront porteurs des certificats de tout autre hôpital reconnu par les règlements de l'association, ou qui auront étudié deux années entières——

Cette disposition ferme les portes de l'association aux Sœurs de charité, à toutes les religieuses du pays, à toutes les graduées des hôpitaux des Etats-Unis et de l'Angleterre. Nombre de graduées des hôpitaux d'Irlande, d'Angleterre, d'Ecosse et du pays de Galles exercent leur profession au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest— certaines d'entre elles, à Winnipeg, d'autres, dans les villes de moindre importance, et les autres, afin, dans les endroits les plus reculés du pays où elles donnent leurs soins aux pauvres colons malheureux ; et par suite des dispositions de ce bill, il ne leur serait plus permis d'exiger d'honoraires à moins qu'elles ne fissent partie de cette association-là. Ce projet de loi est peu sage, il est imprudent, et je conseille à l'honorable député de le retirer ; s'il ne le fait pas, je demanderai à la députation de le rejeter afin que nous puissions présenter un bill convenable à la prochaine sesison du parlement.

M. TALBOT : Je propose que le comité lève sa séance.

L'honorable M. SUTHERLAND : Lorsque ce bill nous fut soumis pour la première fois, j'objectai à certaines de ses dispositions ; cela pourrait peut-être donner à penser que je suis hostile à ce projet de loi. Or, je veux qu'il soit bien compris que je ne m'y oppose pas ; je désire que l'on adopte, en faveur des infirmières, toute législation qui soit de nature à relever le niveau de leur profession. Comme le promoteur du bill a accepté les principes que j'ai préconisés à l'occasion, et qu'il a fait disparaître toutes les dispositions inadmissibles, je n'ai plus de raisons de m'opposer à l'adoption de la mesure. Mais je dois dire à mon honorable ami que depuis la discussion qui a eu lieu j'ai reçu nombre de lettres où l'on propose des modifications, et la teneur de ces lettres indique que les opinions sont fort partagés par rapport à ce bill. Pour moi, je ne vois plus qu'une seule dispositon pratique à ajouter ; si on l'adoptait, si la direction de l'association reposait sur des principes solides, je suis persuadé que les règlements que la nouvelle corporation adopterait donneraient satisfaction à tous. On m'a particulièrement fait remarquer que les examens devraient se faire d'après un système uniforme, et chacun ad-

mettra la sagesse de cet avis. Si l'honorable député qui est chargé de ce bill voulait bien faire dans ce sens une modification qui s'appliquerait à toutes les infirmières qui voudraient faire partie de l'association, je consentrais volontiers à appuyer la mesure qui nous est soumise.

M. CLARKE : On a inséré dans le bill une disposition spéciale dans le but d'empêcher l'association de tenir des examens vexatoires ou qui pourraient avoir pour effet d'exclure des infirmières compétentes. Il est maintenant dit dans le bill que dans le cas où il faudrait faire subir des examens, ceux-ci seront dirigés par des médecins désignés par le président de l'association médicale de chaque province, ce qui signifie qu'ils se feront avec honnêteté et que leur seul objet sera de favoriser les intérêts bien entendus de l'association des infirmières. Je le répète, s'il y a eu des critiques, s'il y a eu des plaintes, c'est que ceux qui les ont faites ne connaisaient pas le bill et en ignoraient l'objet. Pas une seule des dispositions de ce bil ne tend à empêcher qui que ce soit d'aller exercer sa profession d'infirmier ou d'infirmières dans les Territoires du Nord-Ouest, au Manitoba ou dans les autres provinces ; les membres de l'association n'auront pas d'autre avantage que celui de faire suivre leur nom des initiales qu'elles auront droit d'employer à titre de membres de l'Association des Infirmières Canadiennes. S'il est louable que ces dames, qui ont acquis une expérience de plusieurs années dans l'art de soigner les malades, se forment en une association de ce genre, cherchant ainsi à améliorer leur sort et celui des autres membres de leur profession, il me semble que le comité devrait leur accorder l'avantage qu'elles sollicitent. Elles n'entendent exclure personne de leur association ni contraindre qui que ce soit à en faire partie ; l'entrée en sera absolument libre, et si l'on adopte ce bill, je suis convaincu que dans deux ou trois ans la situation des infirmières canadiennes se sera sensiblement améliorée. Ces dames demandent qu'on les mette sur le même pied que leurs sœurs des Etats-Unis ; leur requête est juste et raisonnable, et j'espère, vu que la Chambre est saisie de ce bill depuis deux mois, que le comité en permettra l'adoption dès maintenant.

M. EMMERSON : Il me semble que le parlement empièterait sur le domaine des législatures provinciales s'il allait, comme il en a le droit, permettre l'adoption de ce bill. Il y a, dans les différentes provinces, des institutions analogues sinon exactement semblables à celle dont on propose l'établissement ; les ingénieurs civils, les dentistes et autres ont demandé de se constituer en corporation ; pourquoi les législatures provinciales ne sont-elles pas saisies de ces questions, elles qui sont le mieux en mesure d'en disposer? Chaque province a ses conditions particulières, et il vaudrait bien mieux laisser aux législatures provinciales le soin de disposer de ces questions que chercher à établir un système qui s'appliquerait à tout le Dominion. Je le répète, chaque province a ses conditons particulières et chacune d'elles s'en tiendra à son propre système en dépit de tout ce que pourrait faire le parlement fédéral ; de plus, je suis certain que les différentes provinces, le Nouveau-Brunswick en particulier, verraient d'un mauvais œil la formation de cette organisation fédérale. Pour ces raisons, je crois devoir combattre le bill.

M. HUGHES (Victoria-nord) : Je remarque que le bill contient une disposition, qui à mon sens, constitue un danger sérieux ; je veux parler du paragraphe 6, qui concerne les examens ; ce paragraphe est de nature à neutraliser les heureux résultats qui pourraient découler de la mesure qui nous est présentement soumise. Il me semble que tout système d'examens devrait être sujet à la ratification de l'exécutif ou de quelque autre corps dirigeant. Le conseil médical de la province d'Ontario est à se créer rapidement une réputation de despotisme. Je crois donc qu'il serait à propos que ce parlement se réservât quelque juridiction immédiate sur cette association.

M. SPROULE : L'honorable député qui a charge de ce bill ferait mieux de le laisser en suspens plutôt que de s'exposer à le voir rejeter ; ni la mesure ni les infirmières du pays n'auraient à souffrir de cette remise à plus tard. Je sais, d'après ce qu'ils m'en ont écrit, que le nombre de médecins canadiens s'opposent à l'adoption du bill tel qu'il est actuellement rédigé, et que s'ils en demandent le renvoi à plus tard, ce n'est pas dans le but d'en empêcher l'adoption, mais seulement pour mieux établir la ligne de démarcation qui doit exister entre les médecins et cette association projetée des infirmières.

M. HUGHES (Victoria) : Ce n'est pas le corps des médecins que cette question concerne, mais le public en général.

La motion demandant que le comité lève sa séance est adoptée sur la division suivante : Pour, 43 ; contre, 33.

BILL RETIRE.

Bill (n° 86) concernant la Compagnie du chemin de fer transcanadien.—(M. Talbot.)

INTERPELLATIONS.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HENDERSON :

1. Quel montant a été payé par le gouvernement fédéral, à titre de subventions aux chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard, depuis l'entrée de l'Ile dans la Confédération jusqu'à l'année 1900 inclusivement ?

2. Quel montant a été dépensé par le gouvernement fédéral sur les chemins de fer de l'Etat dans l'Ile du Prince-Edouard pendant la période susdite ?

3. Quel montant a été dépensé par le gouvernement fédéral pour les havres, bassins de radoub et autres travaux publics (à l'exclusion des chemins de fer) dans l'Ile du Prince-Edouard pendant la dite période ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. Rien.

2. $728,918.17 imputables sur le capital.

3. Le ministre des Travaux publics pourra répondre à cette question.

LONGUEUR DES LIGNES TELEPHONIQUES.

M. CLARKE :

1. Quelle est la longueur, en milles, de toutes les lignes de téléphone autres que celles de la Compagnie de Téléphone Bell, exploitées au Canada ?

2. Quel est le nombre des souscripteurs de ces lignes dans chaque province ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. La longueur en milles, de toutes les lignes téléphoniques autres que celles de la Compagnie du téléphone Bell, exploitées au Canada, se répartit comme suit :

	Milles.
Poteaux	13,607
Fil	32,541

2. Je n'ai pas pu savoir quel est le nombre de souscripteurs, comme on me le demande, mais je suis en mesure de fournir le relevé suivant qui indique le nombre de bureaux dans chaque province :

Provinces.	Bureaux.
Ontario	229
Québec	165
Nouvelle-Ecosse	150
Nouveau-Brunswick	79
Colombie Anglaise	38
Total, y compris l'Ile du Prince-Edouard et les Territoires du Nord-Ouest	743

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER D'ONTARIO.

M. HUGHES (King) :

1. Quel montant a été payé, à titre de subventions, par le gouvernement fédéral aux chemins de fer d'Ontario, depuis la Confédération jusqu'en 1900 inclusivement ?

2. Quel montant a été dépensé par le gouvernement fédéral pour les havres, bassins de radoub et autres travaux publics, à l'exclusion des chemins de fer, dans Ontario, depuis la Confédération jusqu'en 1900 inclusivement ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (Honorable A. G. Blair) :

1. $6,458,889.28.

2. Le ministère des Chemins de fer et Canaux a dépensé $45,546,547.89.

M. HENDERSON.

FIL D'ENGERBAGE.

M. BLAIN :

Quel prix a été ajouté pour la main-d'œuvre employée à la fabrication du fil d'engerbage vendu actuellement par le pénitencier de Kingston, et quel prix a-t-on ainsi ajouté depuis deux ans ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Le coût de la main-d'œuvre, depuis deux ans, s'est élevé à $1.58 par cent livres ; il sera à peu près le même cette année que les années précédentes. Ce prix ne comprend pas l'usure des machines.

M. LE JUGE ROBERTSON.

M. STEPHENS :

Le gouvernement sait-il qu'un des juges de la haute cour de justice d'Ontario est malheureusement et absolument dans l'impossibilité physique d'entendre les témoignages rendus dans les causes plaidées devant lui ?

Par suite de cette infirmité, certains avocats s'entend-ils pour porter leurs causes devant quelque autre juge ?

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Des avocats pratiquant au barreau de la province d'Ontario ont appelé l'attention du ministre de la Justice sur l'infirmité physique de M. le juge Robertson, et d'autre part, des avocats éminents ont refusé de porter leurs causes devant lui précisément à cause de sa surdité. De fait, le barreau est d'opinion que M. le juge Robertson n'est plus en état de remplir ses fonctions ; mais jusqu'à présent ce magistrat ne semble pas s'être rendu compte de son infirmité qui saute aux yeux du public.

L'INDUSTRIE LAITIERE DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. ANGERS :

1. L'honorable ministre de l'Agriculture sait-il que l'industrie laitière a pris un développement considérable dans la province de Québec ?

2. L'honorable ministre est-il d'opinion qu'il est intéressant et utile de faire connaître par le menu tel développement ?

3. L'honorable ministre a-t-il remarqué que l'Annuaire statistique de 1899 ne contient qu'une courte note relative à telle industrie dans Québec mais beaucoup de détails concernant les autres provinces ?

4. Pourquoi cette différence ?

L'honorable JAMES SUTHERLAND :

1. Le ministre de l'Agriculture a remarqué avec la plus vive satisfaction le développement que l'industrie laitière a pris dans la province de Québec.

2. Le ministre de l'Agriculture se propose de faire publier dès cette année un relevé complet au sujet des progrès réalisés dans les différentes provinces.

3. Les énumérateurs du recensement ont recueilli des renseignements détaillés qui seront publiés en temps opportun.

RESTRICTIONS A L'IMMIGRATION JAPONAISE.

M. HUGHES (Victoria) :

1. Quelle décision le gouvernement a-t-il prise ou se propose-t-il de prendre au sujet de la mesure adoptée l'an dernier par la législature de la Colombie Anglaise pour mettre des restrictions à l'immigration japonaise dans cette province ?

2. Jusqu'à quelle date cette mesure peut-elle être désapprouvée ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement est à étudier cette question. Nous avons jusqu'au 17 septembre pour désapprouver cette loi.

MONUMENT DE MONTGOMERY.

M. CLARKE :

1. Le gouvernement permettra-t-il d'ériger un monument ou de placer une plaque commémorative sur une propriété du gouvernement dans la ville de Québec pour marquer l'endroit où a été tué le général américain Montgomery qui a livré un assaut infructueux avec des troupes américaines à la cité de Québec ?

2. Le gouvernement sait-il que le Montgomery Memorial Committee des fils de la révolution, de Boston, Etats-Unis, a l'intention d'appliquer sur la paroi de la falaise, au-dessous de la citadelle de Québec, une plaque de 12 pieds pour rappeler la mort du général américain Montgomery ?

3. La paroi de la falaise n'est-elle pas propriété du gouvernement ?

Le PREMIER MINISTRE : On n'a pas demandé au gouvernement permission d'ériger un monument ou de placer une plaque à la mémoire du général Montgomery. Le gouvernement sait qu'un comité des Fils de la Révolution, de Boston, a demandé au conseil de ville de Québec permission de placer une plaque commémorative à l'endroit où Montgomery a succombé en septembre 1775. Les personnes qui ont fait cette demande n'ont pas adressé de requête au gouvernement, et il est probable que ce monument sera érigé sur un terrain appartenant à la municipalité et sur lequel le gouvernement n'a aucun droit. Le gouvernement est propriétaire de la falaise où depuis des années il y a une plaque portant l'inscription : " Here Montgomery died."

CANADA ET ALASKA—FRONTIERE PROVISOIRE.

Qu'il soit émis un ordre de la Chambre pour copie du rapport conjoint de W. F. King, astronome en chef du ministère de l'Intérieur, et de Otto H. Tittman, de la commission géodésique et des côtes des Etats-Unis, commissaires nommés en vertu d'un *modus vivendi* consenti entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis le 20 octobre 1899, pour faire un rapport sur la frontière provisoire entre le territoire de l'Alaska et la Puissance du Canada, vers la tête du canal de Lynn, des cartes qui accompagnent ce rapport et de l'arrêté du conseil du 20 février 1901, qui prescrit que copie de ce rapport soit soumise au parlement.

Adopté.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le chef de l'opposition ayant exprimé le désir que ce rapport soit imprimé, je propose que la Chambre suspende ses règlements et ordonne l'impression du dit rapport.

Adopté.

SECOND INSPECTEUR DES PENITENCIERS.

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de pourvoir à la nomination d'un second inspecteur des pénitenciers, avec des appointements de deux mille six cents dollars par année.—Sir Wilfrid Laurier.

Le PREMIER MINISTRE : A l'heure actuelle, le Dominion compte cinq pénitenciers : celui de Dorchester, pour les provinces maritimes ; celui de Saint-Vincent-de-Paul, pour la province de Québec ; celui de Kingston, pour la province d'Ontario ; celui de Stony-Mountain, pour le Manitoba, et celui de la Colombie Anglaise. Je pourrais ajouter qu'il y en a un sixième à Dawson. Nous n'entendons pas maintenir un pénitencier dans cette dernière ville ; nous nous proposons de faire conduire les détenus du Yukon à la Colombie Anglaise. A l'heure qu'il est, nous avons à lutter contre certaines difficultés sous ce rapport, attendu que nous ne pouvons faire conduire de détenus à la Colombie Anglaise sans traverser un territoire que les Etats-Unis considèrent comme leur appartenant. Du moment qu'un prisonnier arrive à Skagway, par exemple, il échappe à notre autorité. Force nous est donc de maintenir provisoirement un pénitencier à Dawson, ou du moins, une prison qui sert en même temps de pénitencier. Dès que le commission internationale aura repris ses travaux—ce qui aura lieu cette année, je l'espère—nous sommes portés à croire que le traité sera modifié de façon à ce que l'on puisse transporter les détenus d'un pays dans l'autre sous bonne escorte, et le reste. Il n'y a en ce moment qu'un seul inspecteur des pénitenciers, et le ministère de la Justice nous représente qu'il n'est plus possible, vu l'accroissement de la besogne, que ce fonctionnaire suffise à la tâche. Dans ces conditions, le comité n'admettra-t-il pas avec moi qu'il convient de pourvoir à la nomination d'un second inspecteur ?

M. HUGHES (Victoria) : Ce fonctionnaire sera-t-il chargé de faire l'inspection du pénitencier du Yukon ?

Le PREMIER MINISTRE : Non ; il aura juridiction sur tout le territoire ; à l'heure actuelle, nous n'avons qu'un seul fonction-

naire pour surveiller tous les pénitenciers y compris celui du Yukon, et il est reconnu qu'il ne peut s'acquitter complètement de la charge qu'on lui a imposée.

M. HUGHES (Victoria) : Cet inspecteur n'a-t-il pas eu à faire beaucoup d'autre ouvrage?

Le PREMIER MINISTRE : Non, rien que le sien.

M. HUGHES (Victoria) : N'a-t-il pas agi comme préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. MORRISON : Le gouvernement n'a pas songé trop tôt à s'occuper de cette question ; il pourrait fort bien profiter de l'occasion pour aider à certains autres des principaux fonctionnaires de nos pénitenciers, aux comptables, par exemple. Ces institutions, du moins, celles que l'on voit entre Stony-Mountain et la côte du Pacifique ne sont pas assez bien surveillées par les fonctionnaires préposés à cette fin et qui demeurent maintenant à Ottawa ; la surveillance est, pour ainsi dire, abandonnée aux fonctionnaires de ces institutions elles-mêmes ; je ne dis pas que ces derniers manquent de compétence, mais ils ont tant à faire qu'il serait juste de confier cette tâche à d'autres personnes. Il est pourvu à la nomination d'un inspecteur extraordinaire ; d'après moi, ce nouvel inspecteur devrait demeurer dans l'ouest et j'espère qu'on verra à ce qu'il y demeure et que sa juridiction s'étende sur le Yukon. Le gouvernement s'occupera donc de fournir aux pénitenciers de la partie ouest du Dominion le meilleur accommodement possible, et de choisir et de faire demeurer dans cette région-là le nouvel inspecteur dont il est question ; peut-être serait-il bon de le faire demeurer de préférence dans la Colombie Anglaise. A mon sens, il faudrait aussi nommer quelques autres fonctionnaires, et surtout un sous-comptable.

M. SPROULE : Je ne sais pas au juste quels sont les devoirs de l'inspecteur ; mais, comme il y a six pénitenciers, il peut disposer de deux mois pour veiller particulièrement aux besoins de chacun d'eux, et peut-être pourrait-il s'acquitter de sa tâche en moins de temps, par rapport aux pénitenciers de moindre importance. On nous dit qu'il est présentement occupé à faire certains travaux tout particuliers dans un de ces pénitenciers-là ; c'est ce qui prouve que ses devoirs d'inspecteur lui laissent assez de loisirs. Si l'inspection des autres pénitenciers demandait autant de soins qu'on veut bien le dire, il deviendrait nécessaire de savoir pourquoi l'inspecteur fait l'office de préfet à Saint-Vincent-de-Paul, et en quel endroit l'exécution de la besogne laisse à désirer.

Le PREMIER MINISTRE : L'inspecteur a été retenu quelque temps à Saint-Vincent-de-Paul, mais il ne l'est plus ; sur la représentation du ministre de la Justice, on l'a rappelé et on a chargé le sous-inspecteur de faire l'ouvrage à sa place. Je regrette de ne pouvoir donner immédiatement à mon honorable ami (M. Sproule) l'autre renseignement qu'il demande, mais je le prierai de remarquer que l'inspecteur actuel est tenu de visiter les pénitenciers de Dorchester, de Saint-Vincent-de-Paul, de Kingston, de Stony-Mountain et de la Colombie Anglaise, et de veiller à leurs besoins ; il est même obligé de se rendre jusqu'à Dawson. Mon honorable ami l'admettra, il est impossible à un seul homme de remplir convenablement des devoirs aussi importants et aussi nombreux, de préparer ses rapports et d'exécuter tous les autres travaux qui se rattachent à cette charge. La plainte faite par mon honorable ami de New-Westminster (M. Morrison) démontre clairement que nous ne pouvions nous occuper trop tôt de la question dont il s'agit actuellement.

M. SPROULE : Sans m'opposer particulièrement à la motion, je crois cependant que, vu le peu de renseignements qu'on nous a fournis, il ne nous est guère possible de conclure que cette nouvelle nomination soit sage. L'honorable député de New-Westminster semble prendre pour admis que l'inspecteur qu'il s'agit de nommer devra demeurer dans l'ouest. Qu'il me permette de différer d'opinion avec lui sur ce point ; d'après moi, il vaudrait mieux que l'inspecteur demeurât dans l'endroit d'où il pourrait plus facilement se rendre aux différents pénitenciers du Dominion dont il aura la surveillance. Les moyens de transport que nous avons aujourd'hui à notre disposition, et qui promettent de se simplifier encore à l'avenir, nous auront bientôt mis en état de nous rendre même jusqu'à Dawson en assez peu de temps, et le pénitencier qu'il y a là à l'heure qu'il est n'est pas assez considérable pour que l'inspecteur soit obligé de s'absorber dans les soins que la surveillance peut en exiger ; de sorte que, en ce qui concerne cette institution, c'est, pour l'inspecteur, moins une question d'ouvrage qu'une question de déplacement. Il y a quelques années, l'inspecteur trouvait moyen de consacrer une bonne partie de son temps à des travaux d'élection ; je ne dis pas que cela se fait encore, mais autrefois cela s'est fait. Je ne connais pas l'inspecteur actuel, et je ne suis pas, non plus, en état de dire s'il est surchargé d'ouvrage ; mais enfin, il me semble qu'on devrait prouver si l'exécution de sa tâche laisse à désirer ou s'il manque lui-même des aptitudes nécessaires à la remplir, et cette preuve devrait se faire avant que la Chambre fût appelée à voter les appointements d'un autre inspecteur.

Le PREMIER MINISTRE : En disant que dans le passé l'inspecteur trouvait moyen de faire de la besogne politique, l'honorable député de Grey (M. Sproule) veut-il parler de M. Stewart?

M. SPROULE : Ce n'est pas de M. Stewart, mais de l'inspecteur, que je veux parler, et l'inspecteur, c'était M. Chamberlain.

Le PREMIER MINISTRE : M. Chamberlain n'est pas à l'emploi du gouvernement ; mais je ne crois pas que M. Douglas Stewart ait été inspecteur des pénitenciers sous le régime actuel ; s'il l'a été, ce doit être lorsque les conservateurs étaient au pouvoir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Comme je sais quelque chose de l'inspection du pénitencier de Dorchester, N.-B., on voudra bien me permettre d'en dire un mot. Ce pénitencier est un des moins importants de toute la Confédération, et l'inspecteur n'y fait qu'une visite par année, et il arrive parfois que l'année se passe sans qu'il y aille du tout ; mais, quand il s'y rend, il faut qu'il y passe au moins deux mois ; d'où je conclus que l'inspection des pénitenciers de plus grande importance doit exiger plus de temps. Il faudrait qu'il fût en état de faire au pénitencier de Dorchester des visites plus fréquentes et de veiller de plus près à la direction de cette institution ; il devrait même arriver à l'improviste afin de mieux se rendre compte de la ponctualité des fonctionnaires à remplir les devoirs qui leur incombent. Ce que je viens de dire au sujet du pénitencier de Dorchester s'applique à plus forte raison aux pénitenciers plus importants que celui-là.

M. BORDEN (Halifax) : Se propose-t-on d'assigner à chaque inspecteur en particulier une certaine étendue de territoire?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le crois pas ; en tous cas, le ministre de la Justice doit désigner à chacun des inspecteurs sa tâche et ses devoirs.

M. MORRISON : L'honorable chef de l'opposition paraît avoir raison ; le délimitation dont il parle est nécessaire.

Ce que vient de dire le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du pénitencier de Dorchester s'applique dans une plus large mesure à ceux de l'ouest. Il est impossible que l'inspection se fasse convenablement si ceux qui en sont chargés doivent demeurer à Ottawa. Puisque le gouvernement se propose d'opérer des réformes, il devrait cesser autant que possible de diriger d'ici toutes les affaires de l'extrême ouest. Il faudrait que certaines tâches confiées jusqu'à présent à des fonctionnaires d'Ottawa fussent données à d'autres qui séjourneraient dans les parties reculées du Dominion. A mon sens, si le nouvel inspecteur qu'il s'agit de nommer doit demeurer ici, l'inspection des pénitenciers de l'ouest dont il sera chargé n'aura aucune signification ; il ne s'ensuivra qu'une dépense de temps et d'argent. Plusieurs des enquêtes qu'on a faites au sujet de l'administration des différents pénitenciers n'auraient pas eu lieu et n'auraient pas eu leur raison d'être si on les avait soumis à une inspection vigilante, ce qui est impossible au moins en ce qui concerne l'ouest, si l'inspecteur demeure dans la capitale.

Le remarque de l'honorable député de Grey (M. Sproule), tendant à faire voir que la plupart des pénitenciers sont situés dans la partie est du pays, sont erronées ; il y a des pénitenciers à Stony-Mountain, à Régina et à New-Westminster.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Pas à Régina.

M. MORRISON : En tous cas, il y a à Régina une prison qui est inspectée ou que, du moins, l'inspecteur visite ; par conséquent, comme il y a un nouveau pénitencier à Dawson, l'ouest compte aujourd'hui autant de pénitenciers que l'est ; cependant, ceux de l'est sont tous accessibles aux fonctionnaires d'Ottawa et leur surveillance donne assez d'ouvrage à un seul inspecteur ; s'il y a lieu d'en nommer un autre, ce doit être pour lui confier le soin exclusif des pénitenciers situés à l'ouest de Stony-Mountain. A ce point de vue, le gouvernement aurait assez raison de demander un crédit qui représentera les appointements à payer à ce nouveau fonctionnaire.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'inspection faite par un fonctionnaire demeurant à Ottawa présente une difficulté : c'est que celui qui en est chargé peut être très occupé ailleurs et ne faire dans l'ouest que de simples voyages de fantaisie ; mais, par contre, il y a beaucoup de raisons qui militent en faveur du séjour de l'inspecteur à Ottawa. Il y a à faire dans plusieurs parties reculées du pays, beaucoup de travaux qui ressortissent au ministère que je dirige, et il est bon, pour cette raison, que le ministre puisse exercer une surveillance immédiate sur l'inspecteur.

Mon honorable ami le ministre de la Justice, agirait sagement en tenant compte de ceci dans les mesures qu'il prendra.

M. MORRISON : Je puis dire que cette méthode a cours dans d'autres branches de l'administration ; ainsi, il y a un inspecteur de la douane dans la Colombie Anglaise, ainsi qu'un inspecteur spécial pour le bois de construction et un grand nombre de fonctionnaires semblables. Je crois que le gouvernement ne modifierait pas la politique qu'il a adoptée, en nommant un second inspecteur des pénitenciers pour les districts éloignés. Il est souvent plus important de surveiller étroitement les pénitenciers que certains autres services que j'ai mentionnés.

L'honorable M. HAGGART : Vous proposez-vous d'appeler à ce poste un employé du ministère.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question de mon honorable ami. Le ministre de la Justice ne m'a pas fait part de ses projets.

La résolution est rapportée.

JUGE DE LA COUR DE COMTE, A VANCOUVER.

La Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution suivante :

Qu'il est expédient de pourvoir à la nomination d'un juge de la cour de comté, à Vancouver, C.A., avec un traitement de deux mille quatre cents dollars par année.

Le PREMIER MINISTRE : Le comité, j'en suis certain, ne sera pas surpris de la présentation de cette résolution que nécessite l'importance toujours croissante de la ville de Vancouver. Cette dernière, à l'origine, faisait partie du district de New-Westminster, mais ses progrès considérables qui, je suis heureux de le dire, ne se ralentissent pas, ont obligé la législature de la Colombie Anglaise de diviser ce district et de créer le district de Vancouver dont la ville du même nom est le chef-lieu. Cette division eût lieu il y a quelques années. Par suite de la décision de la législature provinciale, le tribunal siège depuis quelque temps à Vancouver, mais jusqu'ici les juges de la cour Suprême ont exercé les fonctions de juges de la cour de Comté. Le juge en chef McColl a fait savoir au ministère de la Justice que l'augmentation des affaires judiciaires de la province ne permet plus à ses collègues ni à lui de connaître des causes pendantes devant la cour de Comté à Vancouver, et par conséquent, nous n'avons pas d'autre alternative que de nommer un juge de la cour de Comté, dans cet endroit. Voilà pourquoi nous proposons cette résolution.

M. BORDEN (Halifax) : Combien y a-t-il de juges de la cour de Comté dans le Colombie Anglaise ?

Le PREMIER MINISTRE : Je regrette de ne pouvoir renseigner mon honorable ami. Je ne crois pas qu'il y ait un seul juge de cette cour dans les environs de Victoria. Les juges de la cour Suprême président le tribunal de la cour de Comté dans cette ville. Il y en a un dans le district de Kootenay et la loi permet d'en nommer un second ; il y en a un autre à New-Westminster et il en aura un à Vancouver. J'ignore, s'il y en a d'autres. Toutefois, ce que je dis est sujet à correction.

M. MORRISON : Il n'y a qu'un seul juge de la cour de Comté dans le vaste district du Kootenay et j'apprends qu'il est question de donner un collègue au juge Foran, présentement domicilié à Nelson. Il y a aussi un juge pour le district de Cariboo. Les juges de la cour de Comté sont au nombre de cinq, un pour Cariboo, un autre pour Yale, un troisième habite à Vernon, un quatrième à New-Westminster et le dernier à Nanaïmo. Il n'y en a pas dans la ville de Victoria non plus qu'à Vancouver. La nécessité de deux nouveaux juges s'impose. Les juges des districts de Kootenay et de Caribou auront quand même juridiction sur de vastes territoires et beaucoup de besogne, par suite de l'accroissement de la population et des progrès des industries minières et autres. A vrai dire, le poste de juge de la cour de Comté dans la Colombie Anglaise est très important, plus important, à mon avis, dans les districts miniers de cette province que dans les autres parties du Canada.

M. WALLACE : L'honorable député veut-il nous dire combien il y a de juges de la haute cour dans la Colombie Anglaise ?

M. MORRISON : Cinq.

M. WALLACE : Cinq juges de la haute cour et cinq de la cour de Comté ?

M. MORRISON : Il y a cinq juges de la cour de Comté.

M. WALLACE : Et aussi cinq juges de la haute cour ?

M. MORRISON : Oui, cinq, qui tous, à l'exception du juge en chef qui est domicilié à New-Westminster, habitent Victoria, et vont en tournée à travers la province. Présentement, l'un des juges de la cour Suprême remplit les fonctions de juge de la cour de Comté, à Vancouver. Il faudrait vraiment d'autres juges que les deux qui seront bientôt nommés. A la dernière session, le gouvernement provincial a pris des mesures qui nous permettraient de nommer un juge de plus. La loi telle qu'elle était nous rendrait impossible la nomination d'un second juge pour le district de Kootenay qui ne comprenait qu'un seul comté, et nous ne pouvions pas nommer un autre juge avant que le gouvernement de la province eût délimité un nouveau comté. La loi relative aux cours de Comté a été modifiée dans le sens des dispositions de la loi d'Ontario, de façon à permettre au gouvernement de nommer un juge-adjoint de la cour de Comté, ce qu'il doit faire pour Kootenay. A Vancouver, un juge de cette cour sera nommé pour la première fois.

L'honorable M. HAGGART : Les autorités provinciales ont-elles délimité les districts et la nomination de ces juges a-t-elle été demandée par requête.

Le PREMIER MINISTRE : La législature, je le répète, a créé il y a quelques années le district et la cour de comté de Vancouver, mais jusqu'ici les juges de la cour Suprême ont rempli les fonctions de juges de la cour de comté. Les autorités provinciales n'ont pas fait de représentations, mais le juge en chef de la cour Suprême a directement informé le ministre de la justice qu'à l'avenir les juges de ce tribunal ne pourraient plus exercer les fonctions de juge de la cour de comté, à Vancouver. Par conséquent, nous n'avons pas d'autre alternative que de nommer dans cette ville un juge de la cour de comté.

M. WALLACE : Le dessein de nommer ce juge me paraît étrange. Un juge, adjoint sera choisi, dit-on par le district de Kootenay.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. WALLACE : Voici une population de 70,000 à 80,000 âmes, je le suppose ; le recensement nous apprendra peut-être qu'elle est beaucoup plus considérable. Je l'espère.

M. MORRISON : De quel district parlez-vous ?

M. WALLACE : De toute la province.

M. MORRISON : L'honorable député plaisante, n'est-ce pas, quand il ne donne qu'une population de 70,000 âmes à la Colombie Anglaise ?

M. WALLACE : D'après les renseignements que nous possédons, la population entière, y compris les sauvages, peut être de 80,000 ou 90,000 habitants.

M. MORRISON : Elle est plus considérable que cela.

M. WALLACE : Ce sont les chiffres du dernier recensement. J'espère que la population a beaucoup augmenté. Il y a cinq juges de la cour de comté et cinq de la cour Suprême et on veut nommer deux autres juges de la cour de comté, et quelle est la population ? A quel chiffre le représentant de New-Westminister place-t-il la population ?

M. MORRISON : Parlez-vous de la ville de Vancouver ?

M. WALLACE : Non, de la population totale.

M. MORRISON : J'apprendrai à l'honorable député qu'on porte à 35,000, ou du moins à 30,000 âmes, la population de la ville de Vancouver seulement. Mon attente serait trompée s'il n'y avait pas dans la région de Kootenay, 70,000 habitants dans l'étendue de la juridiction de ces deux juges.

M. WALLACE : Je souhaite qu'il y en ait un plus grand nombre, mais à mon avis—et j'ai parcouru cette contrée—il y en aura beaucoup moins. Toutefois, le gouvernement n'en sait rien. Il n'a pour se guider que les chiffres du dernier recensement et la certitude que la population augmente. Il se propose de nommer deux autres juges de la cour de comté qui sont déjà au nombre de cinq, sans parler des cinq juges de la cour Suprême. Il faudra aller chercher des avocats ailleurs pour leur confier ces charges.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne le pense pas.

M. WALLACE : Puisque le très honorable monsieur croit pouvoir trouver dans la Colombie Anglaise assez d'avocats pour remplir ces positions sans avoir à parcourir le Canada et à solliciter les hommes de loi pour les induire à revêtir l'hermine, nous avons une inquiétude de moins, mais il paraît étrange que dix juges ne suffisent pas à rendre la justice parmi la faible population de la Colombie Anglaise. Je puis dire au très honorable monsieur que les citoyens de cette province sont observateurs des lois. A l'origine quand des individus appartenant aux différentes nationalités encombraient les camps miniers, vous pouviez traverser sans aucun danger les rues de Rossland, soit le jour, soit la nuit. Le respect de cette population pour la loi était merveilleux et contrastait d'une manière frappante avec ce qui se passait dans les centres miniers des Etats-Unis.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez ! écoutez.

M. WALLACE : Il est fort agréable de constater que les malfaiteurs étrangers comprennent que sous le drapeau anglais ils ne peuvent pas braver les lois sans être promptement punis d'une manière exemplaire. La loi anglaise semble leur inspirer une crainte salutaire. Voici une des raisons qui rendent inutile l'augmentation du nombre des juges. Cinq juges de la cour Suprême ! Ce chiffre me paraît étrange, mais la nomination de sept juges de la cour de comté serait une mesure tout à fait déraisonnable.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Wallace) s'est réfuté lui-même. La population de Kootenay, a-t-il dit, est respectueuse des lois et il a rendu le même tribut d'éloges bien mérités à tous les habitants de la Colombie Anglaise. L'honorable député me doit pas perdre de vue que les législateurs de la Colombie Anglaise qui représentent cette population et qui font autorité dans cette affaire ont déclaré que la nomination de deux nouveaux juges était nécessaire. Nous n'avons pas d'initiative dans cette affaire ; nous n'agissons pas à notre simple gré ; nous ne sommes que les exécuteurs des volontés de la législature de la Colombie Anglaise.

Il est vrai que les crimes sont peu nombreux dans cette province et que les malfaiteurs étrangers ont une crainte salutaire des tribunaux quand ils mettent le pied sur un territoire anglais. Cependant, pour obtenir ce résultat, il faut que la justice anglaise puisse punir promptement toutes les contraventions. Cette mesure nous étant demandée par la loyale population de la Colombie Anglaise, l'honorable député devrait retirer ce qu'il a dit et admettre que nous sommes tenus d'écouter cette requête. Je crois que le corps des magistrats de cette province est nombreux, si l'on tient compte du chiffre de la population établi par le dernier dénombrement, mais je pense que le présent recensement accusera une forte augmentation. Si cette population, relativement peu nombreuse, était groupée sur l'île de Vancouver ou repartie entre quelques villes, il

ne faudrait pas autant de juges, mais l'honorable député ne doit pas oublier que la Colombie Anglaise est la plus grande province de la Confédération, eu égard à la superficie, qu'elle n'est pas encore suffisamment desservie par des voies ferrées, que la population est disseminée par petits groupes séparés par des longues distances et que, dans ces circonstances-là, elle a besoin de plus de juges que les anciennes provinces, où la population est plus dense.

M. BORDEN (Halifax) : Il me semble qu'il y a beaucoup de juges dans la Colombie Anglaise, si l'on tient compte de la population ; mais, comme l'a dit le premier ministre, cette province se trouve dans des circonstances exceptionnelles. Une population peu forte, disseminée sur un vaste territoire, des communications peu faciles font qu'on ne peut guère se baser dans cette affaire sur le chiffre des habitants de la province. De plus, il me semble que, lorsque la législature provinciale a créé un nouveau fauteuil judiciaire et que le juge en chef a déclaré que la nomination d'un nouveau juge est nécessaire, cette Chambre n'a pas d'autre alternative que de pourvoir au traitement de ce dernier.

Le PREMIER MINISTRE : Très bien ! très bien !

M. MORRISON : Je ferai observer au représentant d'York-ouest (M. Wallace) qu'en 1881, la population de la Colombie Anglaise était de 50,000 âmes, et qu'en 1891, elle était de 100,000 habitants, ou du double. De 1881 à 1891, jamais l'immigration ne fut aussi considérable que pendant la dernière période décennale, et on a certainement lieu de croire que le présent recensement établira que cette province a aujourd'hui une population de 200,000 habitants. Je suis surpris de ce que l'honorable député a dit du chiffre de la population de la Colombie Anglaise. Il a fréquemment visité cette province et devrait être au courant de l'accroissement phénoménal de la population du district de Kootenay et devrait aussi savoir que, comme l'a déclaré le chef de l'opposition, les centres où la population s'est établie sont fort éloignés les uns des autres. Nos juges doivent exercer leur juridiction dans un rayon immense. L'honorable député ne doit pas ignorer qu'il y a, dans cette province, un grand nombre d'affaires litigeuses, plus grand, selon moi, que dans n'importe quelle autre province de la Confédération. Si j'avais prévu ce débat, j'aurais pu démontrer à l'honorable député qu'à Rossland, Nelson, Kaslo, Vernon, Greenwood, Grand-Forks et dans d'autres districts, il y a plus de brefs émis que dans d'autres parties du Canada et plus d'affaires contentieuses légitimes. La ville de Vancouver, avec 30,000 âmes, a plus de capitaux en jeu devant les tribunaux qu'il n'y en a aujourd'hui dans les régions peuplées depuis plus longtemps, si bien qu'il est nécessaire d'avoir des juges toujours prêts à entendre les intéressés. On ne saurait établir de comparaison entre les conditions dans lesquelles se trouve la magistrature de la Colombie Anglaise et celle des autres provinces de la Confédération. La législature de la province s'est bien rendue compte de la situation et n'a pas seulement permis au gouvernement fédéral de faire une nomination, mais elle l'a laissé libre de nommer autant de juges qu'il jugerait à propos pour chacun de ces comtés.

M. WALLACE : Je sais que la législature provinciale a recommandé la nomination d'un autre juge de la cour de comté, et je n'ignore pas non plus que, comme le dit le premier ministre, nous n'avons pas d'autre alternative que de nommer un juge quand la Chambre d'assemblée crée une vacance. C'est là l'une des anomalies de notre constitution. Il est facile à ceux qui sont en quête d'emploi de persuader, par quelque subterfuge, à la législature, de créer une position nouvelle. Je remarque aussi que le représentant de New-Westminster (M. Morrison) occupe un fauteuil dans une rangée où nous voyons d'ordinaire six ou sept députés désireux de revêtir l'hermine. Il y en a plusieurs présentement, derrière les fauteuils des ministres, et l'honorable député (M. Morrison) a pris son siège dans cette rangée.

M. MORRISON : Je n'ai pas mon siège dans cette rangée.

M. WALLACE : Vous l'avez aujourd'hui, parce qu'une vacance se dessine dans la magistrature de la Colombie Anglaise. Peut-être l'honorable député occupe-t-il ce siège que temporairement, mais il l'occupe en tous cas pour prendre soin que cet emploi soit créé, et puis, je vous prie de croire que chacun soigne bien sa petite affaire.

M. MORRISON : C'est une louable ambition.

M. WALLACE : Je ne crois pas qu'il soit si louable de se faire élire membre de la Chambre afin d'obtenir l'influence politique nécessaire pour se faire nommer juge. Bien plus louables sont ceux qui viennent ici pour servir leur patrie plutôt que pour travailler dans leur propre intérêt. Le représentant de New-Westminster (M. Morrison) aurait mieux fait de ne pas caresser la louable ambition qu'il se reconnait. Il eut mieux fait de venir ici dans l'intérêt de ses commettants plutôt que dans son prore intérêt.

L'honorable M. ROSS : Le représentant de Victoria déclarait dernièrement que la population de la Colombie Anglaise dépassait 150,000 âmes. Le député d'York-ouest a dit que ces gens étaient des citoyens paisibles, rangés, et cela m'a fait plaisir, mais j'ai appris avec regret qu'il y a parmi eux autant de procès, ce qui n'est jamais une bonne preuve du caractère pacifique d'une population. A l'instar du représentant d'York-ouest, je suis ici pour servir les intérêts de

mes commettants, je n'ai aucune ambition personnelle si ce n'est de m'acquitter de mon mieux de ma tâche.

La résolution est rapporté, lue une seconde fois et adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je demande la permission de présenter un bill (n° 150) intitulé : Acte modifiant de nouveau l'acte concernant les juges des cours provinciales.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

PRIME POUR LE RAFFINAGE DU PLOMB.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que, demain la Chambre se forme en comité général pour considérer les résolutions suivantes :

Qu'il est expédient de prendre les dispositions suivantes afin d'encourager le raffinage du plomb au Canada :—

1. Que le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement des primes ci-après mentionnées sur le plomb raffiné au Canada provenant de minerai de plomb du Canada fondu dans les hauts fourneaux canadiens ;—

(a) Sur chaque tonne de plomb ainsi raffiné pendant l'année civile, 1902, $5.

(b) Sur chaque tonne de plomb ainsi raffiné pendant l'année civile, 1903, $4.

(c) Sur chaque tonne de plomb ainsi raffiné pendant l'année civile, 1904, $3.

(d) Sur chaque tonne de plomb ainsi raffiné pendant l'année civile, 1905, $2.

(e) Sur chaque tonne de plomb ainsi raffiné pendant l'année civile, 1906, $1.

2. Les dites primes seront payables semi-annuellement, le premier jour de juillet et de janvier, chaque année.

3. La somme totale payable pour les dites primes n'excédera pas $100,000 par année. Si la somme payable, aux taux, par tonne, mentionnés dans la résolution 1, sur le plomb raffiné pendant la moitié d'aucune année civile, dépasse $50,000, alors et dans ce cas la prime payable par tonne sera réduite, à l'égard de ce semestre, à un taux par tonne que ne portera pas au delà de $50,000 le montant des primes payables pour ce semestre.

4. Si la somme payée pour les dites primes en aucun semestre est inférieure à $50,000, la balance impayée (constituant la différence entre la somme ainsi payée et $50,000) sera portée au crédit du fonds des primes pour le semestre suivant, et pourra être payée, le dit semestre suivant, en sus des $50,000 prévus ci-dessus.

5. L'exécutif pourra faire les règles et réglements (y compris des réglements relatifs aux taux et impositions pour raffinage) qui pourront être jugés nécessaire dans l'intérêt public pour l'application des prescriptions du présent acte, et tous paiements de primes seront assujétis à l'observation complète des dites règles et réglements.

6. Toutes primes payables en vertu des présentes résolutions cesseront et prendront fin le trente et unième jour de décembre 1906.

Son Excellence, le Gouverneur général, ayant été mis au fait de l'objet des présentes résolutions, les recommande à la Chambre.

La motion est adoptée.

AUGMENTATION DE L'INDEMNITE PARLEMENTAIRE.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre se forme maintenant en comité général pour délibérer la résolution suivante que Son Excellence le Gouverneur général lui recommande :

Qu'il est expédient de modifier l'article 25 du chapitre 11 des Statuts revisés du Canada en prescrivant que l'indemnité parlementaire de mille dollars payable, tel que prévu dans le dit article, à chaque membre du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, sera porté au chiffre de mille cinq cents dollars, à commencer dès le présente session.

M. l'Orateur, j'espère que la résolution que je présente aujourd'hui sera favorablement accueillie non seulement par les membres de toute la Chambre, mais aussi par le public auquel nous sommes comptables de nos actions. Chacun admettra qu'en théorie l'usage qui a toujours prévalu en Angleterre, où les membres du parlement donnent gratuitement leurs services à leur pays, est probablement le meilleur. Mais l'Angleterre—si je suis bien renseigné, et je crois l'être—occupe sous ce rapport une position exceptionnelle et son exemple n'est imité par aucun des pays où fleurissent les institutions parlementaires.

Sous ce rapport, l'état de choses qui règne en Angleterre est tout à fait exceptionnel. Le régime parlementaire est là-bas une institution de très vieille date. Il a pris naissance à une époque où la nation ne choisissait ses représentants que dans le sein des classes riches et ne nommait que des hommes qui pouvaient servir leur pays sans rémunération et sans indemnité. Le corps électoral était alors très restreint et les hommes qui dirigeaient et dominaient les assemblées législatives de cette époque reculée pouvaient for bien consacrer tout leur temps au service de l'Etat, sans compromettre leurs affaires privées.

Lorsque le bill de réforme de 1832 et l'acte de 1867 étendirent le pouvoir électoral et législatif, et lorsque l'Angleterre devint virtuellement un pays démocratique, la nation était si riche et la classe des hommes de loisir si nombreuse, qu'il était facile de trouver dans tous les rangs de la société des gens qui pouvaient servir l'Etat gratuitement. Depuis quelques années cependant, au nom des classes dont les représentants ne peuvent remplir leur mandat qu'au grand détriment de leurs intérêts privés, il se fait en Angleterre un mouvement, pas encore très prononcé, mais sensible, en faveur d'un changement.

Je crois que tous les pays du monde jouissant d'institutions démocratiques et représentatives, à l'exception de l'Angleterre, en sont arrivés à la conclusion qu'il n'était pas juste d'obliger leurs législateurs à donner leurs services gratuitement. Le Canada n'a pas envisagé la question à un autre point

de vue. Et il ne faut pas s'en étonner, car dans des pays comme le nôtre, les membres du parlement ne peuvent abandonner leurs affaires pendant trois, quatre et cinq mois de l'année sans compromettre leurs intérêts privés et leurs moyens d'existence. A moins qu'on ne leur donne une indemnité pour leurs services, il serait impossible à la plupart d'entre eux de rester députés.

Sur ce point, je crois que nous sommes d'accord. Même avant la Confédération, la population du Canada avait compris qu'il ne serait ni juste ni raisonnable de ne donner à ceux qui sont forcés d'abandonner leurs affaires pendant une partie de l'année afin d'expédier la besogne législative du pays, je ne dirai pas un salaire, ni une rémunération proportionnée aux sacrifices qu'ils font, mais une sorte d'indemnité qui leur permette de remplir la mission que le corps électoral leur confie.

Tout ce qu'il s'agit de savoir, c'est si la somme de $500 que je propose d'ajouter à l'indemnité de $1,000 fixée en 1873 est une augmentation raisonnable et légitime. Toute la question est là. Si nous comparons l'état de choses actuel avec celui qui régnait il y a vingt-huit ans lorsque le traitement des députés a été remanié, nous en arriverons à la conclusion que l'augmentation que je propose n'est pas exagérée. Si j'ai bien compris le débat qui a eu lieu à cette époque, on estimait en 1873, que la session se prolongerait rarement au delà de huit semaines. Ce n'était pas se former une idée bien exacte du développement des affaires publiques, mais enfin c'est sur cette base qu'on a fixé l'indemnité.

Lorsque je fus élu député pour la première fois, il y a vingt-six ans, un homme que quelques anciens membres de cette Chambre n'ont pas oublié, M. Holton, le plus grand parlementaire de son temps et un des esprits dirigeants des Communes, m'a dit à maintes reprises que même à cette époque, il n'était pas trop de quatre mois pour l'expédition des affaires du pays. Tout le monde sait que la besogne de cette Chambre s'est accrue dans d'énormes proportions depuis vingt-six ans et qu'une session de deux mois est une de ces choses que nous ne verrons plus. Nous avons peine à concevoir une session qui durera moins de trois mois, et, selon toute probabilité la longueur moyenne sera a l'avenir de quatre à cinq mois.

S'il était juste et raisonnable, il y a 27 ans, de porter à $1,000 le traitement des députés, n'est-il pas juste et raisonnable de décréter qu'à l'avenir l'indemnité sera d'au moins $1,500.

Voyons le traitement que touchent les députés qui représentent des pays qui sont dans la même situation que le nôtre. Si nous jetons les yeux sur la nation voisine avec laquelle nous avons tant de points de ressemblance, et dont nous ne différons que sous le rapport de la population, nous constatons que l'indemnité accordée aux membres du Congrès est de $5,000 par année. J'admets immédiatement que le mouvement des affaires législatives de ce pays qui compte 75 millions d'âmes est beaucoup plus considérable que celui de notre pays dont la population n'est que de 6 millions d'âmes.

M. WALLACE : Les sessions du congrès ne sont pas, en moyenne, plus longues que les nôtres.

Le PREMIER MINISTRE : C'est vrai ; mais, à Washington, les règlements limitent les débats, et je ne voudrais pas voir appliquer ces restrictions à nos discussions parlementaires. Nous pouvons établir une comparaison encore plus juste en prenant, par exemple, la nouvelle confédération australienne qui, en tous points, ressemble à la nôtre. C'est tout à la fois une colonie anglaise et une confédération. Un des articles de la constitution que le peuple de l'Australie vient d'adopter et que le parlement anglais vient de ratifier, porte que la rétribution des membres des deux chambres de £400 sterling ($2,000) par session, ou $500 de plus que l'indemnité prévue par la présente résolution. Si nous adoptons pour base de comparaison la rétribution des députés de l'Australie, tout le monde conviendra que l'indemnité que nous proposons est très modérée ; et tout bien considéré, je crois que le corps électoral regardera cette résolution comme un acte de justice. Si nous voulons maintenir le niveau intellectuel du parlement, nous devons améliorer la position du représentant du peuple. Il ne faut pas oublier que les hommes de loisir ne forment pas une classe dans ce pays.

A l'exception de quelques privilégiés que je pourrais compter sur mes doigts, tous les membres de cette Chambre doivent travailler pour gagner leur vie et pourvoir aux besoins de leur famille. Il y a, dans cette enceinte, environ 200 députés qui sont forcés de demander au travail leur subsistance et celle de leur famille et qui sont obligés d'abandonner leurs affaires personnelles pendant trois, quatre et cinq mois de l'année. Il n'est donc pas déraisonnable de dire qu'une indemnité de $1,500 est une compensation bien modérée, si l'on tient compte des services qu'ils rendent au pays au détriment de leur propre famille.

Si le parlement vote la présente résolution, je veux qu'il soit bien compris par tous les membres de cette Chambre et du Sénat que, quelle que soit à l'avenir la longueur d'une session—quatre, six, sept ou huit mois —il n'y aura aucun supplément d'indemnité. Par le passé, lorsqu'une session se prolongeait plus que de raison, le parlement a cru quelquefois opportun d'augmenter l'indemnité ordinaire. Je condamne une pareille pratique, que j'ai toujours considéré comme mauvaise, et je veux qu'il soit bien compris qu'à l'avenir l'indemnité ne dépassera pas

$1,500, quelle que soit la longueur d'une session. Après ces quelques observations, j'ai l'honneur de soumettre cette résolution à la sérieuse considération de cette Chambre.

M. BORDEN (Halifax) : Je crois que la principale question à considérer est l'effet que cette augmentation de l'indemnité aura probablement sur le caractère de la représentation nationale. La matière a été plus ou moins discutée dans le pays depuis quelques semaines, et l'une des objections que l'on a fait valoir contre un changement, c'est que l'augmentation de l'indemnité amènera dans cette enceinte des politiciens de profession et des hommes qui ne brigueront les suffrages populaires que dans le but de toucher le traitement attaché aux fonctions de député. Si cette proposition pouvait, à mon avis, provoquer un pareil état de choses, je serais disposé à la combattre énergiquement. J'ai étudié cette question dans le silence du cabinet. Je l'ai discutée avec des hommes publics, et j'en suis arrivé à la conclusion qu'une augmentation d'indemnité ne produirait pas le résultat que l'on rédoute en certains quartiers, mais, au contraire, ouvrirait probablement les portes du parlement à des hommes qui seraient plus intimement associés aux grands intérêts industriels du pays. Le parlement a surtout besoin d'hommes qui représentent l'activité commerciale et manufacturière du pays, les intérêts des classes ouvrières, et enfin ce grand mouvement industriel dont nous sommes témoins et que nous devons chercher à maintenir. Non seulement nous voulons que ces divers intérêts aient ici leurs représentants, mais qu'ils envoient leurs meilleurs interprètes.

Il s'agit de savoir si l'augmentation d'indemnité que l'on propose aurait pour effet d'améliorer la représentation nationale. Pour ma part, je crois que l'adoption de cette résolution contribuerait à élever ou du moins à maintenir le niveau intellectuel de cette Chambre. Comme l'a fait observer le premier ministre, si nous voulons que les meilleurs éléments du pays soient représentés dans cette enceinte, nous devons choisir nos députés parmi les hommes qui gagnent leur pain à la sueur de leur front.

Les députés qu'ils nous faut ici sont des hommes qui ont des affaires personnelles à administrer. Nous savons tous,—la plupart d'entre nous pour l'avoir appris par expérience—que la vie publique impose de très grands sacrifices à un homme qui a des intérêts à soigner. S'il en est ainsi, l'augmentation d'indemnité que l'on propose est-elle légitime ou condamnable?

Ainsi que l'a dit le premier ministre, le traitement des députés a été, en 1873, fixé à $1,000. J'ai lu attentivement le débat qui a eu lieu cette année-là, ainsi que celui qui a eu lieu en 1885 et en 1891 lorsqu'on a proposé d'accorder un supplément d'indemnité ; et je crois que tout député qui s'imposera le même travail en arrivera infailliblement à la conclusion qu'on a calculé que les sessions ne dureraient pas plus de trois mois lorsque l'on a fixé l'indemnité à $1,000.

Maintenant, quelle sera la durée des sessions du parlement, selon toute probabilité? Je suis porté à croire que les Chambres ne peuvent expédier la besogne législative du pays dans un aussi court espace de temps. Je crois que d'ici à vingt-cinq ans, la longueur d'une session sera de quatre mois au moins, peut-être de cinq.

Prenons pour terme de comparaison la session courante. Pas un député impartial, je crois, pas une personne raisonnable ne dira que nous n'avons point employé utilement le temps que nous avons passé à étudier et discuter les affaires publiques. Les heures perdues ont été rares. Les membres de la gauche ont consciencieusement cherché, en tant qu'il leur était possible, à faciliter l'expédition de la besogne ministérielle. Cependant la durée de cette session ne sera pas moins de trois mois et demi. Il faut ajouter que les sujets prêtant à la discussion ont été très peu nombreux et que la Chambre a été d'humeur très pacifique. Et nous devons nous attendre que l'an prochain et les sessions suivantes, les travaux de la Chambre seront certainement plus longs que cette année.

Si, en 1873, le pays a fixé le traitement des députés en se basant pour calculer la longueur des sessions sur le volume des affaires publiques que le parlement devait expédier à cette époque, ce n'est pas, il me semble, s'écarter du principe qui a été alors proclamé, que de dire, 28 ans après, que l'indemnité devrait être portée à $1,500.

En adoptant cette résolution, je crois que la Chambre fixe le chiffre de l'indemnité pour un grand nombre d'années à venir. Nous élevons le traitement des députés à $1,500 parce que les sessions seront certainement plus longues à l'avenir, et que la besogne législative de la Chambre s'est accrue dans une énorme proportion et continuera à augmenter dans les prochaines vingt-cinq années, à moins que nous ne nous fassions grandement illusion sur les progrès futurs de notre pays.

Il me reste à ajouter, M. l'Orateur, que pour ma part, je suis prêt, pour les raisons que je viens de donner, à appuyer la résolution dont la Chambre est saisie.

M. RICHARD BLAIN : Avant l'adoption de cette motion, je désire présenter quelques observations. C'est avec beaucoup d'hésitation que je prends la parole, car je vois autour de moi des hommes qui possèdent une vaste expérience parlementaire et qui ont consacré au service du peuple la meilleure part de leur vie, exprimer une opinion unanime, je crois, en faveur de l'augmentation de l'indemnité.

J'ai toujours pensé que le parlement canadien s'efforçait de marcher, autant que possible, dans la voie tracée par le parlement anglais. Mais, j'avoue que le premier ministre nous a exposé d'une façon très claire les

raisons qui militent en faveur du paiement d'une indemnité aux membres du parlement canadien. Au cours de la campagne qui a précédé les dernières élections générales, cette question, si je suis bien renseigné, n'a pas été généralement discutée. Si je ne me fais une fausse idée des devoirs du gouvernement, les grandes questions publiques, de la nature de celle dont la Chambre est saisie, avant d'être soumises au parlement doivent avoir été débattues devant le peuple.

Dans quelques comtés—peu nombreux, je l'avoue, la question de l'indemnité parlementaire a été discutée. Pour ma part, heureusement ou malheureusement, je viens d'une région où la matière a fait l'objet de la discussion ; et, si je me suis bien rendu compte des sentiments du peuple à ce sujet —et je ne crois pas m'être trompé—mes commettants ne sont pas en faveur de l'augmentation de l'indemnité. Et c'est là l'attitude que je prends sur cette motion.

Une VOIX : Alors, vous refuserez de retirer les $500, si l'augmentation est votée.

M. BLAIN : Je dois dire que je ne représente qu'une faible partie du peuple canadien.

Quelques VOIX Ecoutez ! écoutez !

M. BLAIN : On souligne mes paroles. J'accorde à l'honorable député qui m'interrompt, le droit de représenter ses électeurs au meilleur de son jugement, et j'espère qu'il ne me refusera pas le même droit. Je dis que cette question a été débattue dans la circonscription que je représente, mais ce n'est pas moi qui l'ai amenée sur le tapis ; et, par conséquent, c'est moins mon opinion que celle des électeurs que j'exprime en ce moment.

Peut-être que si j'avais une plus vaste expérience parlementaire, je comprendrais autrement les devoirs qui incombent à un représentant du peuple dans ces longues sessions où tant de mesures législatives sont présentées et exigent la meilleure attention de chacun de nous. Mais, comme je viens de le dire, interprétant de cette manière la discussion qui a eu lieu dans les élections générales, au cours desquelles on s'est plaint amèrement de l'augmentation rapide de la dette nationale et des dépenses publiques, je ne suis pas tout à fait certain que le peuple approuvera la proposition dont la Chambre est saisie.

Je fais ces quelques observations sans aucune aigreur et simplement parce que je crois de mon devoir de me prononcer contre cette mesure. J'ajouterai que ce n'est pas sans hésitation que je prends cette attitude, entouré que je suis par des hommes dont l'avis a beaucoup plus de poids que le mien, par des hommes qui possèdent une grande expérience parlementaire qui leur permet de discuter mieux que moi l'importante question dont la Chambre est saisie.

Quelques VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. JABEL ROBINSON : Voilà des paroles qui réconfortent le cœur. J'ai parlé plusieurs fois, M. l'Orateur, dans le cours de cette session, et je dois avouer que souvent mes remarques n'ont pas été goûtées des deux côtés de la Chambre. Mais les observations que je me propose de faire seront peut-être encore moins favorablement accueillies que celles que j'ai eu l'honneur de vous présenter auparavant. Je dirai sans détour,—je n'ai pas l'habitude de cacher ma pensée,—que, selon moi, il était du devoir du gouvernement, au début de la session, de laisser savoir au pays qu'il entendait faire cette proposition, afin de donner à la presse la chance de discuter la question.

Je suis à peu près certain que la plupart des journaux du pays donneront à cette mesure le nom qu'ils ont accolé au supplément d'indemnité que la Chambre a voté il y a quelques années : "La course aux chèques officiels." Mais le gouvernement a présenté cette résolution, et l'opposition la voit d'un œil favorable. Aucune force ne vient endiguer le courant qui entraîne le gouvernement. Selon moi, on aurait dû consulter le peuple. Jamais on a discuté cette question dans les assemblées publiques, ou du moins aux tribunes politiques de la circonscription que je représente. Je n'avais jamais entendu parler d'une augmentation de l'indemnité parlementaire avant d'arriver à Ottawa. Il est donc de mon devoir de protester contre cette mesure. Il serait peut-être à propos d'élever le traitement des membres du parlement. Quelques-uns peuvent mériter un supplément d'indemnité, mais j'en connais qui n'y eût certainement aucun droit.

Quelques VOIX : Nommez-les.

M. ROBINSON : Je pourrais certainement vous donner leurs noms, mais ce serait une chose pénible, tant pour moi que pour eux. Je ne désire pas faire une critique personnelle.

Supposons, M. l'Orateur, que le 7 novembre dernier, vous ayez pris un homme à votre service avec l'entente qu'il recevrait tel salaire et qu'avant l'expiration de l'année ce serviteur pénétrerait dans votre grenier et prendrait des grains pour une valeur presque égale aux gages que vous lui aviez promis, je vous demande ce que vous en penseriez ? Voilà exactement la situation dans laquelle se trouve ce parlement vis-à-vis du pays. Le peuple a engagé un serviteur qui a vendu le grain dont il avait la garde et empoché l'argent.

Une VOIX : Rien ne vous oblige à prendre les $500.

M. ROBINSON : Je n'aurais pas d'objection à l'augmentation de l'indemnité, si le corps électoral avait été consulté.

Il y a quelques années, nous avons entendu un homme d'Etat,—dont la droite ac-

cueillerait le nom avec respect si je le donnais,—déclarer qu'il était obligé de s'asseoir sur le coffre de l'Etat, armé d'un bâton, afin de protéger le trésor public contre les entreprises de ses amis. Nous voyons aujourd'hui les deux partis vouloir plonger leurs mains dans le trésor public.

La question qui nous occupe en ce moment n'a jamais été soumise aux électeurs du pays. Je suis convaincu que si l'on eût proposé l'augmentation de l'indemnité parlementaire avant les élections, la course au clocher eût été formidable, les candidats se seraient précipités en foule dans l'arène électorale et se seraient écrasés aux portes de la Chambre des communes.

Qu'il me soit permis de dire ici, en ma qualité de député indépendant, que je ne crois pas que ce soit le temps de présenter une semblable mesure. Sans m'écarter du respect que je dois à celui qui a proposé et à celui qui a appuyé cette motion, je dirai qu'on aurait dû remettre la question à une autre année. Les électeurs sont nos maîtres et on aurait dû fournir aux députés l'occasion de les consulter sur la matière.

Il est près d'une heure, et je ne crois pas nécessaire de discuter cette question plus longuement ; mais j'aurais encore beaucoup de choses à dire sur le sujet. Je pourrais, par exemple, démontrer que la dette nationale devient de plus en plus lourde. Le ministre des Finances nous a dit, dans son exposé budgétaire, qu'il était temps de faire une halte, et je crois que nous ne devrions pas perdre de vue notre situation financière en étudiant la mesure dont la Chambre est saisie.

A une heure, la séance est suspendue.

A trois heures, la Chambre reprend ses délibérations.

M. ROBERT JOHNSTON (Cardwell) : Je ne suis membre de cette Chambre que depuis quelques mois, et j'hésite beaucoup à vous entretenir de la question qui nous est soumise. Les anciens députés savent mieux que moi ce qu'il en coûte pour vivre à Ottawa pendant la session et quelle doit être l'indemnité parlementaire, mais je dois dire que dans le cours de la lutte électorale qui a eu lieu dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, mes adversaires m'ont demandé quelle serait mon attitude sur cette question. J'ai répondu que je m'opposerais à l'augmentation de l'indemnité, parce qu'il fallait, autant que possible, pratiquer l'économie. Pour ces raisons, j'ai l'intention de combattre la résolution dont la Chambre est saisie.

M. McGOWAN (Wellington-centre) : La question que nous discutons en ce moment n'est pas sans me causer quelque embarras, mais il est de mon devoir d'exprimer ici l'opinion de mes commettants qui sont énergiquement opposés à l'augmentation de l'indemnité parlementaire. Ce n'est pas pour eux une question de parti, car je remarque que le plus important journal libéral de Guelph s'est fortement prononcé contre toute augmentation de la rétribution parlementaire.

Il me fait peine de voir le gouvernement s'engager dans cette voie. Je me rappelle que la législature d'Ontario, lorsque j'avais l'honneur d'en faire partie, a un jour augmenté l'indemnité parlementaire, mais le cri de l'opinion publique l'a obligée d'abroger la loi qu'elle avait votée. Il aurait été préférable, suivant moi, pour le gouvernement de ne pas soumettre aux Chambres une semblable proposition. Comme l'honorable préopinant (M. Johnston), je suis un jeune député, et je ne connais pas aussi bien que les anciens membres de cette Chambre le coût de la vie à Ottawa ; cependant, je crois qu'il aurait été mieux de laisser les choses telles qu'elles étaient. Il est de mon devoir, je crois, de combattre la présente mesure.

M. THOMAS MURRAY (Pontiac) : M. l'Orateur, en ma qualité de membre de cette Chambre, je désire présenter quelques humbles observations sur la question qui est soumise à notre considération. J'ai inscrit à l'ordre du jour une résolution qui n'aura pas son tour cette année. Je suppose, et j'ai déclaré que, suivant moi, le temps était arrivé de prendre l'avis de la Chambre sur l'opportunité de diminuer le nombre des membres qui composent la représentation nationale. Ainsi qu'on a pu le constater, il est question dans la résolution que j'ai présentée de l'abolition du Sénat et des conseils législatifs. Il y a doute sur la compétence de cette Chambre à légiférer sur les conseils législatifs.

A tout évènement, je suis de ceux qui pensent que le pays a trop de gouvernants et il peut paraître étrange et peu logique de ma part, que partageant l'avis que j'ai formulé dans la motion dont j'ai donné avis, j'approuve l'augmentation de l'indemnité parlementaire que la Chambre délibère actuellement. Je ne suis nullement hostile à la chose ; car, si l'on tient compte du temps que les députés consacrent ici à l'élaboration des lois, il est hors de doute qu'ils ont droit à cette augmentation. Je me demande toutefois si le temps n'est pas arrivé de réduire le chiffre de la représentation. Le besogne du parlement s'expédierait tout aussi bien, avec un moindre nombre de députés, et les nouveaux frais dont le budget se trouve grevé par suite de l'augmentation de l'indemnité des députés aura pour conséquence de faire comprendre au peuple la nécessité d'agiter la question de l'abolition du Sénat et de la réduction de la représentation. Si je ne me trompe, le sentiment populaire est fortement prononcé dans ce sens.

Depuis l'établissement du régime de la Confédération, les deux partis se sont succédés au pouvoir, mais ont-ils accompli quel-

que grande réforme? Le moment est venu d'aborder l'étude de cette grave question. C'est aux vieux parlementaires qu'il appartiendrait de soulever ici la question de cette réforme qui s'impose à l'étude du parlement. En attendant, cette question va s'agiter au sein du pays et à la prochaine session, j'espère, ma résolution reviendra sur le tapis et la Chambre sera en lieu de se prononcer à ce sujet. Ainsi que l'ont fait observer le premier ministre et le chef de l'opposition, il y a ici des hommes d'affaires, des marchands, des avocats, des médecins, dont le temps est fort précieux et une indemnité de $1,500 ne constitue pas une compensation suffisante de leurs services. Je ne suis qu'un simple marchand et pourtant, à mes yeux, cette indemnité ne me paraît pas une juste compensation de mes services, tout modestes qu'ils soient. Je ne suis pas hostile à l'augmentation de l'indemnité des députés ; car le peuple comprendra ainsi la nécessité d'agiter la question de la réduction du nombre des représentants, et cela afin de simplifier le mécanisme parlementaire et de le rendre moins dispendieux. Au Congrès des Etats-Unis, les représentants reçoivent une indemnité de $5,000 ; mais il faut se rappeler que chaque député à la Chambre fédérale représente une population de 169,000 à 170,000 âmes, tandis qu'ici nous ne représentons, en moyenne, qu'une population de 16,000 à 17,000 âmes.

Une VOIX : Non.

M. MURRAY : C'est un fait et je n'avance rien ici qui ne repose sur l'étude de la statistique. Je le répète, je tenais à exprimer mon avis sur cette question, vû que j'ai saisi la Chambre de la résolution en question et si Dieu me prête vie, c'est mon intention de ramener la chose sur le tapis, à la prochaine session du parliament.

M. THOMAS CHRISTIE (Argenteuil) : Je ne désire nullement discuter en ce moment la question de savoir s'il importe, oui ou non, de relever le chiffre de l'indemnité des députés ; mais, à mon avis, il serait convenable d'ajourner l'étude de cette question jusqu'après les prochaines élections générales, afin que la chose soit soumise au verdict populaire ; et si le peuple confie à ses élus un mandat clair et précis dans ce sens, alors il y aura lieu d'opérer cette réforme.

M. S. E. GOURLEY (Colchester) : M. l'Orateur, j'ai passé la dernière quinzaine dans le comté que je représente ici, au milieu de mes commettants, et je crois réfléter leur opinion en affirmant que c'est insulter au parlement que d'offrir aux députés une maigre indemnité de $1,500. Jusque-là, mes électeurs étaient convaincus que les députés touchaient une indemnité de $4,000 et je les ai fort étonnés en leur apprenant qu'un homme d'Etat comme sir Adams Archibald, membre d'un ancien cabinet, avait reçu la somme dérisoire de $1,000 à titre d'indemnité. Mes électeurs veulent que cette indemnité soit proportionnée aux services rendus par ceux qu'ils chargent de les représenter au parlement, et à leurs yeux, une indemnité de $1,000 est tout à fait dérisoire. Le gouvernement, en abordant l'étude de cette question aurait dû faire preuve de plus d'énergie et proposer une indemnité proportionnée aux services et aux aptitudes des représentants du peuple. Le député dont les services ne seraient estimés qu'à $1,500 ne mérite pas de détenir un mandat ici. En pareille matière, il faut avoir son franc-parler et tout en appuyant la résolution, je ne puis m'empêcher de censurer le gouvernement, pour ne s'être pas élevé à la hauteur de la situation en portant l'indemnité à un chiffre plus élevé.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité, afin de délibérer la résolution.

Le comité rend compte de ses travaux sur la résolution.

SUBSIDES.—M. C. R. DEVLIN.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

M. URIAH WILSON (Lennox) : Avant que vous ne quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire appeler l'attention du gouvernement sur un article qui a paru dans le Herald, de Montréal, samedi dernier, article dont l'auteur est M. Devlin, et qui est daté du bureau du gouvernement Canadien, à Dublin. Cet article contient une très vive critique à l'adresse de certains députés au parlement. D'ordinaire, je ne fais pas grand cas de ce que les journaux disent à mon sujet ; mais ce n'est pas la première fois que M. Devlin se permet de me critiquer, car il l'a déjà fait dans le United Canada, du 11 mai. Si M. Devlin a le droit de critiquer ainsi les députés, tous les fonctionnaires publics devraient également avoir ce privilège.

M. COWAN : A-t-il dit la vérité ?

M. WILSON : Non. D'ailleurs, à cette époque avancée de la session, ce n'est pas le moment de discuter les affirmations de M. Devlin ; mais si Dieu me prête vie, j'espère pouvoir prouver, plus tard, que soit M. Devlin soit les auteurs des rapports du ministère de l'Intérieur sont absolument dans le faux. Pour le moment, je me contente de signaler à l'attention du gouvernement le fait que M. Devlin, un fonctionnaire public, critique certains députés au parlement et que ses allégations sont absolument fausses.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : L'autre jour, en séance du comité des subsides, j'ai exprimé ma pensée à ce sujet, et je n'ai

rien à dire en justification de la ligne de conduite tenue par ce fonctionnaire. J'aurai l'œil, à l'avenir, à ce que les fonctionnaires de mon ministère ne tombent plus en pareils écarts.

COMTE DE PONTIAC—DETTE RELATIVE AU CHEMIN DE FER.

M. THOMAS MURRAY (Pontiac) : J'ai demandé par voie d'avis de motion, le dépôt des documents et de la correspondance échangée entre le gouvernement et le conseil de comté de Pontiac, au sujet de la dette contractée par les municipalités de ce comté relativement au chemin de fer de jonction du Pontiac au Pacifique. Cette question remonte déjà assez loin dans le passé. Malheureusement, en 1881, les habitants du comté de Pontiac votèrent un subside considérable à la compagnie du chemin de fer en question, et cette subvention était subordonnée à certaines conditions que celle-ci ne remplit point. Le comté refusa de payer et il se vit, en conséquence, grevé d'une dette considérable, dont le chiffre, y compris l'intérêt, s'élève à $200,000. La question a été débattue aux assemblées populaires à chaque élection et invariablement le candidat du gouvernement disait aux électeurs : " Votez pour le candidat du gouvernement et vous serez dégrevés de cette dette." C'est ainsi que pendant nombre d'années les candidats conservateurs ont réussi à faire élire dans ce comté. En 1891, il y avait trois candidats dans l'arène : feu M. John Bryson, le candidat conservateur ; M. McLean, le candidat indépendant, et moi-même, qui briguais les suffrages populaires à titre de candidat libéral. Mes deux adversaires tiraient de grands avantages du fait qu'ils déclaraient que s'ils étaient élus ils auraient l'oreille du gouvernement. Quant à moi, je déclarai que je ferais tout mon possible pour faire régler cette question et que je m'emploierais de mon mieux à servir leurs intérêts. A tout évènement, je fus élu, mais les tribunaux me déclarèrent déchu de mon mandat et feu M. John Bryson fut mon adversaire à l'élection complémentaire qui suivit. Il ne voulut pas accepter la candidature que lui offraient ses amis, sans s'être abouché avec le cabinet de cette époque, afin de sonder ses intentions au sujet de cette question.

M. HENDERSON : Je soulève une question d'ordre. A cette heure avancée de la session, il importe d'économiser un temps précieux. L'honorable député discute une question au sujet de laquelle il figure un avis de motion au feuilleton de la Chambre.

M. MURRAY : Je croyais, à cette phase des délibérations, avoir le privilège d'aborder cette question. Je tiens à être bref——

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député n'est pas dans l'ordre. La question qu'il soulève provoquerait un débat fort prolongé.

M. MURRAY : Comment cela ?

M. HUGHES (Victoria) : Vous portez des accusations au sujet des élections du passé.

M. MURRAY : Je ne tiens qu'à exposer les raisons qui m'engagent à demander ces renseignements——

Des VOIX : A l'ordre !

M. l'ORATEUR : Quand il a été donné avis de motion au sujet d'une question dont on veut saisir la Chambre, nul député n'a droit de discuter la substance de cette motion, même lorsque la Chambre se dispose à se former en comité des subsides. Si l'honorable député (M. Murray) discute une question au sujet de laquelle il a donné avis de motion, il n'est pas dans l'ordre.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député (M. Murray) a donné avis de motion dans le but d'obtenir le dépôt de certains documents. Pour le moment, il veut simplement faire une déclaration, sans aborder la discussion de ces documents.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député se propose de discuter une question dont il a donné avis, il n'a pas droit de le faire.

M. MURRAY : Au moment où l'on m'a interrompu, j'allais dire que feu M. Bryson a déclaré, à l'époque de l'élection complémentaire, qu'il s'était abouché avec le cabinet et que celui-ci lui avait promis de dégrever le comté de la dette relative à ce chemin de fer. Voilà pourquoi j'ai demandé le dépôt de ces documents et de la correspondance échangée à ce sujet. Pontiac est un comté très vaste qui a besoin de développement et de colonisation, et cette dette, qui pèse si lourdement sur les épaules de nos populations, retarde notre progrès. Le conseil de comté a transmis au cabinet un mémoire où il demande d'être libéré de cette dette. L'ex-ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Haggart) se le rappelle sans doute : cette question a été portée à l'attention du gouvernement conservateur et il sait sans doute s'il a été fait quelque promesse de nature à mettre la population en lieu de croire qu'elle serait dégrevée de cette dette. A une époque antérieure, lorsque je représentais ici le comté de Pontiac, bien que je fusse alors dans les rangs de l'opposition, j'eûs une entrevue avec sir John Thompson, dans son cabinet, et je déclare franchement que, pour son propre compte, il était disposé à venir en aide au comté de Pontiac à cet égard. En signalant aujourd'hui ces faits au gouvernement, à la Chambre, je remplis la mission que m'ont confiée mes commettants. Le cabinet ferait acte de justice en venant au secours du comté de Pontiac, qui gémit sous l'écrasant fardeau de cette dette. Non seulement l'existence de cette dette empêche de nouveaux colons de venir se fixer au

milieu d'eux, mais elle tend à chasser du comté ceux qui y sont déjà établis. Encore un mot et j'aurai fini. Le député de Guysborough (M. Fraser) était présent à l'assemblée publique, le jour de la présentation des candidats dans le comté de Pontiac et il se rappelle sans doute la déclaration fort catégorique de feu M. John Bryson : "Votez pour moi, s'est-il écrié, et je vous promets que je ferai dégrever le comté de cette dette; et si je ne réussis pas à le faire dans un an, je viendrai vous remettre mon mandat." Il n'est pas étonnant que, me trouvant dans une situation si désavantageuse, en présence de telles promesses, mon adversaire l'ait emporté à une forte pluralité de voix. Bref, le conseil de comté a adressé un mémoire au cabinet à ce sujet et celui-ci, je l'espère, prendra la chose en sérieuse considération et à la prochaine session décidera de libérer le comté de la dette en question.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : M. l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire poser une question au gouvernement au sujet de la demande en désaveu d'une loi passée à la dernière session de la législature de la province de Québec. J'ai fait connaître à l'honorable premier ministre la position que prennent les requérants qui demandent ce désaveu ; je lui ai aussi communiqué pour son usage et pour celui du département de la Justice un mémoire préparé à l'appui de cette requête.

Je ne veux pas prendre inutilement le temps de la Chambre, qui a beaucoup à faire d'ici à la prorogation, pour discuter cette question. Les faits sont très bien connus par tous ceux qui ont suivi la législation provinciale. On connaît cette loi d'une nature exceptionnelle, qui enlève aux pétitionnaires, dans plusieurs cas, le droit de poursuivre l'instance qu'ils ont introduite contre la validité de certaines élections, et qui empêche, de plus, l'institution d'actions pénales.

La requête produite par les requérants est complètement libellée et donne toutes les explications nécessaires sur les faits en question. Si j'en parle ici, c'est à la demande des intéressés, pour attiter tout spécialement l'attention du gouvernement sur cette requête et pour demander au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) de bien vouloir s'assurer que cette requête recevra toute l'attention qu'elle mérite si elle est renvoyée au département de la Justice.

On est porté à croire que ce n'est que contre les lois *ultra vires* que peut s'exercer le désaveu fédéral. Ceux qui ont étudié la question savent qu'il n'en est rien. Les tribunaux nous protègent amplement contre les lois *ultra vires*. C'est contre celles qui empiètent sur des droits acquis, qui lèsent les intérêts généraux, bien que de leur nature *intra vires*, qu'on demande le désaveu du Gouverneur général en conseil.

Comme l'expose très bien la requête en question, cette législation porte atteinte aux deux principes que je viens d'indiquer. D'abord elle a pour effet de soustraire à la connaissance des tribunaux six, et je crois même sept pétitions d'élection commencées en temps utile et qui furent interrompues, suivant la loi, pendant la durée de la session provinciale. Maintenir la législation sur laquelle j'attire l'attention du gouvernement, c'est priver les pétitionnaires du droit qu'ils ont de continuer l'instruction de ces causes, les exposant à des frais considérables. De plus, dans chacun de ces cas, on allègue l'existence de manœuvres frauduleuses ; on allègue que ces élections n'ont pas été conduites régulièrement et que le candidat élu n'est pas réellement le libre choix de l'électorat.

Il me semble, M. l'Orateur, qu'arrêter l'instruction de ces pétitions, et empêcher les pétitionnaires de faire valoir leurs droits, c'est véritablement porter atteinte à la moralité publique dans ces circonstances-là.

Je suis convaincu que cette requête recevra l'attention qu'elle mérite. L'honorable premier ministre a, sans doute, remarqué, à la fin du mémoire que je lui ai communiqué, une foule d'autorités qui portent absolument sur le cas qui est actuellement soumis à la considération de l'Exécutif. Ces autorités sont puisées dans un ouvrage de Hodgins : "Dominion and Provincial Legislation, 1867-95."

Je ne prendrai pas le temps de la Chambre en citant ces autorités. Il me suffira de dire qu'elles prouvent surabondamment que, dans un cas comme celui-ci, le droit de veto ou de désaveu, a été souvent exercé par le Gouverneur général. Et assurément, si le désaveu peut être employé pour empêcher que l'on enlève des droits acquis, que l'on soustraie à la connaissance des tribunaux, des questions qui sont *sub judice*, c'est bien dans des occasions comme celles-ci.

Je ferai remarquer à la Chambre que le Procureur général de la province de Québec a voté, du moins on me l'assure, contre cette loi. Il partageait évidemment l'opinion exprimée dans la requête en désaveu.

J'espère donc que le pétitionnaire recevra toute la considération qu'il mérite.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne sache point que pareille requête ait été transmise à l'exécutif. Si on l'a présentée, c'est sans doute ces jours derniers, car je suis sûr qu'elle n'est encore venue sur le bureau, au conseil privé.

M. MONK : J'ai moi-même remis cette requête au secrétaire d'Etat, et il m'en a remis un reçu que j'ai remis au requérant et où il affirme, si je ne me trompe, que l'affaire était à la veille de venir sur le bureau.

Le PREMIER MINISTRE : Cela doit s'être passé ces jours derniers, car l'affaire n'a pas encore été soumise au Conseil privé. Peut-être a-t-elle été renvoyée au ministre de la Justice et il est possible qu'il n'ait pas encore fait de rapport à ce sujet. Quoiqu'il

en soit, l'honorable député a bien voulu me donner communication de la requête demandant au gouvernement de mettre son veto sur la loi en question. Dans le mémoire qu'on m'a transmis et qui vient non pas de plusieurs pétitionnaires mais de M. Nantel seul, ce dernier déclare qu'il s'est porté candidat à l'élection du 7 décembre dernier dans la comté de Terrebonne, qu'il a été déclaré non élu et que, sous l'empire de la loi relative aux élections dont la validité est révoquée en doute, il a présenté au tribunal une pétition contre l'élection de son adversaire. Il tient donc à faire révoquer la loi en question, afin que le tribunal puisse poursuivre l'instruction de l'affaire dont il l'a saisi. Sans vouloir aborder le fond même de la question, je ferai observer au député de Jacques-Cartier, que même au cas où la loi serait révoquée, M. Nantel bénéficierait nullement de cette révocation, puisque d'après le mémoire que j'ai par devers moi, il appert que le tribunal présidé par le juge Taschereau, s'est déjà prononcé dans l'espèce, déclarant qu'il n'y a plus lieu de poursuivre l'instance et que la requête est nulle et non avenue. En pareilles circonstances, même au cas où l'exécutif exercerait son droit de veto au sujet de cette loi, M. Nantel, à mon avis, ne pourrait plus faire revivre cette pétition, puisqu'il y a chose jugée. Mon honorable ami affirme à bon droit que le droit de veto s'applique non seulement aux lois qui outrepassent la juridiction de la législature provinciale, mais encore davantage à celles que la législature a le pouvoir d'établir ; car, comme il le fait observer, il n'y a pas lieu d'exercer le droit de veto relativement aux lois *ultra vires* édictées par la législature provinciale, puisqu'il suffit de les signaler à l'attention des tribunaux pour qu'ils les mettent au rancart. La législature de Québec avait certainement le pouvoir d'établir la législation en question. Quant à savoir si elle a fait acte de sagesse en rendant cette loi, c'est là un point sur lequel je n'ai pas à me prononcer ; mais s'il m'était permis d'exprimer un avis, je dirais que si j'eûsse eu voix au chapitre dans la législature, je me serais rangé à l'avis du procureur général, en votant le rejet de la loi. Du reste, en ce qui concerne l'élection du comté de Terrebonne, cette loi ne s'applique plus, puisque le tribunal a mis au rancart la pétition en question ; et en supposant même que l'exécutif mît son veto à la loi, ce veto ne s'appliquerait qu'à d'autres pétitions d'élection pendantes devant les tribunaux. Or, nous n'avons pas reçu que je sache d'autre requête à ce sujet que celle de M. Nantel et je dois déclarer, en toute déférence, que ce monsieur est aujourd'hui hors de cour.

Quant aux représentations du député de Pontiac (M. Murray) je dois déclarer qu'après être allés aux renseignements et avoir fait les recherches voulues au ministère, nous n'avons rien trouvé de nature à corroborer l'affirmation faite au cours de l'élection complémentaire pour le comté de Pontiac, portant que le gouvernement de cette époque avait promis de dégrever le comté de la dette en question. Si nous constatons que l'ancien cabinet ou toute autre administration a pris pareil engagement, nous nous empresserons, à la prochaine session, de déposer ces documents sur le bureau.

M. RODOLPHE LEMIEUX (Gaspé) : M. l'Orateur, la Chambre me permettra bien d'ajouter un mot aux observations qui ont été faites par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), au sujet de la demande en désaveu d'une loi passée à la dernière session de la législature de la province de Québec. Je ne me lève pas pour défendre cette loi, mais simplement pour faire remarquer à mon honorable ami (M. Monk) que ce n'était pas une mesure ministérielle, c'est-à-dire une loi présentée par le gouvernement, mais qu'elle est due à l'initiative d'un député, et que, d'ailleurs, elle a reçu l'appui presque unanime de la Chambre, sans même en excepter l'honorable chef de l'opposition, (M. Flynn).

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

Travaux d'améliorations à l'entrée de Port-Colborne (renouvellement de crédit, $150,000), $300,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit est affecté aux travaux d'approfondissement de l'entrée du port, de 8 pieds et demi à 22 pieds. Nous nous proposons de placer sur le prolongement de la jetée d'entrée une couple de jetées afin que l'on puisse y construire des élévateurs et que les vaisseaux venant du lac puissent avoir directement accès au port. La totalité des frais de ces travaux atteindra probablement le chiffre de $1,100,000.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre a-t-il le plan des travaux d'amélioration projetés ? Le ministère des Travaux publics, paraît-il, prend à sa charge une partie de ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, le ministère des Travaux publics ne se charge que de la construction du brise-lames. Le plan de ces travaux a déjà été déposé sur le bureau, et l'honorable député l'a sans doute déjà vu.

L'honorable M. HAGGART : Je n'ai jamais vu ce plan. J'ai vu le devis de l'ingénieur qui a fait l'estimation des travaux en question, et si je ne me trompe on a renoncé en partie à l'exécution de ces travaux. Le ministre devrait au moins nous fournir une ébauche quelconque qui nous permettrait de nous former une idée de ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député se rappelle sans doute l'exposé de faits que j'ai présenté l'année dernière. J'ai déclaré alors que le ministère des Travaux publics était en train de construire un brise-lames de trois quarts de mille à un mille de long, et cela à même ce qu'il eût convenu d'appeler l'embouchure du chenal. Quant aux autres travaux que nous sommes en voie de construire, il s'agit surtout de créer une entrée de largeur suffisante qui permette aux vaisseaux de se rendre jusqu'à l'embouchure du chenal. Nous nous proposons d'approfondir ce chenal à 22 pieds. Il n'a actuellement que 16 pieds et demi de profondeur. Ce chenal offrira aux vaisseaux un débouché de 500 à 700 pieds de large, de l'embouchure du chenal au lac.

Ce crédit est consacré aux frais de dragage se rattachant à la création de cette entrée. En outre, nous nous proposons de construire du côté ouest ou nord une couple de jetées qui se prolongeront dans le chenal. Ces deux jetées auront 550 et 220 pieds de largeur respectivement et permettront aux vaisseaux venant du lac d'entrer directement dans le chenal. Les steamers pourront accoster le long du chenal d'un côté, tandis que leurs barges accosteront de l'autre côté, et le grain sera transbordé du steamer dans l'élévateur et de l'élévateur dans les barges. Il y a deux jetées de ce genre, à 200 pieds de distance l'une de l'autre.

L'honorable M. HAGGART : Ces jetées sont-elles à angle droit avec le chenal?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elles s'étendent plutôt dans la direction du chenal, de sorte que les steamers pourront, sans faire de détour, aller directement accoster aux jetées.

L'honorable M. HAGGART : Qui érige les élévateurs sur les jetées ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il n'y a encore rien de décidé à ce sujet. Jusqu'ici, nous n'avons donné à l'entreprise que les travaux de dragage. Les jetées feront partie de l'entreprise en discussion ; mais leur construction ne commencera que lorsque le brise-lames sera assez avancé pour leur offrir protection.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le coût du dragage, le pied?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $2.95.

M. INGRAM : A quel chiffre s'élèvent les frais effectués à Port-Colborne jusqu'aujourd'hui?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jusqu'au 9 mai, nous avons dépensé $151,000.

Creusement de certaines parties du long bief Welland, $20,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons jugé préférable de faire approfondir davantage ce bief. Il a toujours existé quelque doute au sujet de la question de savoir s'il y avait bien une chûte d'eau de 14 pieds sur le seuil de l'écluse à l'entrée du canal, et nous avons décidé de baisser le heurtoir de l'écluse d'un pied et de dégager en même temps la base du canal jusqu'à une profondeur de 15 pieds pour le long bief.

L'honorable M. HAGGART : Vous baissez d'un pied le seuil de la première écluse, après l'écluse protectrice de l'entrée?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : J'ai fait observer à cette époque qu'il devait s'être glissé une erreur dans le devis de la construction des biefs du canal, et que l'écluse était trop haute d'un pied. Le ministre, alors, n'a pas voulu se ranger à mon avis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais différé d'avis avec l'honorable député à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : Sans doute, le niveau de l'écluse est d'un pied trop haut et voilà pourquoi il faut baisser le heurtoir du seuil de la première écluse et toute la chute d'eau jusqu'au lac Erié. Est-ce qu'il y a quelque avarie provenant de la poussée de l'eau et du bombement du plafond ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

L'honorable M. HAGGART : Vous baissez aussi les seuils d'écluse à l'entrée de Port-Colborne ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, l'autre écluse ne laisse rien à désirer, paraît-il.

L'honorable M. HAGGART : On me dit qu'elle fonctionne mal.

M. SPROULE : Quelle est la profondeur d'eau sur les seuils d'écluse du canal Welland ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai souvent causé de la chose avec M. Thompson et il affirme qu'il y a quatorze pieds d'eau sur le seuil du heurtoir de l'écluse à l'entrée du canal ; mais, ajoute-t-il, il arrive parfois que le vent souffle avec tant de violence sur le lac qu'il pousse les vagues au loin et fait baisser l'eau sur les seuils. Voilà ce qu'il m'a souvent affirmé. Il n'a jamais admis qu'il ait été commis d'erreur relativement à la profondeur de l'eau, à l'époque de la construction de l'écluse.

M. SPROULE : Il est possible qu'il n'y ait pas eu erreur ; mais il n'en est pas moins certain qu'on constate depuis longtemps que l'eau baisse. Du moment qu'on enlève les obstructions et qu'on facilite l'écoulement des eaux, ce résultat doit infail-

liblement se produire. Ainsi que je l'ai déjà suggéré, le vrai remède, à mes yeux, serait de placer dans le Niagara quelque obstacle qui empêcherait l'écoulement trop rapide des eaux. Cette remarque s'applique également au lac Sainte-Claire. Dans un avenir assez rapproché, il faudra construire des écluses dans ce but.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la variation dans la hauteur d'eau ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle est de six à huit pieds.

L'honorable M. HAGGART : Ce crédit suffira-t-il pour effectuer l'approfondissement voulu ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il ne s'agit pas pour le moment de faire subir à l'entrée de l'écluse l'approfondissement que j'ai mentionné il y a un instant. Toutefois, de l'avis des ingénieurs, l'approfondissement dans cette mesure même suffira amplement à nous donner l'approvisionnement d'eau voulu. Nous abaissons le seuil de l'écluse d'un pied, pour le moment.

Canal des Galops—Agrandissement, 90,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons porté au budget principal de l'exercice en cours un crédit de $330,000, ce qui, réuni au crédit actuel, portera la totalité à $420,000.

M. HAGGART : Cette somme suffira-t-elle pour le parachèvement des travaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, d'après les estimations, il faudra encore $80,000.

L'honorable M. HAGGART : Ce crédit est-il affecté en partie à l'approfondissement des rapides ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

Canal des Galops—Chenal du nord, formation d'un barrage, $45,000.

L'honorable M. HAGGART : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de former un barrage entre l'île Adam et l'île des Galops. Nous voulons obstruer ce chenal et diriger toute l'eau dans l'autre chenal.

L'honorable M. HAGGART : Alors, des vaisseaux ne pourront plus passer du chenal que vous approfondissez dans l'autre chenal ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, cela ne les empêchera nullement de le faire.

L'honorable M. HAGGART : Les vaisseaux descendant les rapides devront passer par le chenal américain ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non. Il s'agit d'empêcher la formation du contre-courant et d'arrêter l'écoulement de l'eau entre les deux îles.

L'honorable M. HAGGART : Quels sont les détails de cette dépense ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit tout simplement de faire un barrage ordinaire, au moyen de pierres et de ballast.

L'honorable M. HAGGART : L'entreprise est-elle adjugée ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non ; ces travaux rentrent dans l'entreprise et les prix portés au cahier de charges du chenal du nord, dont l'entrepreneur est M. Cleveland.

Canal Lachine—Construction d'une nouvelle écluse, $500,000.

L'honorable M. HAGGART : De quoi s'agit-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député a sans doute oublié les explications qui j'ai données lorsque ce crédit a été voté la session dernière. Il y a deux écluses à l'entrée du canal Lachine, et elles sont toutes deux dans un état de dilapidation absolue. L'une de ces écluses est tellement dilapidée que ce serait gaspiller l'argent que de chercher à la réparer, et il faut absolument la reconstruire, si l'on veut continuer à utiliser ces écluses. Nous avons demandé des soumissions pour l'entreprise d'une écluse de 600 pieds de long. Nous avons jugé utile de donner à la nouvelle écluse des dimensions en largeur et en longueur bien supérieures à celles de l'ancienne, et cela en prévision de l'éventualité où des steamers de fort tonnage passeraient par nos canaux. Quoiqu'il en soit, c'est sur ce pied que nous avons demandé des soumissions dans le cas actuel. L'écluse aura 600 pieds de long, 50 pieds de large et il y aura 20 pieds d'eau sur le seuil de l'écluse.

Nous n'avons pas encore adjugé l'entreprise. Depuis que nous avons demandé des soumissions, nous nous sommes demandé s'il ne serait pas possible de nous entendre avec la commission du port de Montréal, afin d'utiliser sa jetée protectrice à la Pointe-du-Moulin à Vent, ce qui nous fournirait un magnifique bassin. Nous voudrions utiliser cette jetée et faire construire une écluse à son extrémité. La question est actuellement sur le bureau, mais nous sommes tellement absorbés par les affaires à l'expiration de la session, qu'il nous a été impossible de nous aboucher avec les commissaires du port à ce sujet, chose que, toutefois, nous comptons faire bientôt. Nous tenons à nous assurer de la possibilité de pousser nos travaux dans cette direction.

L'honorable M. HAGGART : J'approuve entièrement la construction de cette écluse,

car elle facilitera le service du trafic dans le port et en facilitera l'accès aux vaisseaux qui apportent des chargements de houille à la ville. La hauteur de l'eau devrait être au moins de 20 pieds sur le seuil de l'écluse, sinon de 20 pieds 6 pouces. Je doute qu'une largeur de 50 pieds soit suffisante. Je conseillerais au ministre de faire correspondre la largeur de cette écluse avec celle des écluses projetées sur le canal de la baie Georgienne, en perspective de l'établissement d'un nouveau système de canaux dans l'intérieur. A mon avis, un tirant d'eau de 20 pieds est à peine suffisant, en raison des variations du niveau des eaux dans le Saint-Laurent plus bas. Toutes les nouvelles écluses sur le canal Lachine devraient avoir ces dimensions. La hauteur de l'eau, je suppose, en amont des écluses, sera de 22 pieds.

Construction de murs inclinés, dragage de la porte du ponton et agrandissement de la salle des machines, $86,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ces murs inclinés se trouveront sur la partie agrandie et approfondie du canal.

L'honorable M. HAGGART : Quel est le coût de ces murs inclinés, la verge?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le prix de la verge est de $2.50. L'estimation est de $10,000 pour les murs inclinés et de $20,000 pour le dragage.

Canal de la Trent, $141,500.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre sait-il ce que coûtera le parachèvement du canal de la Trente, de façon à ce qu'il puisse être utilisé ; si toutefois on l'utilise jamais, ce dont je doute fort.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai donné cette estimation, au cours de la discussion du budget principal. L'honorable député trouvera cette statistique dans le compte rendu officiel.

Canal Lachine—Paiement d'une partie des frais de pavage de la rue Mill, $20,000.

L'honorable M. HAGGART : De quoi s'agit-il?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de travaux d'entretien sur notre propre terrain. De temps à autre, nous votons des crédits dans ce but. Le chemin est en fort mauvais état et, tout bien considéré, il sera plus économique de le paver.

L'honorable M. HAGGART : Il ne s'agit pas ici de terrain le long du bassin, mais d'une rue publique de Montréal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, la municipalité refuse absolument de s'en charger. Voici une route publique que nous entretenons depuis nombre d'années et que la municipalité n'a jamais pris à sa charge ; or, si l'honorable député peut nous suggérer un moyen de nous débarrasser de cette responsabilité j'en serai bien aise. Cette rue se prolonge entre le canal et la rivière, et comme il s'y trouve bon nombre de maisons d'habitation, il faut bien que ces gens y aient accès.

L'honorable M. HAGGART : Le ministre peut-il nous dire si notre canal s'étend sur tout le parcours de cette rue?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, d'un bout à l'autre. Savez-vous où se trouve située la maison de la Compagnie Pilow-Hersey ?

L'honorable M. HAGGART : Oui ; c'est sur la partie de la rue au delà du pont de la rue Wellington.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, pas du tout.

L'honorable M. HAGGART : La rue en question s'étend le long du canal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle se trouve sur le côté du canal entre la rivière et le canal.

M. BORDEN (Halifax) : Quelle sera la totalité du coût de ce pavage, et qui paie le reste ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On estime que ce pavage coûtera $50,000.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que je tiens à savoir, c'est la proportion des frais qui reste à payer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voici l'offre que le conseil a décidé de faire à la municipalité : nous sommes prêts à fournir la somme stipulée ici, pour le pavage de la rue, à condition que la municipalité le prenne à sa charge et paie le reste des frais. Il y a longtemps que la question est sur le bureau et nous avons jugé que c'est là le meilleur moyen de régler cette affaire.

M. BORDEN (Halifax) : La municipalité se chargera donc de l'entretien de cette rue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et elle en assumera toute la responsabilité.

M. BORDEN (Halifax) : Elle s'engagera donc à se charger de son entretien et des travaux de réparation à l'avenir ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, c'est là notre proposition.

M. BORDEN (Halifax) : C'est donc la dernière contribution que le gouvernement se propose de verser ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Voilà ce que nous avons décidé de proposer à la municipalité. Il n'y a encore rien de fait, mais le conseil a décidé de demander au parlement de voter ce cré-

dit, le tout subordonné à la condition que la municipalité se chargera du reste des frais. Il est bien entendu que le gouvernement est décidé à ne pas dépenser un seul sou, à moins que la municipalité n'accepte notre offre et ne se charge à l'avenir de ces travaux.

M. SPROULE : Voilà une situation tout à fait singulière et insolite. Voilà une propriété dont la municipalité a besoin et qu'elle utilise actuellement ; or, le gouvernement, qui l'a administrée jusqu'ici et n'en a plus besoin, se propose de la céder à la municipalité, mais auparavant il tient à y dépenser $20,000. Le plus simple serait de céder la propriété à la municipalité, à condition qu'elle se charge de son entretien à l'avenir. De quel droit le gouvernement entretient-il cette rue ? De quel droit offre-t-il $20,000 à la municipalité, pour l'engager à prendre cette propriété à sa charge ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il faut prendre les choses telles qu'elles sont. On ne saurait effacer d'un trait de plume tout le passé. A tort ou à droit, on nous a tenus jusqu'ici responsables de l'entretien de cette rue. Nous avons, par le passé, dépensé $2,000 par année, pour son entretien. Les usines du gouvernement se trouvent à cet endroit et il faut bien que le public y ait accès ; tandis que, d'autre part, il faut bien aussi que ceux qui y ont établi des exploitations aient accès facile à leurs propres établissements. Au début, je suppose, le ministère a eu besoin de ce chemin pour ses propres usages et plus tard il a été constaté qu'il répondait également aux besoins du public, et c'est ainsi que, d'année en année, nous avons payé les frais de son entretien.

A mes yeux c'est une charge fort onéreuse que d'avoir à débourser chaque année deux à trois mille dollars en réparations pour ce chemin, et s'il est possible de faire avec la municipalité une convention par laquelle elle prendrait ce chemin à sa charge et s'engagerait à l'entretenir en bon état, ce serait à mon avis, une excellente affaire.

L'honorable M. HAGGART : Je me souviens qu'un jour, me trouvant sur les lieux, alors qu'on faisait des excavations dans le canal, je vis des journaliers occupés à charroyer de la pierre qu'ils plaçaient sur cette partie de la rue. Il me semble inexplicable que le ministère se chargeât de macadamiser cette rue et je fis cesser ces travaux. Si je ne me trompe, les autorités municipales utilisèrent cette pierre ainsi charroyée et se chargèrent de ces travaux.

M. SPROULE : Il est évident que si cette rue est d'utilité publique, c'est à la ville à l'entretenir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est possible qu'il nous faille l'utiliser pour nos propres usages.

M. SPROULE : Ces dépenses sont justifiables du moment que cette route nous donne accès à nos propres usines ; sinon, elles sont inexcusables.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons loué nombre de lopins de terre à des particuliers le long de cette route, et cela à des prix assez rémunérateurs. Ces gens s'y sont établis, ont construit des maisons et il est tout juste qu'ils aient accès à leurs établissements.

Macadamisage de la route de la côte Saint-Paul, $2,500.

L'honorable M. HAGGART : S'agit-il ici des abords du pont ? Dans ce cas, c'est à la ville qu'il appartient de faire ces travaux.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous appliquons à ces travaux une certaine somme dont je ne saurais dire le chiffre précis pour le moment. On prétend que, lorsque le gouvernement a construit ce canal, il aurait dû macadamiser ce chemin qui a été établi pour les usages du canal. Au début, nous avons empiété sur quelque autre route publique, à laquelle nous avons substitué le chemin en question, et l'on prétend que c'est à nous qu'il incombe de veiller à son entretien. Cette réclamation a été reconnue et nous avons déjà voté des crédits antérieurement, pour les réparations de cette route. Ce crédit est affecté au macadamisage d'une nouvelle partie du chemin.

L'honorable M. HAGGART : C'est à la municipalité de Montréal qu'il appartient de faire ces travaux. Puisque nous avons fait les frais de construire les ponts, la municipalité devrait au moins se charger des frais du macadamisage et il n'est pas juste que le gouvernement se grève de ce fardeau à perpétuité.

Réparations du remorqueur Frank Perew, $2,500.

M. SPROULE : Quel est ce remorquer ?

L'honorable M. HAGGART : Ce remorqueur nous appartient-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il faisait partie du matériel et des autres effets que M. Stewart a dû remettre au gouvernement. Il faut, cependant, lui faire subir des réparations.

M. SPROULE : Quel usage en fait-on maintenant ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous devons le réparer.

L'honorable M. HAGGART : Vous avez fourni le matériel aux nouveaux entrepreneurs. Leur avez-vous donné aussi ce remorqueur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : M. Schreiber me dit que ces

entrepreneurs s'en sont servi durant un certain temps.

L'honorable M. HAGGART : Dans ce cas, ils ont dû le réparer.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre m'informe qu'ils nous ont remis ce remorqueur dans l'état où il se trouvait auparavant.

Canal Welland—Pour exhausser les murs du vieux canal, $7,000.

L'honorable M. HAGGART : On ne se sert plus du vieux canal. Pourquoi, alors, en exhausser les murs ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'ouvrage en bois est pourri et il nous faut le renouveler.

L'honorable M. HAGGART : Les murs sont en pierres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bois est pourri et les murs seront exhaussés à leur première hauteur.

Canal Carillon et Grenville—Pour reconstruire les estacades de garde, $30,000.

L'honorable M. HAGGART : Cette dépense me semble énorme.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'est pas considérable.

L'honorable M. HAGGART : Le coût total doit s'élever à un montant énorme. Quel est le nom de l'entrepreneur ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les entrepreneurs sont MM. Martin Hogan Fils et Lemoine.

L'honorable M. HAGGART : A-t-on demandé des soumissions ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Canal de la Trent—Pour reconstruire le pont sur le lac Chemong, $10,000.

M. SPROULE : Ce travail est-il actuellement en voie d'exécution ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le pont est presque terminé. Nous prenons notre part du coût de cet ouvrage.

M. WILSON : Le gouvernement a-t-il décidé de construire tous les ponts qui passent au-dessus des canaux ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. WILSON : Alors qui vous engage à construire celui-ci ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai essayé d'éviter toute responsabilité au sujet des ponts qui ne sont pas directement à notre charge. Quand le ministère a exhaussé la digne à l'endroit en question, le niveau de l'eau a monté à tel point que l'ancien pont est devenu inutile et même dangereux. Le conseil municipal a dû construire un pont nouveau et plus élevé. Nous avons cru en justice devoir payer une partie du coût de cet ouvrage.

M. HUGHES (Victoria) : L'honorable député de Peterborough-ouest (M. Kendry) qui connaît à fond les détails de ces travaux, se trouvant absent, on me permettra de faire une remarque. L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a représenté exactement les faits. Le lac Chemong se trouve entre les comtés de Peterborough et Victoria. Avant qu'on eût élevé le niveau de l'eau pour les fins de la navigation, les habitants de la rive ouest du lac pouvaient facilement traverser sur l'ancien pont pour atteindre la rive opposée. Maintenant ce pont est devenu inutile et, à mon sens, si la question était soumise aux cours de justice, le gouvernement serait responsable du coût total du nouveau pont. Le ministre a raison de demander ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai fait observer au conseil municipal qu'il aurait un nouveau pont au lieu d'un vieil ouvrage. Je crois que 25 pour cent du coût estimé de ce pont, représente une proportion raisonnable pour notre contribution.

Canal Welland—Pour reconstruire le barrage et le pont à Dunnsville, $43,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce barrage est dans un état pitoyable.

L'honorable M. HAGGART : A quoi peut vous servir une digue ou un pont à cet endroit?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il nous faut réparer ce barrage pour avoir la quantité d'eau dont ont besoin ceux qui ont loué des pouvoirs d'eau du ministère. Nos locataires ont fait entendre des plaintes nombreuses. Quelques-uns d'entre eux n'ont pas acquitté leur loyer depuis trois ans ; si je puis exécuter le plan que j'ai préparé, j'exigerai le paiement de ces montants, avant de faire réparer ces digues.

M. SPROULE : Pourquoi ne pas exiger ces arrérages, avant d'entreprendre ces travaux? Si ces personnes nous doivent plusieurs milliers de dollars et si nous en dépensons en outre d'autres milliers, c'est aller de mal en pis.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'espère règler toutes ces difficultés dans des conditions satisfaisantes. Nous accorderons d'autres baux et la quantité de l'eau à fournir sera déterminée d'avance. Quelques locataires prétendent qu'en vertu de leur contrat, ils ont le droit de se servir d'une plus grande quantité d'eau que celle qu'ils peuvent avoir

réellement ; tous se plaignent de ce que l'état de la digue est tel que l'eau s'écoule de toutes parts et qu'ils ne peuvent avoir la quantité d'eau qu'ils ont le droit d'employer, suivant leur bail. C'est pour cela qu'ils ne veulent pas payer leur loyer.

L'honorable M. HAGGART : Quel montant avez-vous dépensé de ce chef, l'an dernier?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous n'avons pas dépensé beaucoup, l'an dernier.

L'honorable M. HAGGART : Le ministère a employé, durant les élections, une foule d'ouvriers à réparer cette digue.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : On peut employer, sans qu'il en coûte beaucoup d'argent, un certain nombre d'ouvriers, un jour ou deux.

L'honorable M. HAGGART : Je veux simplement dire que cete dépense est énorme, si nous considérons que ce barrage est complètement inutile. On s'en servait autrefois pour fournir de l'eau de la Grande Rivière au bassin du canal Welland, mais aujourd'hui, c'est le lac Erié qui fournit l'eau nécessaire à ce canal. Il est bien vrai qu'on trouve à cet endroit deux ou trois petits moulins, dont l'un est la propriété d'un ancien représentant d'Haldimand, d'un partisan du gouvernement actuel ; j'ose affirmer que le montant que les propriétaires de ces moulins ont consenti de payer pour le pouvoir d'eau qui leur est fourni, ne représente pas un dixième de l'intérêt du coût total des améliorations qu'on se propose de faire cette année. Je ne crois pas que le ministère puisse retirer de ces propriétaires $1,000 par année. Il faut avouer que $43,000 sont un montant énorme, lorsqu'on le dépense pour un ouvrage municipal, après tout. Ces travaux ne seront d'aucun avantage au gouvernement. Ils rendront service à une couple de personnes, et, à mon sens, cette dépense est inexcusable.

M. SPROULE : Pourquoi serions-nous obligés de construire un pont à cet endroit ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce crédit sera surtout dépensé pour la reconstruction de la digue en question. Il ne nous en coûtera pas beaucoup d'argent de construire un pont public.

M. SPROULE : Y a-t-il nécessité de construire cette digue ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comme mon honorable ami le sait, lorsque certains travaux publics ont été exécutés dans un endroit et qu'on s'en sert depuis longtemps, des industries se sont développées dans le voisinage de ces ouvrages ; il devient impossible, si l'on veut éviter une révolte, de faire disparaître ces travaux, alors même qu'on pourrait, par un argument purement technique, démontrer qu'ils ne sont pas absolument nécessaires au public. Dans le cas qui nous occupe, les propriétaires de ces moulins ont loué des pouvoirs hydrauliques du gouvernement, et c'est pour cela qu'ils ont établi leur industrie à cet endroit.

M. SPROULE : Vous dites qu'ils ne paient pas leur loyer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ils ont refusé d'acquitter cette dette, parce qu'ils ne pouvaient avoir, à cause du mauvais état de cette digue, le pouvoir d'eau que nous aurions dû leur fournir. Depuis un certain nombre d'années, ce barrage devient de plus en plus défectueux et ne peut retenir la quantité d'eau suffisante ; aussi ces moulins ont-ils diminué d'importance tous les ans. Le ministère s'est demandé s'il devait réparer cette digue et la remettre dans l'état où elle se trouvait d'abord, ou s'il ne valait pas mieux la laisser se détériorer pour enfin disparaître. J'ignore si mon honorable ami, en supposant qu'il fût ministre des Chemins de fer et Canaux, aimerait prendre sur lui la responsabilité de dire que cet ouvrage ne devrait pas être entretenu, et que ces personnes, qui sont nos locataires et qui ont construit ces moulins, devraient être abandonnées à elles-mêmes. Quant à moi, je ne veux aucunement assumer cette responsabilité, et il me semble que cette dépense, assez élevée sans doute, mais nécessaire, ne devra pas nous encourager à adopter la ligne de conduite suggérée par mon honorable ami.

M. SPROULE : Si cette digue servait à retenir l'eau nécessaire au canal, elle devrait être entretenue ; mais, ainsi que le disait l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, cette raison n'existe plus, aujourd'hui, et ce barrage ne sert qu'à fournir un pouvoir hydraulique à une municipalité. Il me semble donc que le gouvernement ferait mieux d'offrir en vente, par soumissions, cette digue que pourra exploiter un particulier ou une compagnie privée. L'acquéreur devra entretenir cet ouvrage.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dois-je comprendre que la gauche veut combattre vigoureusement ce crédit sous le prétexte qu'on ne peut en défendre l'opportunité ? Dans ce cas, nous allons considérer cette proposition. Mes honorables amis connaissent la situation. L'ex-ministre des Chemins de fer a probablement entendu l'honorable député d'Haldimand, dans le dernier parlement, insister d'une manière très pressante auprès du gouvernement pour lui démontrer la nécessité et l'importance de cet ouvrage ; il l'a entendu déclarer que, si le gouvernement n'entretenait pas ces travaux, les industries et la population établis à cet endroit en éprouveraient des dommages irréparables. Si les membres de la gauche s'opposent fortement à ce crédit, nous le laisserons en suspens et j'étudierai encore cette question.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre dit que j'ai entendu mon ancien

collègue d'Haldimand insister sur la reconstruction de ce barrage. Je ne me rappelle pas avoir jamais entendu rien de semblable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je m'en souviens, moi.

L'honorable M. HAGGART : Je ne crois pas que les Débats donnent raison à l'honorable ministre. Je connais l'endroit aussi bien que je connais le pont des Sapeurs ici. Ces travaux ne sont d'aucune utilité ; ils ne servent qu'à une couple de propriétaires de moulins, et je proteste contre cette dépense énorme de $43,000. Si le gouvernement se considère en équité, à cause de ces deux moulins particuliers, d'entretenir cette digue, qu'il s'arrange avec les propriétaires intéressés et laisse à ces derniers le soin de faire eux-mêmes les réparations en question. La seule dette que nous avons contractée envers la municipalité est celle-ci : en construisant une digne à cet endroit, nous avons forcé la municipalité à construire un chemin plus élevé, et le gouvernement doit payer sa part du coût de ces travaux. Si nous enlevons cette digue et remettons les choses dans l'état où elles se trouvaient anciennement, nous n'avons pas le droit de payer pour ces ouvrages. Le ministre n'a qu'à se demander s'il est moralement tenu d'entretenir ce barrage pour l'avantage exclusif des deux moulins dont j'ai parlé.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois qu'il y en a plus que deux.

L'honorable M. HAGGART : Il y a deux moulins à farine et un établissement où se trouve le matériel servant à développer l'électricité nécessaire à la ville.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est l'honorable député qui a loué un pouvoir d'eau à la compagnie qui s'est engagée à fournir l'électricité à cette ville.

L'honorable M. HAGGART : J'ai fait ce bail conditionnel, c'est-à-dire que cette compagnie ne devait recevoir que le surplus d'eau dont nous n'avions pas besoin. Si l'honorable ministre croit que le gouvernement est tenu réellement, à cause de ces baux, d'entretenir cette digue, il constatera que ce travail lui coûtera bien cher. Tout ce que je puis dire, c'est que ce barrage sert non à alimenter le canal, mais les moulins dont j'ai parlé.

Le PREMIER MINISTRE : L'ancien gouvernement a construit cette digue qu'il considérait être d'utilité publique. Dois-je comprendre, que de l'avis de mon honorable ami, il a commis une erreur ?

L'honorable M. HAGGART : Non, mais on a abandonné l'idée d'alimenter le canal par l'eau de la Grande-Rivière ; il n'y a donc plus de raison pour se servir de cette digue comme moyen d'alimentation du canal.

Le PREMIER MINISTRE : On a construit cette digue dans l'intérêt public, et les circonstances ont voulu que ces travaux fussent avantageux à tout le pays. On nous demande maintenant, d'abandonner tous ces ouvrages.

L'honorable M. HAGGART : Je ne vais pas si loin que cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne demande que le montant nécessaire pour remettre cette digue en bon état. Nous ne pouvons espérer voir les locataires exécuter ces travaux ; mais lorsque ce barrage sera en bon ordre, j'ai raison de croire, d'après les entrevues que j'ai eues avec ces messieurs, qu'ils consentiront volontiers à entretenir cette digue. On ne pourrait trouver un homme intelligent pour prendre à sa charge le coût des réparations actuellement nécessaires. On a laissé se détériorer cette digue à tel point, que maintenant, ils nous faut dépenser un montant considérable pour la réparer.

M. COCHRANE : Ainsi l'honorable ministre est prêt à dépenser $43,000 pour réparer un barrage qui n'est d'aucun avantage pour le public, mais qui sert cependant à deux ou trois propriétaires de moulins. Ces messieurs sont les locataires du gouvernement à qui ils n'ont payé aucun loyer ; on vient nous dire maintenant qu'ils auraient une charge trop lourde pour eux, si on leur demandait de tenir en bon état cette digue qui leur fournit la force motrice dont ils ont besoin. En nous disant que l'ancien représentant d'Haldimand (M. Montague) avait insisté, à la dernière session, auprès du gouvernement pour lui démontrer l'opportunité de réparer cet ouvrage, l'honorable ministre a eu recours à un argument bien faible. Je ne le crois pas aussi sensible aux demandes que lui font les membres de la gauche ; cependant, il a ressenti, paraît-il, les remarques de l'ancien député d'Haldimand. A mon sens, il y a anguille sous roche, et cette dépense ne sera pas à l'avantage de toute la population de ce pays.

M. SPROULE : L'honorable ministre nous a demandé si nous acceptions la responsabilité de laisser cette digue se détériorer d'elle-même. J'avoue franchement que je suis prêt à accepter cette responsabilité. Si cet ouvrage ne nous sert plus à fournir l'eau nécessaire au canal Welland, il n'y a plus de raison pour nous engager à dépenser de l'argent pour son entretien. Tout ce qui nous reste à faire, c'est de vendre ce pouvoir d'eau.

M. BORDEN : Quel est le prix du loyer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre me dit qu'il ne se rappelle pas ce détail.

L'honorable M. HAGGART : Ce loyer est d'environ $300 par année, tout compris.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous recevons quelque chose de la compagnie qui fournit l'électricité à la ville.

L'honorable M. HAGGART : Elle paie un loyer nominal.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle devrait payer $6 pour une force d'un cheval-vapeur et elle en emploie 200.

M. OSLER : Paie-t-elle ce loyer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non.

M. OSLER : L'a-t-elle jamais payé ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne le crois pas.

M. INGRAM : De ces $43,000 combien allez-vous dépenser pour réparer cette digue, et combien pour le pont ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : $25,000 pour la digue, $8,000 pour le pont et $7,000 pour la construction temporaire.

M. COCHRANE : Pourquoi ce dernier ouvrage ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : D'après les ingénieurs du ministère, ces travaux temporaires sont nécessaires, si l'on veut reconstruire la digue.

M. COCHRANE : Mais cette digue est faite en pierre, à l'exception d'une très petite partie au centre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le sous-ministre me dit qu'elle est construite en bois.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre fait erreur ; les trois quarts de cette digue se composent d'un remblai en pierres qui se trouve protégé par un mur aussi en pierres.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a un mur en pierre pour protéger un caisson en bois.

L'honorable M. HAGGART : S'il en est ainsi, ce caisson est bien caché. La partie centrale qui donne passage à l'eau, est en bois, mais le remblai est en pierres et il y a du côté droit un barrage de pierres qu'on aperçoit de loin. J'ai vu durant des mois et des mois, avant les élections, des ouvriers transporter dans des bacs, de la pierre qu'ils jetaient dans le caisson de cette digue.

M. ROSAMOND : Dois-je comprendre que ces travaux ne serviront pas à alimenter d'eau le canal, mais qu'ils seront avantageux aux propriétaires de ces deux ou trois moulins dont on a parlé? Dans ce cas, on ne saurait excuser le ministre de gaspiller ainsi les deniers publics. Pourquoi le gouvernement n'entreprendrait-il pas de favoriser ainsi tous les propriétaires de moulins du pays?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons actuellement quatre locataires et ce nombre augmentera probablement, si nous mettons cette digue en bon état. Je ne vois aucune raison qui nous empêche d'exécuter ces travaux pour l'avantage de la localité concernée.

M. ROSAMOND : Ces industriels ne paient rien pour se servir de cette force hydraulique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Laissons cet item en suspens.

M. VROOMAN : J'appellerai l'attention du ministre sur l'état de la digue de Bobcaygeon. C'est un ouvrage d'une grande longueur et tout en bois. Le ministre des Travaux publics dépense de l'argent à creuser la rivière devant la ville de Lindsay ; cette dépense sera inutile si cette digue n'est pas réparée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je sais que cette digue serait détruite.

M. VROOMAN : Oui, le bois pourrit et des réparations sont urgentes.

Canal Welland—Reconstruction du dock en aval de l'écluse n° 1 (à voter de nouveau), $11,800.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi ce crédit?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le bois est pourri et il nous faut le remplacer par du béton.

L'honorable M. HAGGART : Où se trouve l'écluse n° 1?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Les écluses se comptent à commencer par celle du pied du canal. L'écluse n° 1 est à Port-Dalhousie.

L'honorable M. HAGGART : Il s'agit de continuer le revêtement en béton du pilier qui se trouve à cet endroit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Très bien.

Canal Chambly—Drainage à Saint-Jean, P.Q., $10,000.

L'honorable M. HAGGART : Combien ces travaux coûteront-ils?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Encore $10,000, je le crains bien. Il nous faut continuer ces ouvrages jusqu'à ce que nous trouvions un débouché à ce drainage.

L'honorable M. HAGGART : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De $35,000 à $36,000.

L'honorable M. HAGGART : La seule raison qu'on peut invoquer pour excuser ces dépenses, c'est que, à cause de la destruction des écluses, vous devez continuer le drainage de la ville, sous ces écluses et jusqu'à la rivière. Je crains bien qu'on n'ait pas limité les dépenses à ce seul travail.

Canal Saint-Pierre—Pour payer la réclamation de S. O'Donohue, ce montant devant être, s'il est accepté, la condition d'un réglement complet, $9,222.27.

L'honorable M. HAGGART : Ce crédit sera-t-il suffisant?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est tout ce que nous voulons donner. Nous ignorons si M. O'Donohue acceptera ou refusera ce montant. Nous espérons qu'il acceptera notre offre.

L'honorable M. HAGGART : Je me rappelle parfaitement la nature de cette réclamation. M. O'Donohue a suivi les conseils des ingénieurs du ministère pour vider le canal Saint-Pierre ; malheureusement, la digue qu'il avait élevée se brisa et le pauvre homme fut presque ruiné. C'est un cas bien pénible. Je ne sais pas si l'on peut justifier ce paiement, mais je ne m'y opposerai pas.

Chemin de fer et Canaux—Imputable sur le revenu—Divers—Wagon du Gouverneur général —Réparations et changements, $2,000.

L'honorable M. HAGGART : Payez-vous le coût des réparations, des changements, etc., dans le wagon du Gouverneur général?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, et c'est ce que nous avons toujours fait.

L'honorable M. HAGGART : L'ancien Gouverneur général, si je ne me trompe, a toujours insisté pour payer lui-même ces dépenses. Il payait l'intérêt sur ces dernières.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il s'agit de dépenses différentes pour lesquelles il n'a jamais payé un sou.

Divers—Pour défrayer les dépenses faites pour recueillir des renseignements et pour autres services se rattachant à une commission des chemins de fer $5,000.

M. BORDEN (Halifax) : Avant qu'une discussion générale s'engage sur cet item, je veux appeler l'attention du ministre sur une question au sujet de laquelle j'ai reçu plusieurs lettres. En 1896, un nommé John B. McLellan, de Kingsville, Cap-Breton, possédait environ 6,000 dormants de chemin de fer au chemin de West-Bay, à la rivière Dennis et aux stations intermédiaires du chemin de fer du Cap-Breton. Au cours de l'été de 1896, les employés du gouvernement sur cette ligne ont chargé ces dormants dans des wagons qu'ils ont conduits à un endroit inconnu de McLellan. Celui-ci prétendit ne s'être jamais départi de son titre de propriétaire de ces dormants et n'avoir autorisé personne à en prendre possession. Il croit qu'une autre personne a reçu le prix de ces dormants. Il a écrit au ministère à ce propos, mais il n'a pu encore obtenir une réponse satisfaisante.

Dans ce cas, je crois que le ministère devrait faire, sans retard, une enquête complète sur cette affaire. Sans doute, M. McLellan a le droit de recevoir le paiement de ces dormants dont le gouvernement s'est emparé. Si une autre personne a reçu un paiement, il est évident qu'une injustice a été commise.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quand cela s'est-il passé ?

M. BORDEN (Halifax) : En 1896, semble-t-il, après les élections. Une personne respectable m'a dit que le nombre de ces dormants s'élevait à 8,000. Les faits dont, cela va sans dire, je n'ai aucune connaissance particulière, m'ont été racontés, dans tous leurs détails, par un avocat à qui M. McLellan s'est adressé, en vue d'obtenir justice. On pourrait, sans doute, dire que M. McLellan devrait procéder par pétition de droit. Mais si les circonstances sont telles que je les ai mentionnées, je crois que le gouvernement devrait s'enquérir immédiatement des faits et s'efforcer de rendre justice à cet homme dont on a pris la propriété, soit par erreur, soit pour d'autres raisons, et qu'on a payé à une autre personne qui n'avait pas le droit de recevoir cet argent. Je suis convaincu que l'honorable député d'Inverness (M. McLennan) connaît quelque chose de cette question que j'aimerais à l'entendre expliquer en détail.

M. VROOMAN : Le ministre ne m'a donné aucune explication au sujet de la digue de Bobcaygeon.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Jessaierai à obtenir du sous-ministre des détails complets de cette affaire de dormants, dont j'entends parler pour la première fois.

M. BORDEN (Halifax) : Je n'espérais pas que l'honorable ministre fût capable de me donner beaucoup de renseignements sur cette affaire, aujourd'hui. Maintenant qu'on a signalé ce fait à son attention, je lui demanderais d'étudier attentivement cette question et de rendre justice à qui justice est due.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est ce que je ferai.

M. McLENNAN : L'honorable député d'Halifax (M. Borden) m'a demandé de raconter ce que je connais de cette affaire.

M. McLellan s'est adressé à moi pour savoir ce qu'il devait faire ; j'ai écrit en sa faveur au ministère. Ce monsieur avait vendu ces dormants à la Compagnie de Boston et de la Nouvelle-Ecosse, qui à son tour les a revendus au ministère des Chemins de fer. Ce dernier, en réponse à ma lettre, a déclaré qu'il avait acheté un cer-

tain nombre de dormants de la compagnie dont je viens de parler, que ces dormants se trouvaient à la station de West Bay Road, sur l'Intercolonial, mais ils ne pouvaient dire quel était le premier propriétaire de ces dormants. M. McLellan avait vendu ces dormants à la Compagnie de Boston et la Nouvelle-Ecosse, qui avait oublié de payer. Quand il s'est adressé à moi, je me rappelle parfaitement lui avoir écrit pour lui conseiller d'empêcher les employés du gouvernement, à West Bay, de prendre ces dormants. C'est ce qu'il a fait ; il m'a dit s'être rendu à la station et avoir défendu aux employés du gouvernement de prendre ces dormants, en les avertissants qu'il allait s'adresser au ministère des Chemins de fer pour se faire payer sa marchandise, vu que la Compagnie de Boston et de la Nouvelle-Ecosse n'avait pas encore acquitté le prix d'achat. Les terrassiers s'emparèrent des dormants en question, en déclarant à M. McLellan qu'ils ne connaissaient rien de cette transaction conclue entre lui et la compagnie. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir du ministère, je dois dire que ce dernier a certainement payé le prix de ces dormants à la Compagnie de Boston et de la Nouvelle-Ecosse, qui elle, n'a jamais remis un sou à M. McLellan. Celui-ci s'adresse maintenant, par son avocat, pour obtenir justice au ministère des Chemins de fer et Canaux. Si ce dernier a agi de bonne foi et honnêtement, ce dont je ne doute aucunement, il n'en est pas moins vrai que cette affaire cause du préjudice à M. McLellan qui a payé les personnes qui lui ont fourni ces dormants. Si je ne me trompe, on peut voir dans la liste des crédits que le paiement a été fait par le gouvernement à MM. Fraser et Ross, de la Compagnie de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre veut-il répondre à la question que lui a posée l'honorable député de Victoria-sud, Ontario (M. Vrooman) au sujet de la digue de Bobcaygeon ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est bien entendu que la responsabilité d'entretenir cette digue retombe sur le ministère des Travaux publics, et que les travaux de dragage se font sous la direction de mon ministère ; peut-être ce dernier doit-il voir à l'entretien de cet ouvrage. A tout événement, on pourrait réparer cette digue, si ces travaux ne coûtent pas trop cher, sans être obligé de demander un crédit spécial à cette fin.

M. HUGHES (Victoria) : Cette digue appartient au ministère des Chemins de fer et Canaux, il n'y a pas de doute à ce sujet. Cependant, comme vient de le dire l'honorable ministre, on a l'habitude d'entretenir cet ouvrage, sans demander de crédit spécial, mais à même le crédit général accordé pour le canal de la Trent.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous demandons le crédit actuel, pour nous assurer les services d'un homme compétent, qui devra obtenir des renseignements sur la façon dont sont exploités les différents chemins de fer du Canada. Cet expert pourra se renseigner peut-être sur le fonctionnement et l'exploitation des voies ferrées des Etats-Unis. Aussi, nous préparerons une loi établissant une commission des chemins de fer, nous aurons d'avance tous les renseignements nécessaires. Il faudra retenir les services d'un expert possédant, en outre, des connaissances légales, pour préparer ce projet de loi.

Canal Cornwall—En réglement complet de la réclamation de la "Gilbert Dredging Company (à voter de nouveau, $10,500), $16,480.

M. CLANCY : La Chambre aimerait à avoir certaines explications au sujet de ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ferai remarquer à l'honorable monsieur qu'il s'agit ici d'un crédit à voter de nouveau et qu'on peut trouver dans les crédits de l'an dernier. Cependant, malgré la discussion qui s'est faite alors sur tous les détails de cet item général, malgré les explications que nous avons fournies, l'auditeur général, depuis la dernière session, alors que le parlement a voté ce crédit, a hésité d'abord à faire ce paiement, puis a refusé carrément d'appliquer ce crédit à la fin indiquée. Celui-ci est devenu caduc et nous sommes obligés de le faire voter de nouveau, si nous voulons que cette réclamation soit réglée. Inutile pour moi de rappeler tous les détails techniques de cette affaire qu'on a déjà discutée sur toutes ses faces, l'an dernier. Nous avons eu depuis à examiner les raisons plus ou moins valables invoquées par l'auditeur général avec lequel il nous a fallu entretenir une correspondance. Finalement, l'auditeur général, qui me fait l'effet de se croire plus en état que le parlement de savoir si ce montant devait être voté ou non, a refusé de faire ce paiement. Nous demandons, aujourd'hui, au parlement de voter de nouveau ce crédit. Nous avons étudié avec soin toute cette question, et nous avons obtenu l'opinion du ministre de la Justice. Nous avons discuté tous les arguments invoqués par l'auditeur général et, après avoir examiné cette question sur toutes ses faces, dans tous ses détails, avec autant de soin que si, déjà, le parlement n'eût pas voté ce montant, que s'il se fût agi d'une affaire nouvelle, nous avons décidé que nous pouvions, en toute justice, demander à la Chambre de voter de nouveau ce crédit.

M. CLANCY : A mon sens, M. le président, après la discussion complète de l'an dernier maintenant qu'il est démontré, au delà de tout doute, que rien ne peut justifier la ligne de conduite adoptée par l'honorable mon-

sieur, avoir qualifié de "job" toute cette transaction eût été faire un compliment à celui qui en est l'auteur. Je crois que nous ne retirerions aucun avantage, en renouvelant la discussion de l'année dernière ; cependant, nous pourrions avec profit nous demander si l'honorable ministre va faire fi d'un fonctionnaire du parlement sur lequel, heureusement, il n'a pas la haute-main, mais dont il s'occupe dans maintes circonstances, d'un fonctionnaire dont il se moque et dont, quand il ne peut réussir par des moyens décents, il escompte les décisions, pour venir ici essayer de se justifier, comme il le fait maintenant. On ne saurait discuter, pour un moment, l'importance pour le parlement d'appuyer le fonctionnaire gardien des deniers publics. Si le gouvernement veut ignorer, sous le moindre prétexte imaginable, les décisions de l'auditeur général, pas n'est besoin de ce dernier. La proposition que nous fait l'honorable ministre revêt une importance exceptionnelle, en ce sens qu'elle est de nature à diminuer l'influence dont doit jouir ce fonctionnaire, pour remplir la mission qui lui a été confiée, alors que le parlement lui a accordé une si grande latitude. Dans la question qui nous occupe, l'auditeur général voit son opinion partagée par d'autres personnes. Son attitude est juste.

Je demanderais à l'honorable ministre qui veut forcer le parlement à voter ce crédit, s'il croit convenable d'insister davantage—j'espère qu'il ne le fera pas—quand l'opinion de l'auditeur général est partagée par M. Lash. L'auditeur général ne s'est pas fié seulement à sa longue expérience ; il a voulu consulter des hommes capables, et ces derniers ont reconnu qu'il avait raison de refuser de payer cette réclamation.

L'honorable gentleman va-t-il faire à ce parlement l'injure de lui demander de voter de nouveau ce crédit destiné à la "Gilbert Dredging Co."? Aucune question plus sérieuse ne peut se poser à cette Chambre. Nous en sommes arrivés à voir un ministre soit à raison soit à tort, entreprendre d'imposer sa volonté contre celle de l'auditeur général. Je n'irai pas jusqu'à poser en principe général que l'auditeur général ne peut se tromper, mais, dans le cas qui nous occupe, il a pris tous les moyens d'éviter toute erreur ; il s'est même adressé à un avocat. Cependant, malgré tout cela, l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux persiste à demander au parlement de lui voter de nouveau ce crédit. Je dis qu'il s'agit d'une question encore plus sérieuse que celle pourtant peu édifiante—qu'il nous a soumise à la fin d'une session, d'un parlement. J'espère qu'il n'ajoutera pas un nouvel outrage à celui qu'il nous a fait, l'an dernier, en nous demandant de voter ce crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que l'honorable député soit heureux dans le choix des expressions qu'il emploie.

M. CLANCY.

M. CLANCY : La question discutée n'est pas de premier choix.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je puis comprendre aussi bien que lui ce qu'est une transaction juste et honnête, et je n'entends pas lui permettre de caractériser mon appréciation de la façon qu'il l'a fait. J'ai dû user de mon jugement dans l'étude de cette question et j'affirme que l'honorable député n'a pas le droit de venir dire ici que cette réclamation n'est pas juste et honnête. Pourquoi exprime-t-il une opinion, lui qui ne connaît rien de toute cette affaire? Je déclare que ce crédit de $10,000 que nous demandons au parlement de nous voter de nouveau, servira à régler une réclamation aussi honnête, aussi bien établie que toutes celles que les différents gouvernements ont eu à payer dans le passé.

Que veut dire l'honorable député quand il parle de décence? N'est-il pas du devoir d'un ministre de la Couronne, qui est à la tête d'un ministère, d'exercer son jugement dans des questions semblables et de les résoudre au meilleur de ses connaissances? Et parce qu'un député, pour servir des fins de parti, dénonce telle ou telle réclamation, sans savoir ce dont il parle, le ministre doit-il abandonner cette réclamation? Non, M. le Président. J'aurais honte de moi-même si, lorsqu'on me présenterait une réclamation de $10,000 que je considérerais juste et honnête, j'hésitais à la payer.

Mais l'honorable député dit que l'auditeur général croit que cette réclamation ne devrait pas être payée. Eh bien! c'est toujours là l'opinion de ce fonctionnaire. Il considère de son devoir d'empêcher le paiement des réclamations qui viennent devant lui ; il invoque toutes sortes de raisons possibles et impossibles ; il soulève des difficultés techniques et oiseuses. Si on lui laissait le champ libre, l'auditeur général ne permettrait à aucun gouvernement d'administrer les affaires du pays. Voilà ce que je n'ai pas honte de proclamer. Je suis persuadé que ce fonctionnaire croit remplir son devoir ; mais, à mon sens, il exagère quand il prétend que son opinion doit prévaloir sur celle d'ingénieurs et d'hommes tout aussi compétents que lui, et que son jugement est plus droit, plus juste que celui de tous les experts, et, surtout, que celui du parlement. Ce dernier a voté ce crédit. Si je ne me trompe, nous avons eu un débat de trois jours sur toutes les réclamations, y compris les collatérales, de la "Gilbert Dredging Co."

Je voudrais savoir en vertu de quelle autorité l'auditeur général pouvait dire qu'il jugerait si le parlement avait raison de voter ce montant. Il est vrai que M. Lash partage l'opinion de l'auditeur général. Dans des questions pratiques, comme dans des questions légales, l'avis de M. Lash est bon à suivre, mais il ne vaut pas mieux que celui d'un homme tout aussi compétent que peut l'être ce monsieur. L'opinion de M. Lash fut soumise au ministère de la Jus-

tice qui, après l'avoir examinée avec soin, la déclara non avenue, d'aucune valeur. M. Lash s'était trompé dans l'appréciation de questions qu'il avait voulu résoudre. Je ne prétends pas être un avocat aussi distingué que M. Lash, ni jouir de sa réputation comme légiste éminent, mais avec mes faibles connaissances j'ai étudié cette question, et tout d'abord, sans la moindre hésitation, j'ai déclaré que M. Lash se trompait. Je suis convaincu que neuf députés sur dix qui examinent sérieusement et logiquement tous les détails de cette réclamation, reconnaîtront que M. Lash a fait erreur, comme s'est trompé l'auditeur général. De cela j'ai toujours été convaincu.

Mon honorable ami (M. Belcourt) qui représentait la Compagnie Gilbert, a soumis toute la cause à l'auditeur général qui persista à ne pas vouloir payer. Ce fonctionnaire trouvait toujours un moyen d'empêcher ce règlement. N'a-t-il pas refusé de payer 4 ou 5 item compris dans ce débat ?

M. BELCOURT : Il n'a pas voulu en payer un seul.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il a été obligé de reconnaître qu'il se trompait au sujet de la plupart de ces item, mais il n'a pas pas voulu changer d'opinion sur celui qui nous occupe maintenant. Il a payé les autres réclamations, en refusant de régler celle-ci. Je prétends que lorsque le parlement a voté un crédit pour une fin déterminée, sa décision est suprême et doit suffire à contenter même l'auditeur général du Canada et les personnes dont il écoute les conseils. A moins que le comité ne l'exige, je n'entrerai point dans les détails de cette réclamation. Il suffit, à mon sens, de rappeler que cette question a été discutée sur toutes ses faces, au cours de la dernière session. L'opposition a violemment combattu cette réclamation, mais le parlement a voté le crédit demandé, et il était du devoir de l'auditeur général de livrer les chèques pour ce montant, puisque la Chambre se déclarait satisfaite du règlement en question. A mon avis, nous manquerions de respect envers le parlement et envers nous-mêmes, si nous donnions des explications à l'auditeur général sur les raisons qui nous ont engagés à voter ce crédit, comme nous avions le droit de le faire, dans l'exercice de notre discrétion comme membres de ce parlement.

M. CLANCY : Je ne veux pas faire l'historique de cette réclamation, mais les membres de cette Chambre qui faisaient partie de l'ancien parlement, se rappelleront qu'une convention est intervenue en règlement final de cette réclamation de la Compagnie Gilbert, et que plus tard, l'avocat de cette dernière a fait revivre une vieille réclamation, et qu'il a obtenu l'approbation du ministre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il fut question de cette réclamation au moment même où il s'agissait de déterminer les dommages qu'on devait payer à la compagnie pour l'avoir empêché d'exécuter certains travaux. Cette réclamation nous fut soumise immédiatement.

M. CLANCY : L'avocat des messieurs Gilbert prépara très habilement un reçu pour le ministère, et il fut entendu que le règlement était final, sans réserve aucune. Je ne veux insinuer rien de malveillant contre la profession légale, mais je ne puis m'empêcher de dire que c'était là le reçu d'un avocat, et que ce dernier, avec une habileté qui appartient exclusivement aux membres de cette profession, est revenu à la charge, en déclarant que ce reçu pouvait être interprété de deux façons et que la compagnie Gilbert pouvait présenter une autre réclamation. Je mets l'honorable ministre au défi de dire que cette réclamation n'était pas comprise dans les autres item.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Non, monsieur, elle ne l'était pas, je le dis sans la moindre hésitation.

M. CLANCY : Le ministre trouvera un grand nombre d'item du même genre, sinon tous compris dans le premier crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pas du tout.

M. BELCOURT : Aucunement.

M. CLANCY : Que le ministre consulte les documents, et il constatera que mes renseignements sont exacts. Il nous a dit, à maintes reprises, que l'auditeur général est une menace pour lui, et que ce fonctionnaire rend impossible l'administration des affaires du pays par un gouvernement. D'après l'honorable ministre, nous devirons renvoyer ce fonctionnaire, parce qu'il se sert du moindre prétexte pour se mettre en travers de l'administration du gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il empêche le paiement de dettes légitimes.

M. CLANCY : Que le gouvernement soit libéral ou conservateur, il est du devoir de l'auditeur général de surveiller les dépenses. Il est nommé pour cela. J'ose dire que le parti conservateur a éprouvé les memes difficultés avec l'auditeur général et, à mon sens, il était de l'intérêt du pays que le parti conservateur fût placé dans la position qu'occupent maintenant nos adversaires. Dire que le parlement a voté ce crédit n'est pas invoquer une excuse valable ; dans le cas qui nous occupe, le parlement a voté ce montant, alors qu'un grand nombre des représentants du peuple se trouvaient absents de la Chambre; c'est l'occasion qu'a choisi le ministre. Je ne veux pas dire qu'il fait la même chose aujourd'hui, mais

je veux lui faire comprendre que la population du Canada attachera beaucoup d'importance aux opinions de l'auditeur général et de M. Lash. Le ministre nous dit qu'il ne connaît pas quelle position M. Lash occupe dans le barreau.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai jamais dit cela——

M. CLANCY : Je puis dire au ministre que M. Lash a la réputation d'être un avocat très capable et qu'il a déjà été sous-ministre de la Justice. Le ministre nous a dit qu'il ignorait ce qu'était la réputation de M. Lash.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. CLANCY : Le ministre a prétendu que M. Lash se trompait. Je ne puis dire si ce monsieur a raison ou tort ; je n'en sais rien. Le fait n'en subsiste pas moins toutefois, que le ministère avait compris que ce règlement était final. Je considère de mon devoir de protester contre l'attitude prise par le gouvernement sur cette question. Celle-ci est très importante, non pas tant à cause du montant en jeu, mais parce qu'elle est de nature à ouvrir la porte à une foule d'abus que ne pourra faire disparaître l'auditeur général, alors même que ce dernier agirait suivant l'opinion des meilleurs avocats d'Ontario.

M. BELCOURT : Je connais parfaitement cette question dont on a profité pour attaquer le ministre des Chemins de fer et Canaux, et c'est parce que je suis au courant de tous les détails de cette question que la Chambre me pardonnera, je l'espère, de lui exposer les faits, tels que je les comprends. L'honorable député de Bothwell fait piètre figure dans la circonstance actuelle ; n'eût été le langage très violent dont il s'est servi, en parlant d'indécence, de manque de dignité, et de "job," je n'aurais pas besoin de traiter cette question. Je ne puis comprendre ce qu'il veut dire en parlant d'indécence.

M. CLANCY : L'honorable député n'était-il pas lui-même le procureur de la compagnie Gilbert, dans cette circonstance ?

M. BELCOURT : Dans ce cas, je pourrais parler de cette affaire avec bien plus de connaissance de cause que ne saurait le faire l'honorable député de Bothwell. Je veux parler de faits que je connais, tandis que l'honorable gentleman traite des questions dont il ne sait un traitre mot.

Si l'honorable député désire déclarer que tout ce que je puis dire n'est pas digne d'être écouté, simplement parce que je suis l'avocat de ces messieurs, j'aimerais qu'il précisât si c'est là l'attitude qu'il prend. Il parle d'inconvenance. Je ne sache pas qu'il soit inconvenant de la part du ministre des Chemins de fer de soumettre quelque chose au parlement, simplement parce que l'auditeur général y a objecté.

M. CLANCY.

M. CLANCY : Je n'ai pas employé le mot "inconvenance," bien que le ministre des Chemins de fer et Canaux l'ait répété à maintes reprises.

M. BELCOURT : J'ai entendu le mot "inconvenant" ; si l'honorable député le retire, cela règle la chose.

L'honorable député a aussi parlé d'une entreprise véreuse. Doit-on l'appeler ainsi, parce que l'on demande au parlement de voter ce crédit après que l'auditeur général s'est prononcé contre ? Le parlement n'est-il pas l'autorité naturelle? N'est-il pas supérieur à l'auditeur général? Si, par ses objections nombreuses et interminables, l'auditeur général a empêché que cette réclamation ne fût payée, que doit faire le ministre des Chemins de fer, sinon de la soumettre à la Chambre et de la faire voter de nouveau? Que l'honorable gentleman examine les documents pendant un quart d'heure, et il sera forcé de retirer tout ce qu'il a dit en déclarant que c'était une entreprise véreuse. Ces entrepreneurs, si nous remontons à 1893, non pas sous le régime libéral, mais sous le régime conservateur, ont produit des réclamations au ministère sous trois chefs différents : d'abord, sommes supplémentaires ; ensuite, travaux exécutés, et en troisième lieu, proportion pour cent pour perte de bénéfices sur des travaux abandonnés. L'honorable gentleman a confondu la réclamation pour travaux faits avec la réclamation faite en raison de perte de profits pour travaux abandonnés. L'ancien gouvernement s'est occupé exclusivement de la réclamation pour perte de profits pour travaux abandonnés, et a payé $29,500, ou 15 pour cent sur $195,000 à ce sujet ; et la quittance a été préparée non par les avocats de la compagnie Gilbert, mais par le ministère de la Justice ; et dans cette quittance, l'on réservait spécialement la réclamation même que l'on vote de nouveau aujourd'hui.

La lettre mentionnée par mon honorable ami est celle de l'avocat qui a reçu le paiement des $29,500, dans les termes contenus dans la quittance préparée au ministère de la Justice. Ces deux réclamations sont absolument différentes.

La réclamation pour perte de profits pour travaux abandonnés a été réglée en 1893, comme on l'a dit. A cette époque, cette réclamation-ci a été soumise au ministre, mais elle n'a pas été réglée. En 1896 ou 1897, la Compagnie Gilbert a insisté sur ces réclamations. Il y avait treize articles, dont cinq ou six furent refusés. Ce parlement vota neuf articles, à chacun desquels on objecta au bureau de l'auditeur général. Ce dernier envoya ses fonctionnaires à Cornwall, où ils examinèrent chaque employé du canal, et les avocats de la Compagnie Gilbert durent comparaître devant l'auditeur général en vingt-cinq ou trente circonstances. On discuta chaque article, et l'auditeur général admit chacun de ces articles, sauf celui-ci ; puis il donne l'opinion

de M. Lash. Or, M. Lash a donné un avis tout à fait différent de l'attitude prise par l'auditeur général. J'ai le plus grand respect pour M. Lash, mais l'avis qu'il a donné était basé sur un mémoire *ex parte* préparé par l'auditeur général ; le mémoire le plus partial, je crois, que j'aie jamais vu soumettre à un avocat.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il avait été préparé par M. Hayter.

M. BELCOURT : C'est probablement M. Hayter qui l'a préparé. Je ne crois pas que l'auditeur général lui-même en connût quelque chose. Qu'est-ce que trouve M. Lash ? Que les entrepreneurs n'ont pas droit à recevoir $10,500 pour la vieille pierre mise dans le ponceau, parce que cette somme faisait partie des 15 pour 100 qu'on leur a accordés pour perte de profits. Cela et absolument inexact ; c'est contre tous les faits. Quels étaient les faits relativement à cette vieille pierre ? De toutes ces réclamations, je crois que c'est la plus claire. Par le contrat et le devis, les entrepreneurs s'obligèrent à faire disparaître un ancien ponceau qui se trouvait dans le chenal et qui aurait été trop élevé à cause de l'augmentation de la profondeur de ce chenal. On devait les payer pour le faire disparaître, et l'on devait leur donner la pierre de l'ancien ponceau comme partie du prix. Il y avait 3,000 verges de cette pierre. Le gouvernement refusa de leur permettre d'enlever le ponceau, qu'il donna à quelque autre ; puis ces entrepreneurs, afin d'exécuter leurs travaux, furent obligés d'acheter ailleurs 3,000 verges de pierre. Telle est la réclamation soumise à la Chambre, réclamation que l'honorable député de Bothwell appelle une affaire véreuse. Que l'honorable député lise seulement le mémoire de l'ingénieur dirigeant, M. Rubidge, mémoire qu'il trouvera à la page A-37 du rapport de l'auditeur général, et il constatera que cette réclamation a trait au paiement à ces gens de la pierre qui est devenue leur propriété le jour où ils ont signé le contrat, et dont ils ont été privés, ainsi que le démontrent les témoignages les plus clairs possibles. On a déjà estimé la pierre à $4 la verge, mais l'ingénieur dirigeant a refusé d'accorder plus de $3.50. Ce crédit, après que le ministère l'eût examiné et que la Chambre l'eût discuté et en eût ordonné la paiement, fut examiné de nouveau de temps à autre au bureau de l'auditeur général et le paiement en fut refusé. L'honorable député de Bothwell parle de choses dont il ne connaît pas le premier mot.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député lui-même ne paraît pas comprendre la question, bien que, si je ne me trompe, il soit celui qui a insisté auprès du ministère des Chemins de fer et Canaux pour que la réclamation fût payée. Quels sont les faits ? D'après le règlement de 1894, Gilbert frères devaient recevoir une allocation de 15 pour 100 pour les travaux abandonnés.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quinze pour cent sur quoi ?

L'honorable M. HAGGART : Sur le montant total. Mais si la prétention de l'honorable député (M. Belcourt) est juste, savoir : que l'on pouvait employer cette pierre enlevée du ponceau à la construction des nouveaux travaux à terminer, pourquoi les entrepreneurs ont-ils reçu une allocation de 15 pour 100 sur tous les travaux ? On leur donne un profit, comme si la pierre avait été employée aux travaux. Allez-vous les payer de nouveau ?

L'honorable député se trompe en disant que l'on pouvait employer aux nouveau travaux cette pierre enlevée du ponceau. On a accordé aux entrepreneurs 15 pour cent sur tous ces travaux pour les abandonner complètement. N'est-ce pas cela ?

M. BELCOURT : Non.

L'honorable M. HAGGART : Je suis heureux de voir que M. Lash et l'auditeur général sont de mon avis. Voici ce que dit M. Lash :

> D'après les documents, il paraît que parmi les travaux non continués, se trouvait une certaine maçonnerie pour la construction de laquelle on aurait pu employer la pierre du ponceau si on l'avait enlevée. En supposant que l'on aurait employé cette pierre à cette fin, si l'on avait continué les travaux, il est évident qu'on l'eût considérée comme faisant partie du montant des profits que les entrepreneurs auraient réalisés dans l'exécution de ces travaux. Ces profits, par convention des parties, ont été fixés à 15 pour 100 du coût estimatif, et ainsi, il me semble évident que le paiement fait en 1894 comprenait toutes réclamations des entrepreneurs, provenant de ce qu'on ne leur avait pas permis d'employer cette pierre.

De sorte que l'opinion de M. Lash s'accorde parfaitement avec celle de l'auditeur général, et est conforme au sens commun. Par l'allocation que le gouvernement a faite dans le règlement de 1894, il n'y a pas le moindre doute que pour couvrir tous ces travaux, ces gens n'aient reçu 15 pour cent du montant de l'entreprise abandonnée. Ils ont été payés en entier. La seule question qui reste à décider est le paiement de cette pierre, qui se trouvait dans le ponceau appartenant au gouvernement, pierre que les entrepreneurs durent enlever et qu'ils prétendaient pouvoir utiliser dans les nouveaux travaux. Il ne leur aurait jamais été permis de l'employer à cette fin. Ils auraient été obligés de s'en servir pour faire un contre-mur à la berge du canal.

Indépendamment du caractère spécial de la réclamation, l'énoncé portant que les entrepreneurs avaient l'intention d'employer la pierre à la construction des nouveaux travaux est faux : je n'hésite pas à le dire. Pas une pierre d'un ponceau quelconque n'a

été employée à aucune des fins des nouveaux travaux. C'est une réclamation forgée, mais indépendamment de cela, il y a l'opinion de M. Lash, déclarant qu'en vertu de la convention de 1894, les entrepreneurs ont été payés en entier.

L'auditeur général a soumis la question à M. Lash, qui a partagé son opinion ; c'est-à-dire, que les entrepreneurs n'avaient aucune réclamation quelconque, ni en droit ni autrement, et l'on nous demande aujourd'hui d'examiner cette réclamation forgée et de voter une somme que l'auditeur général a refusé de payer.

M. BELCOURT : Je serais très obligé à mon honorable ami s'il pouvait dire quand l'auditeur général a déclaré que cette réclamation a été réglée par l'arrangement de 1894.

L'honorable M. HAGGART : Je m'appuie sur le mémoire de M. Lash en réponse à M. McDougall. L'auditeur général s'est basé sur deux raisons, dont l'une était que la réclamation avait été comprise dans le règlement de 1894.

M. BELCOURT : Il ne s'est jamais basé sur cette raison.

L'honorable M. HAGGART : M. Lash dit qu'il l'a fait. Voici ce que dit M. Lash dans sa lettre à l'auditeur général :

Il y a deux questions en jeu dans tout ceci : l'une allant au fond de tout l'item, et l'autre se rapportant seulement à la quantité et au prix. Si la première est fondée, il va sans dire que la seconde serait sans conséquence. L'objection que vous soulevez, qui va au fond de toute la réclamation, porte que cette dernière a été réglée par le paiement fait en 1894.

M. BELCOURT : C'est là ce que dit M. Lash, mais j'affirme que jusqu'à l'époque où M. McDougall a écrit cette lettre, il n'avait jamais pris cette attitude. L'attitude qu'il a prise portait que les témoignages n'avaient pas prouvé que ces entrepreneurs auraient pu employer cette pierre à d'autres parties des travaux. Il n'a pas dit que la réclamation avait été comprise dans le règlement de 1894.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Chemins de fer et Canaux, à mon avis, s'est servi d'un langage un peu énergique en parlant de l'attitude prise par l'auditeur général au sujet de cette matière, en disant que l'objection soulevée par ce dernier était insignifiante et en employant un grand nombre d'autres épithètes d'une nature semblable. Je ne suppose pas que l'on puisse comprendre parfaitement la question en quelques minutes, mais j'ai lu l'opinion de M. Lash, et elle me paraît non seulement logique, mais conforme au sens commun. L'honorable député d'Ottawa dit que la pierre est devenue la propriété des entrepreneurs. Je ne vois pas comment cette prétention puisse être soutenue.

M. BELCOURT : L'honorable gentleman me permettrait-il de l'interrompre ? Je signalerai la rédaction même de la clause du devis, laquelle considère cette pierre comme la propriété des entrepreneurs. On la trouvera à la page A-36 du rapport de l'auditeur général, dans la lettre de M. Rubidge. M. Rubidge dit :

D'après la teneur du contrat, la pierre et ces ponceaux sont devenus la propriété des entrepreneurs.

M. Rubidge dit cela dans sa lettre, à la page A-36. D'après les conditions consignées au cahier des charges, la pierre des ponceaux devait devenir la propriété des entrepreneurs.

Aux termes du contrat, la pierre de ces ponceaux est devenue la propriété des entrepreneurs, ainsi que l'indique clairement la disposition spéciale portant qu'ils (les entrepreneurs) devaient fournir à leurs propres frais le terrain pour y mettre la pierre. Si la pierre avait été destinée à rester la propriété du gouvernement, le " terrain préparé " aurait été fourni aux frais du gouvernement. Les dispositions du contrat ont donné toute la pierre de ces ponceaux aux entrepreneurs. Les quantités approximatives fournies par le gouvernement en ont porté la quantité à 3,000 yards, et, en conséquence, la réclamation des entrepreneurs a été restreinte à cette quantité. Une disposition du contrat stipulait que le canal serait mis à sec pour permettre l'enlèvement de la pierre des ponceaux. En ne se conformant pas à cette disposition, le gouvernement a empêché les entrepreneurs d'obtenir la possession et l'usage de la pierre.

Ce sont là exactement les faits.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable gentleman lisait-il le contrat ?

M. BELCOURT : Non, je cite le rapport de l'ingénieur dirigeant.

M. BORDEN (Halifax) : Ce que M. Rubidge a dit ne m'intéresse pas beaucoup. Ce que je désire avoir, c'est la teneur du contrat mentionné par M. Lash—et je suppose qu'il l'avait par devers lui—stipulant que les entrepreneurs avaient le droit de se servir de la pierre, la propriété du gouvernement, pour construire certains travaux publics. Comment l'honorable député peut-il dire que, dans ces circonstances, la pierre devenait la propriété des entrepreneurs ? Je ne le comprends pas. Je ne vois pas comment il peut oser faire un énoncé de cette nature. La pierre appartenait au gouvernement. Mon honorable ami veut porter la Chambre à croire que cette pierre était devenue la propriété des entrepreneurs.

M. BELCOURT : Certainement.

M. BORDEN (Halifax) : Mais ce n'est pas susceptible d'être discuté. L'opinion de M. Lash est parfaitement fondée. Toutefois, que M. Lash ait raison ou tort, et que le ministre des Chemins de fer et Canaux ait dû parler comme il l'a fait de l'auditeur général, ce sont là deux questions différentes. Lorsqu'un auditeur général soumet une

affaire de ce genre à un avocat comme M. Lash et que cet avocat appuie son opinion, j'ose croire qu'il ne sied pas au ministre des Chemins de fer et Canaux, ni à tout autre membre du gouvernement, de se lever en cette Chambre, et de porter contre l'auditeur général des accusations de la nature de celles que l'honorable gentleman a portées aujourd'hui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Quelles accusations ? Je dis que l'auditeur général a cherché à ne pas tenir compte des actes du parlement et à dominer ce dernier, et je dois le répéter. Le parlement a voté ce crédit en parfaite connaissance de cause, et cela devrait suffire pour convaincre dix mille auditeurs généraux.

M. BORDEN (Halifax) : Nous nous occuperons d'un auditeur général à la fois. J'ose dire à l'honorable ministre qu'en examinant les actes d'un auditeur général et d'un avocat, nous constatons que l'opinion du premier est appuyée par un avocat qui occupe le rang le plus élevé possible au Canada. Dans ces circonstances, il ne sied pas à l'honorable ministre ni à un membre quelconque du gouvernement de parler de la conduite de l'auditeur général comme d'une conduite frivole. Je ne vois pas d'opinion du ministère de la Justice, mais je vois une opinion donnée par le jurisconsulte du ministère des Chemins de fer et Canaux.

M. BRITTON : Puis-je poser une question à l'honorable gentleman? Est-il d'avis que l'auditeur général doit juger les actes de cette Chambre? C'est là, je crois, une question pertinente.

M. BORDEN (Halifax) : Je disais que la conduite de l'auditeur général ne méritait pas les épithètes dont s'est servi le ministre des Chemins de fer et Canaux. L'auditeur général a constaté qu'un obstacle l'empêchait d'autoriser le paiement de cet argent, et, alors, il a demandé l'avis d'un avocat éminent appartenant au même barreau que celui dont fait partie l'honorable député de Kingston (M. Britton), et cet avocat a appuyé son opinion. Dans les circonstances, sa conduite ne devrait pas être caractérisée comme l'a fait l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux.

Comme je le dis, je ne vois pas d'opinion du ministère de la Justice, mais je trouve une opinion du jurisconsulte du ministère des Chemins de fer et Canaux, lequel dit :

Il est difficile, à mon avis, de suivre le raisonnement de M. Lash.

Je ne vois pas beaucoup de difficulté de cette nature.

En traitant la question raisonnablement et d'une manière pratique, sans subtilité d'avocat, il me semble que l'on ne saurait arriver à une telle conclusion.

J'ignore ce que ce gentleman veut dire par les mots " subtilités d'avocat." M. Lash, je suppose, a traité la question au point de vue du droit, et, en le faisant, il l'a traitée d'une façon qui ne semble pas permettre d'arriver à une conclusion différente.

M. BELCOURT : Que cite l'honorable gentleman?

M. BORDEN (Halifax) : Un mémoire du jurisconsulte du ministère des Chemins de fer et Canaux, lequel se trouve à la page A—51. Plus loin, il dit :

Parlant rigoureusement en droit, il est vrai que la propriété réelle de la pierre ne passerait pas aux entrepreneurs——

Ainsi, mon honorable ami, le député d'Ottawa (M. Belcourt), ne s'accorde pas avec——

M. BELCOURT : Si l'honorable député veut continuer à lire, il verra que le jurisconsulte s'accorde avec moi.

M. BORDEN (Halifax) : Je vais continuer la lecture :

—mais l'intention évidente des parties était que les entrepreneurs pourraient employer cette pierre aux travaux ; en d'autres termes, que le gouvernement fournirait une certaine quantité de pierre.

M. BELCOURT : Oui, et il dit :

La mesure véritable de la réclamation des entrepreneurs, à mon point de vue, est le prix de la pierre que les entrepreneurs devaient fournir pour remplacer celle que le gouvernement ne leur a pas permis d'employer, contrairement aux dispositions du devis. Dans une action en dommages-intérêts pour violation d'un contrat semblable entre deux particuliers, ce que j'ai mentionné serait la mesure des dommages-intérêts pour la violation, et la partie en défaut serait tenue de faire la preuve.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne sais pas quelle est l'opinion de mon honorable ami. Il parle, je suppose, au point de vue des entrepreneurs. Je parle au point de vue de l'intérêt du pays, et je dis qu'en ce qui concerne la propriété de cette pierre, il est parfaitement évident que le jurisconsulte du ministère des Chemins de fer s'accorde avec M. Lash. Sur la question de savoir si la teneur de la quittance que l'on a donnée couvre la matière, ils ne s'accordent pas. M. Lash a cru que la teneur de la quittance empêchait que tout paiement ne fût fait à ce sujet. Quant à moi, après le peu d'attention que j'ai pu donner à la question, je serais disposé à partager l'opinion de M. Lash. Je ne vois rien dans le mémoire du jurisconsulte qui soit de nature à me faire conclure différemment. Mais, comme je le dis, je ne me suis pas levé pour discuter cette question. J'ai cru qu'il était de mon devoir de dire un mot en faveur de l'auditeur général, vu le langage dont s'est servi à son égard l'honorable ministre.

M. CLANCY : La " Gilbert Dredging Company " est-elle encore employée moyennant $425 par jour ? Je vois qu'en 1898, elle a reçu $72,646 ; en 1899, $103,734, et

en 1900, $123,772, soit en tout, $300,152. Est-elle encore occupée à exécuter cette entreprise si rémunératrice ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle n'a rien fait cette année. Il s'agissait de terminer des travaux entrepris en vertu d'un arrangement fait par mon honorable ami, l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) et ses associés.

M. BENNETT : Une chose étonnante, c'est de voir l'honorable député d'Ottawa mêlé à cette affaire. La Chambre et le pays doivent-ils comprendre que lorsque l'on soumet des réclamations aux différents ministères, les réclamants doivent nécessairement s'adresser à un membre du parlement pour les faire valoir ?

M. BELCOURT : Cette réclamation a été faite par M. Ferguson, autrefois membre de l'association conservatrice d'Ottawa.

M. BENNETT : Tant que M. Ferguson s'est occupé de l'affaire, il n'y a eu rien à redire, parce qu'il n'était pas membre du parlement——

M. BELCOURT : Je ne l'étais pas non plus, alors. J'ai été associé avec M. Ferguson au sujet de cette affaire en 1893, longtemps avant que je fisse partie du parlement.

M. BENNETT : Alors, je prétends que l'honorable député aurait dû juger à propos de se retirer de cette cause, ou de ne pas soumettre de réclamation contre le gouvernement depuis qu'il est membre du parlement. Or, dans quelle position se trouve l'auditeur général ? Il est entre deux feux. D'un côté, il a le ministre, de l'autre, le député d'Ottawa. Ecoutez ce rapport.

M. BELCOURT : Et le parlement ?

M. BENNETT : Voici la partie de la correspondance que prouve à quelle extrémité l'on a poussé l'auditeur général. Il dit :

Je vois dans la correspondance une lettre de M. Belcourt où il parle de mes " objections interminables ". Je me demande s'il est possible de trouver un hemme dans ma position, ayant un peu de conscience, qui pousserait la condescendance au point de gaspiller plus de $10,000 des deniers publics, parce qu'il craindrait de blesser les sentiments de réclamants ou de leurs avocats en soulevant des objections contre une proposition de la nature de celle que M. Belcourt a appuyée dans les intérêts de la Gilbert Blasting Company.

La Chambre pourrait aussi bien comprendre qu'aujourd'hui lorsque l'on doit soumettre une réclamation d'une nature douteuse, il faut chercher un membre du parlement comme avocat. C'est un fait notoire que pendant le dernier parlement six membres de la Chambre ont été accusés d'avoir reçu $1,500 pour avoir appuyé ici un certain bill de chemin de fer. C'est un fait notoire que c'était le cas. J'ai vu moi-même des copies de la correspondance, et ce n'est que lorsque les intéressés eurent remboursé les fonds que les reçus véritables leur furent remis. Je prétends que si un membre du parlement doit être privilégié, et que des membres du gouvernement doivent pardonner des fautes aussi graves——

M. BELCOURT : Où est la faute ?

M. BENNETT : L'honorable député semble ne plus comprendre quel est le devoir des membres du parlement.

M. BELCOURT : L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question ? Veut-il dire que parce que je suis membre de cette Chambre, je dois cesser d'exercer ma profession ? Est-ce là ce qu'il veut dire ?

M. BENNETT : Non, mais je prétends que l'honorable député ou tout autre membre de cette Chambre n'a pas le droit de soumettre de réclamations à des ministres lorsqu'il est partisan du gouvernement. Si l'honorable député était adversaire du gouvernement, alors on ne pourrait pas en dire autant contre cette affaire. Cependant, même dans ces circonstances, ce ne serait pas du meilleur goût. Mais puisque l'honorable député est partisan du gouvernement, alors je dis que la chose est des plus répréhensible, et l'honorable monsieur n'a pas plus le droit de comparaître en cette qualité devant le ministère qu'il n'a le droit d'aller devant le comité des chemins de fer défendre publiquement un bill qu'il aurait devant ce comité. S'il a ce droit et s'il peut voter, alors je prétends que vingt membres de cette Chambre ont le droit d'aller devant ce comité et de voter pour l'argent qu'on leur a donné, tout comme cet avocat peut être payé pour comparaître devant le comité.

M. BELCOURT : L'honorable député veut-il me permettre de l'interrompre ? Sait-il——

Quelques VOIX : Il est six heures.

M. BELCOURT : L'honorable député sait-il qu'un avocat ne peut pas comparaître pour la Couronne, qu'il ne peut pas agir pour la Couronne, que la loi le lui défend ?

M. BENNETT : Non.

A six heures, le comité lève sa séance.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend sa séance à huit heures.

Ministère des Chemins de fer et Canaux—Pour pourvoir aux appointements de S. L. T. McKnight, nommé à un emploi de commis de deuxième classe, nonobstant les dispositions de la loi relative au service civil, $700.

L'honorable M. HAGGART : Quelle nécessité y a-t-il de prendre quelqu'un qui ne s'est pas conformé à la loi relative au service civil ? Quel est ce M. McKnight ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est dans le ministère.

L'honorable M. HAGGART : Depuis combien de temps y est-il ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Depuis trois ou quatre ans.

L'honorable M. HAGGART : A-t-il des aptitudes spéciales qui exigeraient qu'il fût nommé nonobstant les dispositions de la loi relative au service civil ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il fait régulièrement partie du service civil, mais il est surnuméraire. Il a passé son examen, mais il ne peut pas toucher ses appointements ni figurer comme commis de deuxième classe en vertu de la loi adoptée l'année dernière, sans cette disposition.

L'honorable M. HAGGART : Il peut être nommé au salaire minimum.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Il est depuis trois ans au ministère ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Et vous croyez qu'il a droit à $700 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

Chemin de fer Intercolonial, $4,100,000.

M. SPROULE : Qu'allez-vous faire de ce crédit : construire un nouveau chemin de fer ? L'honorable ministre pourrait-il nous dire à quoi ce crédit est destiné ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'ai retardé dans l'espoir que mon honorable ami (l'honorable M. Haggart), qui s'est plus particulièrement occupé de cette question, donnerait suite à la déclaration qu'il a faite l'autre jour dans la Chambre. Je ne dis pas qu'il m'a alarmé, mais il a dit qu'il avait l'intention d'attaquer le système généralement suivi pour l'administration du chemin de fer Intercolonial, en proposant une motion à ce sujet, lorsque la Chambre se formerait en comité.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et qu'il avait l'intention de provoquer un débat en règle à ce sujet. Dans ces circonstances alarmantes, j'ai cru que mon honorable ami s'attendait naturellement à prendre l'initiative et à provoquer ce débat en règle qu'il avait déclaré susciter. J'ai attendu pour entendre ce qu'il avait à dire relativement à l'administration du chemin de fer Intercolonial, et pour faire les observations que je pourrais peut-être avoir à faire lorsque nous en viendrions à discuter ce crédit. Dois-je comprendre que mon honorable ami ne désire pas profiter de l'occasion qui lui est offerte ? S'il n'en profite pas, je ferai l'exposé que j'ai à faire à ce sujet.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable ministre a peut-être mal compris ce que j'avais l'intention de dire. J'ai l'intention de proposer une motion sur cette question demain, lorsque la Chambre se formera en comité des subsides ; de sorte qu'il peut discuter son crédit.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Alors, l'honorable gentleman, je suppose, songerait à avoir une discussion générale sur la question de l'administration du chemin de fer Intercolonial.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, je suppose qu'il ne vaudra guère la peine d'avoir deux débats sur le sujet ?

L'honorable M. HAGGART : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, il est peut-être mieux de continuer ?

L'honorable M. HAGGART : Il n'y a que quelques observations à faire au sujet du crédit présenté. J'avais l'intention—et c'est encore mon intention—de proposer un amendement, et après-demain je serai prêt, sur la motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides, de le proposer, et nous pourrons le discuter.

M. BENNETT : L'honorable ministre des Chemins de fer se rappellera qu'au commencement de la session, l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) a posé une question relativement à l'achat de certains terrains, dans le but d'agrandir la propriété du chemin de fer Intercolonial à Lévis, et qu'une réponse a été faite à cette question. L'honorable ministre voudrait-il dire si ces terrains expropriés ont été payés, et, dans ce cas, quel en est le prix ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'état de choses n'a pas changé depuis le jour où le sujet a été amené sur le tapis. Il n'y a pas eu de progrès. La question reste dans le *statu quo*. Les terrains qui n'étaient pas payés alors ne le sont pas encore. Aujourd'hui encore, je me propose de faire ce que j'ai déclaré avoir l'intention de faire relativement à l'expropriation de ces terrains ; de sorte qu'il n'y a réellement aucun changement dans la situation.

M. BENNETT : En ce qui se rattache à l'augmentation des travaux à Lévis pour accommoder le service du chemin de fer Intercolonial, je désire parler de certaine correspondance déposée sur le bureau de la Chambre. D'après cette correspondance, il paraîtrait que dès 1898, le ministère des Chemins de fer et Canaux songeait à acheter de nouveaux terrains dans cette ville. A ce

sujet, si je comprends bien la teneur de la correspondance, M. Jones, un employé digne de confiance et bien connu du ministère des Chemins de fer et Canaux, reçut instruction de son ministre de se rendre à Lévis pour y prendre des renseignements. De retour à Ottawa, M. Jones présenta un mémoire au ministre, et je ferais peut-être mieux de lire certaines parties de ce mémoire. Le fonctionnaire que l'on avait chargé de cette mission, dit :

Mémoire pour l'honorable M. A. G. Blair :

Conformément à vos instructions, je me suis rendu à Lévis le 28 novmebre 1898, relativement à l'expropriation d'un terrain pour agrandir l'espace qu'occupe le chemin de fer Intercolonial à la gare de Lévis ; mais avant de me rendre à Lévis, je m'abouchai le matin de ce jour-là avec l'honorable M. Charles Fitzpatrick à Québec. Le docteur Howlin m'accompagna à Lévis. Je me suis rendu chez chacun des propriétaires de terrains, je les ai vus personnellement et j'ai obtenu les résultats suivants :

Puis, il a mentionné les personnes auxquelles il s'est adressé, et fait un rapport relativement au prix auquel elles estimaient leurs terrains :

Succession D. D. Young, 95 cents le pied carré.
Gilbert Carrière, $1.22 le pied carré.
Edouard Couture, $1.36 le pied carré.
Succession Rhodes, $1 le pied carré.
Terrain vacant, 50 cents le pied carré.

En outre, M. Jones ajoute le paragraphe suivant au rapport :

A mon retour, j'ai vu M. Fitzpatrick qui a été d'avis que tous ces prix étaient trop élevés, mais ce sont les prix les plus bas que les propriétaires m'ont mentionnés.

(Signé) L. K. JONES, secrétaire.

Il appert de cette lettre que le 1er décembre 1898, ces gens ont évalué leurs propriétés à des prix variant de 95 cents à $1.36 le pied. On observera que M. Fitzpatrick, le Solliciteur général, a déclaré à M. Jones qu'à son avis, ces prix étaient élevés. Je ne doute pas que le ministre des Chemins de fer et Canaux, après cette déclaration de M. Jones, n'ait vu M. Fitzpatrick relativement à cette question, car la chose était assez importante : il s'agisait d'une dépense de plus de $100,000. Il y a eu, je suppose, des pourparlers entre le ministre des Chemins de fer et le Solliciteur général, car le ministre (l'honorable M. Blair) était convaincu que ces prix étaient bien trop élevés, et, subséquemment, il a écrit au dos du rapport une note portant ce qui suit :

Offrir 80 cents le pied pour le terrain occupé, et 40 cents pour le terrain inoccupé.

Signé) A. G. BLAIR.

On ne saurait douter que le ministre ne soit arrivé à cette conclusion après avoir entendu les observations non seulement de M. Fitzpatrick, mais celles de son fonctionnaire, M. Jones. On ne paraît avoir rien fait pendant peu de temps, et nous voyons d'après la correspondance qu'au mois de mai suivant, le ministre des Chemins de fer a demandé au ministre sans portefeuille (l'honorable M. Dobell) de s'occuper de l'achat de ces terrains. Le 17 mai 1900, M. Dobell a écrit de Québec :

Je désire seulement vous faire observer qu'une ou deux choses ne sont pas définitivement réglées au sujet de Lévis. Vous en avez fini avec Young, et vous m'avez autorisé à offrir à Couture $1 le pied pour deux terrains ; environ 20,000 pieds au nord et au sud de la gare, tel que l'indique votre plan. C'est ce que j'ai fait, et j'ajoute qu'il nous donne jusqu'au 1er juillet prochain la faculté de prendre le reste de la propriété en achetant les 20,000 pieds, et je n'hésite pas à vous conseiller fortement de le faire.

On observera qu'à la date de cette lettre, les terrains acquis par le ministère des Chemins de fer avaient été estimés à différents prix. M. Jones avait déclaré qu'à son avis, les prix variant de 90 cents à $1.36 le pied étaient trop élevés, et M. Fitzpatrick avait appuyé cette opinion. Le ministre était tellement convaincu que ces prix étaient trop élevés, qu'il écrivit au dos du mémoire que, d'après lui, 80 cents du pied constituaient un prix raisonnable. Selon la lettre de M. Dobell, un des plus grands propriétaires, M. Couture, était prêt à vendre son terrain moyennant $1 le pied. Il est bon que la Chambre se rappelle les deux dates, décembre '98 et le 17 mai 1899. L'affaire semble avoir traîné en longueur pendant un temps considérable, bien qu'il y ait eu jusqu'à juillet 1900 une offre de vendre à $1 le pied. On continue la correspondance, et le ministre ne semble avoir rien fait pendant l'année 1900, car il n'a pas jugé à propos de profiter de l'offre de M. Couture de vendre moyennant $1 le pied, et pour le moment, je ne m'occuperai que de cette dernière offre. Nous voyons que le 15 mars 1901, d'autres gentlemen sont intervenus en faveur de M. Couture. D'abord, M. Couture semble avoir agi personnellement, ou par l'entremise de M. Lemieux, notaire, qui a insisté auprès du gouvernement sur la nécessité de parfaire la vente, ainsi qu'il appert de la correspondance. L'offre de M. Couture de vendre à $1 le pied n'ayant pas été accepté, nous voyons que vers le 15 mars 1901, il s'est assuré les services de M. Préfontaine, député de Maisonneuve, ou de la société dont il fait partie. Il est assez singulier de voir ce gentleman, qui avait offert au ministère un terrain moyennant $1 le pied, s'assurer, six mois après, les services d'un membre de cette Chambre, et, par l'entremise de la société dont il fait partie, faire une demande au gouvernement relativement au prix de ces terrains. Puis les terrains que le ministère avait refusé de payer $1 le pied, il les achète plus tard et les paie $1.50 le pied. Le prix d'achat s'étant élevé à plus de $100,000, l'on verra quelle différence cela va faire.

En prenant ces nouveaux avocats, M. Couture retira son offre de $1 le pied, et voyez! non seulement il s'est assuré l'aide d'un

membre du parlement pour faire valoir sa réclamation, mais un gentleman qui demeure très loin figure aussi dans cette affaire. Le 25 mars, par l'entremise de la société Préfontaine, Archer et Cie, de Montréal, l'on offre de vendre les terrains au prix de $2.50 le pied, bien que, quelques mois auparavant, on eût offert ces mêmes terrains à $1 le pied. Cette après-midi, je me suis plaint de ce qu'un avocat, membre de cette Chambre, se charge de faire valoir des réclamations devant un ministère quelconque. L'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine) n'est pas plus excusable que l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt) et, à mon avis, il devrait être blâmé d'avoir insisté auprès du ministre sur une réclamation de cette nature. Le ministère des Chemins de fer et Canaux ne semble pas avoir agi d'une manière régulière en faisant ce qu'il a fait après que ce gentleman de Québec se fut assuré les services d'un député de Montréal, qui exerce de l'influence sur ce gouvernement et dont le nom est toujours en évidence comme étant à la veille d'entrer dans le cabinet.

Toutefois, M. Couture ne s'est pas contenté de retenir les services d'une société de Montréal ; il paraît avoir été à Saint-Jean, N.-B., pour obtenir les sympathies et l'aide d'un gentleman qui touche de très près, politiquement et personnellement, au ministre des Chemins de fer et Canaux, et qui lui est très cher. Je trouve dans la liasse la lettre suivante, en date du 15 mars 1901 :

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er du courant, relativement à la propriété de M. L. E. Couture, située à Lévis, P.Q., sur le chemin de fer Intercolonial, lettre par laquelle vous déclarez, si l'affaire pouvait se régler immédiatement, que vous êtes d'avis que vous pourriez engager M. C. Archer, avocat de Montréal, à faire accepter par son client la somme de $2.25 le pied pour la propriété en question. En réponse, j'ai reçu instruction de vous informer que le ministère ne saurait s'occuper du réglement de cette affaire à aucune condition de cette espèce.

C'est là une réponse à la lettre suivante adressée par M. Pugsley au ministère :

Fredericton, N.-B., le 1er mars 1901.

L'honorable M. A. G. Blair,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Re Propriété Couture, Lévis.

Mon cher Blair,—M. Charles Archer, de Montréal, m'a envoyé des copies de déclarations solennelles de L. M Carrière, M.P., etc.

Après avoir lu les déclarations avec soin ; il me semble qu'elles appuient très fortement une estimation d'au moins $2.50 le pied. Si l'on pouvait régler l'affaire immédiatement, je pourrais, j'en suis sûr, engager M. Archer à faire accepter $2.25 par son client. Si vous avez avez l'obligeance d'examiner la question et de la régler sur cette base, je considèrerai cela comme une grande faveur.

Bien à vous,

WM PUGSLEY.

M. Pugsley, n'étant pas membre de cette Chambre, ni intéressé d'une manière quelconque à la législation de ce parlement, a parfaitement le droit d'agir à titre d'avocat pour toute personne qui demande ses services pour appuyer une réclamation contre le ministère ; mais l'honorable député de Maisonneuve et sa société sont empêchés par toutes les règles de la convenance d'agir dans une affaire de cette nature.

Quels sont les faits qui se rattachent à cette affaire ? Voici un homme qui vient d'offrir au ministère son terrain moyennant $1 le pied ; et puis, un membre du cabinet dit qu'à son avis, $1 du pied constitue un prix raisonnable. Le ministre lui-même, avant cette époque, sur les témoignages qui lui sont soumis, et sur le conseil du Solliciteur général, refuse de donner $1 du pied, pourquoi ? Parce qu'il avait entendu parler de l'opinion de M. Fitzpatrick et qu'il avait le témoignage de son propre fonctionnaire dans le sens opposé. Ensuite, M. Couture, par l'entremise de son avocat, demande $2.50 le pied. Le ministre des Chemins de fer et Canaux a mes sympathies, car, si je ne me trompe, il désirait acquérir ce terrain pour $1 le pied, et s'il avait été laissé à lui-même, il l'aurait acquis à ce prix ; l'affaire aurait été terminée, et sans aucun doute, le pays aurait économisé une forte somme d'argent. Mais après que le ministre eût fait connaître son projet, l'honorable député de Maisonneuve a soumis son prix élevé et M. Pugsley l'a appuyé. M. Pugsley a parfaitement ce droit ; mais, en même temps, une chose jette du louche sur la conduite du chef du ministère des Chemins de fer et Canaux ; c'est qu'en raison de la grande intimité politique et personnelle qui existe entre le ministre et M. Pugsley, les gens de la ville de Québec voient que s'ils désirent faire valoir une réclamation auprès de ce ministère le plus avantageusement possible, il leur faut aller dans la ville de Saint-Jean et retenir les services de M. Pugsley.

Il y a quelque temps, le ministre a répondu à une question disant que M. Couture avait retiré son offre de $1 le pied et qu'il demandait maintenant $2.50. De sorte que le ministre se trouve dans cette alternative, qu'il ne peut pas conclure de contrat pour l'offre primitive de $1 le pied, et l'affaire est ou a été soumise à le cour de l'Echiquier. Tandis que le ministre s'efforçait de faire le meilleur marché possible pour le pays, le Solliciteur général intervenait et conseillait au ministère de ne pas accepter l'offre de $1 le pied comme étant trop élevée. Mais plus tard, lorsque l'on demande $2.50 le pied, le Solliciteur général écrit à M. Schreiber, le sous-chef du ministère, la lettre suivante :

Ottawa, le 29 mars 1901.

Cher monsieur Schreiber,—Je vous envoie ci-inclus copie d'une lettre de M. Lemieux, l'agent à Lévis, relativement à l'expropriation d'un ter-

rain requis pour l'agrandissement de l'espace occupé par le chemin de fer à la gare. Les prix fixés pour la propriété de Couture et de Turgeon sont, je crois, raisonnables dans les circonstances, et notre agent à Lévis, M. Lemieux, écrit hier une autre lettre pour dire que si l'affaire n'est pas terminée dans huit jours, à dater d'hier, il est possible que Couture retire son offre. Je vous envoie des copies des deux lettres.

Bien à vous,

C. FITZPATRICK.

Je me trompais en disant que M. Fitzpatrick recommandait le paiement de $2.50, car à cette époque, il recommandait le paiement de $1.50, bien que, seulement deux mois auparavant, il eût dit publiquement à un fonctionnaire du ministère, qu'à son avis, $1 du pied était un prix trop élevé.

Mais tandis que des messieurs qui occupent des sièges en cette Chambre et M. Pugsley, l'ami personnel et politique du ministre, ainsi que le Solliciteur général, insistaient auprès du chef du ministère des Chemins de fer pour qu'il payât ce prix grossi, un autre monsieur, le premier ministre lui-même, insistait de son côté sur la même chose, car je vois que le 19 mars 1901, la lettre suivante est adressée à M. Schreiber, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux :

Québec, le 19 mars 1901.

M. Collingwood Schreiber,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

Mon cher monsieur,—En recevant votre dépêche ici, aujourd'hui, je vous ai immédiatement télégraphié ce qui suit :

" Veuillez me dire la nature du rapport que vous voulez *re* Lévis.

Je suis disposé à faire le rapport que vous exigez afin de faciliter cette opération, mais, en même temps, je puis dire que l'on a examiné les titres et qu'on les a trouvés en règle, et le premier ministre est convaincu que le prix demandé est raisonnable.

En ce qui concerne la nécessité de faire des achats, c'est une question dont je ne sais absolument rien.

Bien à vous,

C. FITZPATRICK.

Or, dans quel état se trouvent les choses ? D'abord, l'on insistait auprès du ministre pour qu'il achetât un terrain moyennant $1 du pied. J'ignore s'il s'efforçait de régler l'affaire sur cette base ; mais je sais que le premier ministre et le Solliciteur général s'efforçaient tous les deux de l'obliger à payer $1.50 du pied un terrain que l'on avait offert au ministère pour $1. Je ne sais pas si le premier ministre est responsable de cette recommandation ; mais nous ne pouvons guère croire que M. Fitzpatrick eût mêlé son nom à cette affaire, s'il n'avait pas eu pleine autorisation de le faire. Ce serait assez mal que le ministère eût été obligé de payer ce terrain $1.50 le pied. M. Couture a fait ce que ferait tout homme dans des circonstances raisonnables : il a refusé d'accepter même $1.50, et aujourd'hui, au ministère des Chemins de fer et Canaux il y une réclamation de $2.50 du pied pour ce terrain.

Tout le monde a entendu la déclaration faite par le premier ministre d'un bout à l'autre d'Ontario, relativement au chemin de fer Intercolonial. Voici ce qu'il a dit : " Qu'avons-nous trouvé en arrivant au pouvoir ? Nous avons trouvé l'Intercolonial ne commençant nulle part et n'aboutissant nulle part, aboutissant dans un champ près de la ville de Québec." Cependant, ces messieurs demandent aujourd'hui $120,000 l'acre pour ces mêmes terrains. De prime abord, toute l'opération prouve qu'il y a une affaire politique et une affaire véreuse, et le ministre des Chemins de fer doit être blâmé de n'avoir pas terminé le contrat à $1 du pied, lorsqu'on lui offrait les terrains à ce prix. Nous devons plaindre le ministre d'avoir cédé à la demande que lui ont faite le premier ministre et le Solliciteur général de payer des prix plus élevés.

Tout le monde sait ce qu'il résulte des litiges soumis à la cour de l'Echiquier. Les demandeurs produiront, naturellement, la plus forte preuve possible et, dans ce cas-ci l'évaluation faite par le Solliciteur général règle la question. Il n'y a aucun doute qu'à la prochaine session le gouvernement demandera une forte somme pour payer ces terrains. Non seulement nous devrons payer $1 du pied, mais $2.50. Examinons maintenant l'affaire des terrains Rhodes. Il paraît y avoir plusieurs terrains appartenant à la succession de ce nom, représentée par le docteur Howlin dans les négociations avec le gouvernement. Dans son rapport, M. Jones dit que le docteur Howlin a offert les terrains comblés à $1 le pied et ceux qui ne le sont pas à 50 cents. Plus tard, M. Campbell, qui, je suppose, est un agent d'immeubles à Québec, a dit que la succession désirait vendre à $1 du pied. Dans l'intervalle, le ministre a fait rapport que le terrain ne valait pas $1 le pied, mais 80 cents. Dans ce cas-ci, comme dans le cas précédent, il paraît y avoir eu un intermédiare très puissant du gouvernement qui avait coudées franches au ministère des Chemins de fer, vu sa qualité de député du peuple. On a retenu les services de ce député, parce que l'on supposait qu'il possédait, comme je n'en ai aucun doute, une très grande influence sur le gouvernement—je ne dirai pas sur le ministère des Chemins de fer, en particulier, mais sur tout les ministères. Cette personne est l'honorable Charles Langelier. Les honorables députés de la droite sourient. Ils ne paraissent pas croire que M. Charles Langelier ait de l'influence sur le gouvernement. Il est vrai que le Globe de Toronto a dit, il y a quelques années, qu'il devrait être en prison, mais il n'en a pas moins une grande influence sur le gouvernement, et il n'y a aucun doute que c'est ce qui l'a fait choisir par la succession Rhodes comme in-

termédiaire dans cette cause. Mais en quel état sont les choses aujourd'hui ? Le prix de la propriété Rhodes, qui a été offerte à $1 du pied et pour laquelle le ministre ne voulait payer que 80 cents, est maintenant rendu à $2.50 le pied, et dans une lettre très pathétique, M. Langelier dit :

3 mai 1900.

Mon cher Blair,—J'ai l'honneur de vous faire tenir la résolution que la ville de Lévis est disposée à voter si le gouvernement accepte la condition qu'elle contient. Je n'ai pas besoin de vous dire combien j'aimerais voir conclure ce marché.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : De quel terrain l'honorable député parle-t-il ? Le gouvernement a acheté à 80 cents le pied le terrain dont le docteur Howlin demandait d'abord $1 du pied et pour lequel j'ai offert 80 cents. Mon offre a été acceptée.

M. BENNETT : J'accepte l'explication du ministre pour le terrain Rhodes.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Nous avons acheté le terrain Rhodes à 80 cents.

M. BENNETT : Cela n'empêche pas qu'il ne soit parfaitement connu à Québec que lorsqu'il s'agit de faire une transaction avec les ministres à Ottawa, il est très désirable de s'assurer les services de M. Pugsley et de M. Langelier. Permettez-moi de lire une autre lettre très pathétique écrite par M. Langelier le 3 mai 1900. Dans cette lettre il dit :

Je ne crois pas que le docteur Howlin ait l'intention de frauder, mais dans ces questions, le mieux est toujours d'être sûr. Encore une fois, je demande que l'on me réserve mes honoraires, car aussitôt que le prix lui sera payé, le docteur s'en retournera en Angleterre, et il est mieux pour moi que tout soit réglé avant qu'il parte.

A mon avis, cette lettre signifie que le docteur Howlin avait retenu les services de ce personnage influent, qui cependant craignait beaucoup de se voir refuser les honoraires que, dans son opinion, ses services méritaient ; c'est pourquoi il préférait que le chèque fut payé à lui-même, et ensuite il donnerait la balance à M. Howlin, si balance il y avait. Telle est la situation en ce qui concerne M. Langelier.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux est tenu de donner à la Chambre une explication et les raisons pour lesquelles il n'a pas accepté le prix d'une piastre, le prix fixé par Couture, ou pourquoi il ne s'en est pas tenu à sa première opinion que 80 cents était un prix juste ; nous voulons savoir aussi pourquoi, quelques mois plus tard, il a offert $1.50 du pied pour le même terrain ?

Le Solliciteur général est aussi tenu d'expliquer à la Chambre et au pays pourquoi il est intervenu et pourquoi il a changé d'opinion. En justice, pour le premier ministre, le Solliciteur général devrait expliquer comment il a pu assurer le ministre des Chemins de fer que le premier ministre avait déclaré que $1.50 du pied était un prix raisonnable.

On aurait dû laisser le ministre des Chemins de fer agir à sa guise. Je crois qu'une piastre du pied était un prix raisonnable. Mais nous avons droit de savoir pourquoi le ministre des Chemins de fer a montré tant de faiblesse et s'est laissé guider par d'autres membres du cabinet et d'autres personnes qui avaient de l'influence sur le gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais pas ce que l'honorable député veut dire lorsqu'il m'accuse d'avoir abandonné ma première opinion. Il dit que je ne voulais pas payer une piastre du pied pour certains terrains et que j'insistais pour que le prix en fût réduit à 80 cents, mais que, plus tard, je revins sur ma décision. Où est la preuve que j'ai consenti à augmenter le prix ?

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut me permettre de répondre tout de suite, je lui dirai qu'il trouvera dans la correspondance qui a suivi ces pourparlers, que les chèques ont été envoyés à Québec basés sur le prix de $1.50 du pied.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela justifie en apparence la prétention de l'honorable député, mais s'il consulte les documents, il verra que ce prix était pour un terrain beaucoup plus considérable que celui dont il était question en premier lieu.

M. BENNETT : Afin que je ne fasse pas d'erreur, je demanderai s'il y a deux terrains Couture.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il y a deux ou trois propriétés Couture. Toute la question est dans un état très confus et inextricable.

M. BENNETT : A-t-on acheté un terrain de Couture et quel prix a-t-on payé ? D'après les lettres et les plans, je ne trouve qu'un terrain de ce nom.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement a acheté de M. Couture un lopin de terre, du côté sud de la voie. L'honorable député aurait dû m'avertir qu'il avait l'intention de soulever ce débat.

M. BENNETT : Dans ses lettres, M. Couture dit qu'il refuse maintenant $1.50 du pied, et pourtant le terrain dont il parle est le même qu'il offrait à $1 du pied.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne crois pas que cela soit exact, mais je ne veux rien affirmer. Mon sous-ministre dit qu'il ne se rappelle pas quel prix nous avons payé pour le terrain de ce côté-ci de la voie. Lorsque M. Jones est retourné à Lévis examiner les terrains et s'enquérir de leur valeur approximative, j'ai offert, ainsi que le rapport le

montre, 80c du pied pour les lots que l'on offrait au gouvernement. Quelques-uns des vendeurs, les Rhodes et les Young, acceptèrent l'offre de 80c pour les terrains remplis et 40c pour ceux qui ne l'étaient pas .

M. BENNETT : Le 25 février, l'honorable député de Montmorency (M. Casgrain) faisait une interpellation concernant ces achats et l'honorable ministre, dans sa réponse, donnait les chiffres suivants :

Edouard Couture, 22,356, 3,100 pieds carrés de terrains remplis. Documents d'expropriation déposés le 11 avril, le 20 septembre et le 10 octobre 1900. Affaires en suspens.

Ainsi, d'après les renseignements fournis par l'honorable ministre, aucun terrain n'avait été acheté de Couture, mais on procédait à l'expropriation.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cela est possible, mais je croyais, et les fonctionnaires de mon ministère étaient sous la même impression, que nous avions acheté cette partie du terrain de Couture qui est sur le côté sud de la ligne. A l'époque où nous avons acheté de la succession Rhodes et de la succession Young des terrains à 80c et 40c, M. Couture nous offrait aussi du terrain—pas tout le terrain qu'il nous a offert plus tard—et nous avons décidé que nous l'achèterions si nous pouvions l'avoir à un prix raisonnable. Il ne voulut pas accepter 80c du pied ; il demandait au-delà d'une piastre. Il affirma que mon collègue, l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), n'avait pas eu raison de dire qu'il était prêt à accepter même $1 du pied.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut bien consulter le dossier, il découvrira que la différence entre l'honorable député de Québec-ouest et M. Couture était très légère ; l'honorable député de Québec-ouest ne voulait payer que $1.40 et M. Couture insistait pour avoir $1.50. Cela se passait après l'offre de $1.00 faite par l'honorable député de Québec-ouest et pendant la période de hausse favorisée par ceux qui appuyaient les demandes des vendeurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne me rappelle pas tous les détails de la correspondance. Puisque l'honorable député avait l'intention de soulever ce débat, il aurait dû m'en avertir et j'aurais pu me procurer tous les documents. Mais de quoi l'honorable député se plaint-il ? Prétend-il blâmer le gouvernement parce que des députés interviennent en faveur d'un client et d'un de leurs partisans? Prétend-il que le gouvernement doit être censuré parce qu'on lui présente une réclamation, d'autant que la réclamation n'est pas injuste et que le prix payé n'est pas exagéré. Mais il n'y a rien de cela. Je n'ai pu me convaincre que le prix auquel on offrait ces terrains au gouvernement était juste ce que nous devrions le payer. Conséquemment, j'ai trouvé qu'il était nécessaire d'en faire faire l'expropriation et de laisser fixer le prix par la cour, puisque nous ne pouvons nous entendre. Un ministre ne pouvait faire autrement dans les circonstances, et si l'honorable député a des sujets de plainte, ce doit être parce que nous n'avons pas payé à M. Couture et à quelques autres le prix que l'on nous demandait, mais que nous avons renvoyé la cause devant la cour. Ce ne devrait pas être, je crois, un sujet de plainte. Si nous avions payé ce prix, l'honorable député aurait été le premier à nous critiquer et à dire que nous aurions dû obliger les vendeurs à établir le justice de leur cause devant la cour.

M. BENNETT : Je regrette que le ministre ne voie pas la question comme tout homme de bon sens doit la voir, car les faits sont évidents. Il ne trouvera aucune part, dans les documents, qu'il est question de plus d'un morceau de terrain, ainsi qu'il l'a dit. Nous n'avons que sa parole pour cela. Mais s'il veut nous dire maintenant, qu'il s'est trompé, qu'il le dise, et qu'il ne nous blâme pas parce que nous avons accepté sa parole. Et quelle est dans les documents la preuve au sujet de la propriété de Couture? Cette preuve montre que M. Jones, l'employé de confiance du ministre, est descendu à Lévis et a obtenu l'offre de $1 le pied. Dans l'automne de 1898 le Solliciteur général a dit à M. Jones que le prix était trop élevé. Vu l'offre faite à M. Jones à $1 et la déclaration du Solliciteur général que ce prix était trop élevé, le ministre a fait ce que l'on devait raisonnablement attendre de lui ; il a dit : Je ne vous paierai pas $1, mais je vous offre 80 cents. Mais que s'est-il passé ensuite? Les choses en restent là pendant quelques mois. L'honorable député de Québec-ouest(M. Dobell), reçoit l'autorisation du ministre des Chemins de fer d'avoir une entrevue avec Couture et il revient avec l'assurance que le prix demandé est toujours $1. Que s'est-il passé ensuite? Couture abandonne les négociations qu'il avait commencées et il s'assure les sympathies et l'assistance politique de l'honorable Solliciteur général et de l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine). Quelque temps après, le prix du terrain monte de $1 à $1.50 du pied. Quelques mois après avoir dit que $1 était un prix trop élevé, le Solliciteur général vient déclarer qu'il croit que les terrains valent $1.50. A-t-il eu quelques renseignements nouveaux sur la valeur du terrain? je ne le sais. Mais il va plus loin que cela, ainsi qu'il apparait dans la correspondance. Il déclare que le premier ministre lui a assuré que le terrain valait ce prix. Mais je ne sais s'il était autorisé à dire cela. S'il ne l'était pas il agissait mal ; s'il l'était, je dis que c'est une conduite étrange de la part du premier ministre et du Solliciteur général que de recommander au ministre des Chemins de fer de payer $1.50 du pied pour des terrains qu'on leur avait offerts à $1. Quelles devaient être les conséquences

de tout cela? Rien ne pouvait être plus clair. Un homme qui a une réclamation honnête se contente généralement de l'appui qu'il reçoit de quelques-uns des membres les plus éminents du gouvernement, mais dans ce cas-ci, l'on descend à Saint-Jean, N.B., et on requiert les services d'un ami politique très lié avec le ministre des Chemins de fer, M. Pugsley.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Et qu'à fait M. Pugsley ? A quoi a-t-il réussi ?

M. BENNETT : Il a réussi à amener la cause où il la voulait : devant la cour de l'Echiquier ; et fort de la déclaration de l'honorable Solliciteur général, que le terrain était bon marché à $1.50 du pied ; fort de l'opinion du premier ministre que ce prix n'est pas trop élevé ; aidé aussi, comme il le sera sans aucun doute, par des témoins amis, il ne craindra pas beaucoup l'opposition qu'on lui fera lorsqu'il se sentira entouré d'alliés aussi puissants, et je prédis que lorsque les rapports de la cour nous seront soumis l'année prochaine, l'on demandera à la Chambre un crédit pour payer ces terrains à M. Couture $2 du pied et probablement plus. Et pourtant le ministre ne voit là rien de répréhensible. Je répète que le ministre n'aurait pas dû écouter les avis de ses collègues, quant à la valeur du terrain. Plus que cela, le ministre a permis que l'on retirât la dernière offre de $1.50, et aujourd'hui le pays se trouve en face d'une réclamation de $2.50 du pied.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qu'est-ce que le ministre a fait de mal ?

M. BENNETT : Je regrette de ne pouvoir faire comprendre au ministre qu'il a eu, pendant longtemps devant lui, l'offre de ces terrains à $1 du pied.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je dirai à mon honorable ami que l'offre de $1 n'a pas été maintenue. Le vendeur l'a retirée et il a demandé plus, et lorsqu'il s'est aperçu que nous voulions acheter, il a encore relevé son prix et a pris tous les moyens d'obtenir un prix que je ne voulais pas payer.

M. BENNETT : Tout de même la preuve montre qu'il y a eu pendant un certain temps une offre de $1 le pied, offre que le ministre n'a pas su saisir.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je n'ai pu la saisir, car il l'a retirée.

M. BENNETT : Malheureusement, pour le ministre, la preuve dit le contraire. Ce n'est que trois ou quatre mois après la première offre de $1 que M. Couture a demandé $1.50. Le ministre n'a pas accepté cette offre, et je répète qu'il n'aurait pas dû écouter l'avis du premier ministre ou du Solliciteur général quant à la valeur du terrain lorsqu'il avait une offre permanente de $1.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'offre n'a pas été permanente ; elle montait, montait, montait.

M. BENNETT : Rien d'étrange, lorsque du coin de l'œil, on disait à Couture qu'il était insensé de vendre à ce prix, et que le ministre payait $1.75 le pied pour du terrain semblable pour la propriété Murphy, ainsi qu'on le voit dans les documents. Si le ministre ne voit rien de mal dans cette transaction ; s'il ne croit qu'il y ait eu faiblesse de sa part ; s'il ne croit pas répréhensible de la part d'un député de venir soutenir une réclamation devant son ministère, il y a une chose qu'il verra à la prochaine session et que le pays verra aussi, savoir que le gouvernement sera obligé de payer ces terrains sur le pied de $120,000 l'acre.

Le PREMIER MINISTRE : Lorsque je suis arrivé dans la Chambre, il y a quelques instants, l'honorable député disait que j'avais déclaré que ce terrain valait $1.50 le pied. L'honorable député prétend-il avoir vu quelque chose dans les documents, à cet effet ?

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut lire la correspondance, il y trouvera une lettre de M. Fitzpatrick, dans laquelle il est dit que le premier ministre considérait le prix raisonnable ; c'est là ce que j'ai dit.

Le PREMIER MINISTRE : Quel prix ?

M. BENNETT : $1.50.

Le PREMIER MINISTRE : La correspondance ne contient rien de tel.

M. BENNETT : L'honorable ministre doit lire les lettres conjointement.

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a qu'une lettre de M. Fitzpatrick dans ce dossier, et cette lettre se lit comme suit :

Ottawa, 24 mars 1900.

Cher M. Schreiber,—Sous ce pli, vous trouverez copie d'une lettre que j'ai reçue de M. Lemieux, l'agent à Lévis, au sujet du terrain dont le gouvernement a besoin pour la gare, à cet endroit. Je crois que les prix demandés par MM. Couture et Turgeon sont, dans les circonstances, raisonnables et notre agent à Lévis (M. Lemieux) m'écrit une autre lettre, hier, pour dire que si l'offre n'est pas faite d'ici à huit jours d'aujourd'hui, Couture la retirera. Je vous envoie copie des deux lettres.

Puis, il y a une autre lettre, précédent celle-là en date du 19 mars :

Sur réception de votre message, aujourd'hui, j'ai immédiatement télégraphié comme suit :

" Dites-moi, s.v.p., la nature du rapport dont vous avez besoin dans l'affaire Lévis ".

Je suis prêt à faire le rapport que vous me demandez afin de faciliter l'opération ; en attendant, je puis vous dire que les titres ont été examinés et trouvés parfaits et que le pre-

mier ministre est convaincu que le prix demandé est raisonnable.

Quant à la nécessité de faire cet achat, c'est un sujet dont je ne connais absolument rien.

Agréez, etc.,

C. FITZPATRICK.

Voilà, M. l'Orateur, tous les rapports que j'ai eus, dans cette affaire, toutes les lettres que M. Fitzpatrick a écrites. Il n'est pas question, dans ces lettres, ni d'un dollar, ni d'un dollar et demi, ni d'aucun prix quelconque. Je ne sais pas ce qu'à voulu dire M. Fitzpatrick lorsqu'il a écrit cela. Il peut m'avoir parlé de cette question, mais je ne connaissais absolument rien de la valeur du terrain. Quels que soient mes autres mérites, je ne prétends pas connaître la valeur de la propriété foncière. Je ne connais rien des terrains en question ; je n'ai fait que les traverser dans le train ; je ne sais même pas exactement où ils sont. L'honorable député n'est certainement pas justifiable de dire, d'après le contenu de la lettre de M. Fitzpatrick, que j'ai exprimé l'opinion que le terrain valait $1 ou $1.50 ou aucun autre prix. L'honorable député ne peut pas montrer, par ces lettres, de quel prix M. Fitzpatrick voulait parler, ni lequel j'avais dans mon esprit—si jamais j'ai discuté la question avec lui. Si le Solliciteur général était ici lui-même il pourrait nous expliquer ce qu'il a voulu dire. Mais le dossier, tel qu'il est, ne justifie pas l'honorable député d'émettre les prétentions qu'il émet.

M. BENNETT : L'honorable premier ministre doit lire tout le dossier et toutes les lettres qui ont été écrites à cet effet, et il verra, alors, que le prix dont il est question est de $1.50. A première vue, j'ai cru qu'il s'agissait de $2.50, mais en rapprochant les lettres, je me suis aperçu que c'était $1.50. Mais, l'honorable premier ministre pourrait peut-être nous dire à quel prix il évalue ces terrains. Je n'ai rien fait dire moi-même au premier ministre ; tout ce que j'ai affirmé, je l'ai trouvé dans la lettre de M. Fitzpatrick.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne me rappelle pas du tout la conversation que j'ai eue avec M. Fitzpatrick. Je ne puis dire si nous avons discuté la valeur du terrain, ainsi qu'il le dit dans sa lettre ; je ne puis dire, non plus, si je croyais que la terrain valait $1, $1.40 ou $1.50. Si j'ai exprimé quelque opinion sur la question, ce ne pouvait être mon opinion personnelle, parce que je ne prétends pas connaître la valeur des terrains ; je ne voudrais pas me poser en expert. Je ne crois pas avoir jamais vu le terrain en question, bien qu'il soit possible que je connaisse la localité où il est situé. Si le Solliciteur général s'est servi de mon opinion dans la question, j'espère qu'il dira lui-même quel était le sujet de notre discussion, car je n'en ai aucun souvenir.

M. BENNETT : L'honorable premier ministre ne peut certainement pas me blâmer. J'ai tout simplement cité la correspondance.

Sir WILFRID LAURIER.

Si M. Fitzpatrick s'est servi du nom de l'honorable premier ministre sans justification, c'est lui qui est coupable et non moi. Ainsi que la lettre le montre, le prix dont M. Fitzpatrick parlait était $1.50 le pied carré. Le dossier montre, de plus, que les chèques ont été envoyés à Québec, à la connaissance de M. Fitzpatrick, et que M. Couture a retenu les services de M. Pugsley comme avocat. Après que l'on eût renvoyé M. Préfontaine, le prix du terrain a monté de $1.50 à $2.50 le pied. C'est le prix que l'on demande maintenant devant la cour.

M. BELCOURT : M. le président, je n'aime guère à parler de mes affaires personnelles devant la Chambre, mais l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) m'a, par deux fois, aujourd'hui, accusé d'avoir manqué aux convenances comme membre du parlement en comparaissant comme avocat ou conseil dans une cause envers la Couronne. S'il est mal d'agir ainsi, je n'en suis pas moins dans la compagnie de membres très distingués du barreau, qui, depuis plusieurs années, siègent du même côté de la Chambre que mon honorable ami. Je pourrais nommer une demi-douzaine de membres des plus éminents du barreau d'Ontario et du barreau de Québec occupant une position que l'honorable député mettra beaucoup de temps à atteindre, et qui n'ont pas considéré contraire à la dignité de la profession ou à l'honneur du parlement de comparaître dans les causes en cour de l'Echiquier ou en cour Suprême, ou encore dans des réclamations contre des ministères.

Mais la cause Gilbert au sujet de laquelle l'honorable député a voulu me sermonner est dans une situation toute différente des causes ordinaires. Si l'honorable député avait pris la peine d'étudier le dossier, il aurait vu qu'il s'agit ici d'une réclamation au sujet d'un contrat avec le ministère des Chemins de fer. Un des clauses de ce contrat dit que l'ingénieur en chef et sous-ministre du ministère sera le seul juge dans le règlement des réclamations qui pourront survenir en vertu de ce contrat. L'ingénieur en chef est constitué le seul juge ayant pouvoir de décider toutes les réclamations dans le genre de celles faites par la Compagnie Gilbert, et sa décision est finale. Lorsque sa réclamation a été faite, en 1893, je n'avais pas alors l'honneur d'avoir un siège dans cette Chambre, et la cause fut portée devant l'ingénieur en chef, l'ingénieur actuel, afin qu'il fît enquête et rapport. Les amis politiques de l'honorable député (M. Bennett) étaient alors au pouvoir, et l'honorable M. Haggart, ministre des Chemins de fer et Canaux. Mes clients, dont j'étais l'avocat depuis plusieurs années, me firent comprendre que je n'étais pas *persona grata* avec l'honorable ministres des Chemins de fer et Canaux et qu'il serait bon d'avoir, pour agir à ma place, une autre personne qui serait plus acceptable au parti au pouvoir. Je remis alors entre les mains

de M. Ferguson, un avocat éminent d'Ottawa, pour lequel j'avais le plus grand respect, et qui était en même temps ami très dévoué de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux, cette réclamation de la Compagnie Gilbert, et tout le travail que j'avais fait pour mes clients depuis plusieurs années. M. Ferguson soumit la cause au ministre des Chemins de fer, qui lui accorda 15 pour 100 de la somme demandée. C'était une indignité, si les prétentions actuelles de l'honorable député de Simcoe-est sont justes. Mais après le changement de gouvernement, je cessai d'être *non grata persona*, et je crois que j'avais parfaitement le droit, vu que j'avais été l'avocat de cette compagnie, depuis plusieurs années, de soumettre la cause de mes clients, non devant le ministre des Chemins de fer et Canaux, ainsi que l'a dit l'honorable député de Simcoe-est, mais devant le sous-ministre, l'ingénieur en chef, lequel avait qualité de juge dans cette cause, tout autant que n'importe quel autre juge du Canada et de lui demander de rendre jugement.

M. BENNETT : Ecoutez ! écoutez !

M. BELCOURT : Qu'est-ce donc qui fait rire l'honorable député ?

M. BENNETT : Je ris à cause de l'insulte gratuite que vous faites au ministre ; vous dites qu'il ne conduit pas lui-même son ministère, mais que c'est son sous-ministre.

M. BELCOURT : L'honorable député est trop ingénieux. S'il avait lu le contrat passé entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et les entrepreneurs, il saurait que ce n'est pas le ministre qui est chargé de conduire l'enquête dans ces réclamations, mais que c'est l'ingénieur en chef, seul, qui est le juge dans tout différend qui peut s'élever au sujet des contrats. Ce n'est pas le ministre, mais le sous-ministre du ministère des Chemins de fer, l'ingénieur en chef, qui a donné le certificat. C'est sur ce certificat que le ministre est venu à la Chambre demander ce crédit. Le ministre des Chemins de fer n'a pas plus affaire dans cette question que les autres membres du gouvernement et pas plus que l'honorable député lui-même ; l'ingénieur en chef a été le seul juge. C'est sur son certificat que la somme sera payée lorsque la Chambre l'aura votée. Si l'honorable député veut appliquer à tous les membres de cette Chambre la même règle qu'il a voulu m'appliquer, ces coups retomberont sur un de ses amis qui occupe une position beaucoup plus élevée que la sienne, car nous avons voté, cette après-midi, un crédit de $9,222.27, en règlement d'une cause dans laquelle l'honorable chef de l'opposition (M. Borden, Halifax) a agi comme conseil des demandeurs. Je professe le plus grand respect pour l'honorable chef de l'opposition et pas un homme, dans cette Chambre ou dans le barreau, n'a plus que lui une haute conception de la dignité de la profession d'avocat et de ses devoirs comme membre du parlement. L'honorable député de Simcoe-est voudrait-il dire que son chef s'est rendu coupable de conduite répréhensible en permettant à la société légale dont il fait partie d'avoir présenté cette réclamation ? J'aimerais avoir une réponse à ce sujet.

M. BENNETT : Quand vous aurez fini.

M. BELCOURT : Mon honorable ami admet donc?

M. BENNETT : Non.

M. BELCOURT : L'honorable député s'est rendu coupable envers moi d'une attaque très injuste, après que j'eus démontré à la satisfaction entière de l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) que la réclamation de mes clients était une réclamation honnête, après que j'eus répondu à tous les arguments de cet honorable député, l'honorable représentant de Simcoe-est vient, à son tour, essayer de me donner une leçon sur les devoirs d'un député à la Chambre des communes. Je vais lui dire ce que je suis prêt à faire. Ce n'est pas la première fois que la Chambre discute s'il est convenable pour un député de comparaître comme avocat ou comme conseil dans des causes contre le gouvernement. Je demanderai donc aux membres de cette Chambre qui sont aussi membres du barreau de se réunir en conférence et de décider, une fois pour toutes, jusqu'à quel point il est permis à un membre du barreau qui est en même temps membre du parlement, de comparaître pour des clients devant cette Chambre et devant les comités de cette Chambre ou encore, devant les différents ministères, et je lui promets que je m'en rapporterai à la décision qui sera prise. Plusieurs membres de cette Chambre appartiennent au barreau, tout comme l'honorable député de Simcoe et moi-même ; ce sont des personnes pour lesquelles j'ai le plus grand respect et si, à leur avis, il est inconvenant pour un membre du barreau, qui est en même temps membre du parlement, de représenter des clients dans leurs réclamations contre un ministère, à la cour de l'Echiquier, à la cour Suprême, ou dans toute autre cour du Canada, pour ma part, je suis prêt à me soumettre à leur jugement. Mais tant que les honorables députés et l'honorable chef de l'opposition et d'autres membres de cette Chambre, qui sont des avocats éminents, ne diront pas que je me suis rendu coupable d'une action répréhensible, je suis décidé à suivre la ligne de conduite que j'ai toujours suivie, nonobstant tout ce que pourrait penser l'honorable député de Simcoe-est.

M. BENNETT : Je n'ai rien à retracter de ce que j'ai dit cette après-midi. Ce n'est pas par animosité personnelle contre l'honorable député d'Ottawa que j'ai mentionné son nom. Son cas est la conséquence naturelle de l'état de choses qui existe, exactement comme celui de l'honorable député de Maisonneuve (M. Préfontaine). Voilà douze

sessions que je passe en parlement et c'est la première fois que j'entends un député déclarer ouvertement qu'il avait le droit de comparaître comme avocat devant un ministère ou devant le parlement en faveur d'un client.

M. BELCOURT : Certainement.

M. BENNETT : L'honorable député dit "certainement." Je ne veux rien dire de dérogatoire aux capacités légales de l'honorable député ; je ne voudrais pas non plus prétendre qu'il n'aurait pas eu ce client s'il n'avait pas été membre du parlement ; mais je dis que ceux qui ont des réclamations contre la Couronne sont très portés à employer un membre du parlement, ami de l'administration, qu'elle soit conservatrice ou libérale. C'est là où je vois le mal. L'honorable député a dit que je le blâmais parce qu'il avait des causes contre la Couronne devant la cour de l'Echiquier. Pas du tout. Je ne trouve rien de blâmable dans ce fait. Il n'y a pas de mal de comparaître devant des juges sur lesquels la question politique n'a pas d'influence. L'honorable député (M. Belcourt) n'est pas si jeune dans la vie politique pour ne pas savoir quelles insultes ont été lancées par l'opposition libérale au visage d'un chef du parti conservateur dans Ontario parce qu'il avait été retenu comme avocat du gouvernement dans une certaine cause.

M. BELCOURT : L'honorable député sait que cela est défendu par la loi.

M. BENNETT : Que ce soit défendu ou non, je dis que la conduite que j'ai décrite est immorale. Dans le cas mentionné, cet avocat n'a comparu que devant les cours, mais nous avons ici un membre du parlement qui est partisan du gouvernement, et qui va devant un ministre et devant un ministère présenter les réclamations de ses clients. Le principe est mauvais. Il est vicieux. L'opinion publique ne l'approuvera pas. L'honorable député (M. Belcourt) m'a fait l'injure de me dire que je n'occupais pas une position très élevée dans la politique. Cela peut être vrai, mais je suis satisfait de celle que j'occupe, et je n'ai jamais senti de besoins financiers assez grands pour m'obliger à demander à aucun gouvernement des faveurs pour un ami politique ou permettre que l'on se serve de mon nom pour cette fin. Peut-être que l'honorable député (M. Belcourt) n'en peut dire autant.

M. BELCOURT : Il n'y a pas de danger que l'on sente jamais la nécessité d'avoir recours à l'honorable député (M. Bennett).

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député d'Ottawa ne raconte pas les faits tels qu'ils sont lorsqu'il dit que la cause a été portée devant l'ingénieur en chef.

M. BELCOURT : Je parle de l'administration actuelle.

L'honorable M. HAGGART : Moi aussi. L'honorable député (M. Belcourt) oublie le débat de la dernière session, et la production du semblant de rapport de l'ingénieur en chef en faveur de sa réclamation. Il oublie que Rubidge, l'ingénieur auquel est confiée la surveillance particulière de ces travaux, a été appelé à Ottawa, et après s'être consulté avec le ministre a fait un rapport que l'ingénieur en chef a approuvé en partie. La cause doit avoir été plaidée devant le ministre et l'ingénieur chargé de ces travaux, puisque ce sont eux qui l'ont décidée. Nous savons tous que la loi oblige l'ingénieur en chef à certifier de la validité d'une réclamation de ce genre.

M. BELCOURT : Je ne crois pas que le député de Simcoe-est en sache aussi long que cela.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député (M. Belcourt) a aussi dénaturé les faits au sujet du plaidoyer. L'ingénieur en chef n'a pas voulu accepter le rapport de M. Rubidge, et le dossier montre que c'est après consultation entre M. Rubidge et le ministre que la décision a été prise.

M. WALLACE : Cette discussion a révélé un état de choses scandaleux pour cette Chambre et pour le pays. Tous les jours, nous apprenons du neuf sur la conduite des honorables députés amis de l'administration. Voici l'honorable député d'Ottawa incapable de nier et qui se glorifie de mettre ses services comme membre du parlement, à la disposition d'entrepreneurs ou de personnes qui ont des réclamations contre la Couronne. C'est un scandale auquel nous devrions mettre fin immédiatement. Le député d'Ottawa (M. Belcourt) dit que s'il a commis une faute, il l'a commise en bonne compagnie et qu'il ne voit pas en quoi il est mal pour un membre de ce parlement de comparaître dans une cause contre la Couronne. Mon honorable ami de Simcoe-est a fait remarquer qu'un avocat avait le droit de plaider devant la cour de l'Echiquier, devant la cour Suprême et devant toute autre cour de l'empire, mais qu'il n'a pas le droit de présenter des réclamations devant des ministères ou d'essayer de faire peur à l'auditeur général. C'est une chose dégradante et illégale pour un membre de cette Chambre. Nous avons vu le même député, l'autre jour, se faire ouvertement devant cette Chambre, l'avocat de la Compagnie du téléphone Bell. Reçoit-il des honoraires pour ses services ? Est-il l'avocat de la Compagnie de téléphone Bell ?

M. BELCOURT : Ce n'est pas de vos affaires.

M. WALLACE : Ah ! ce n'est pas de mes affaires ! Je sais que nous n'avons rien à voir dans les affaires particulières les affaires de bureau de l'honorable député, mais lorsqu'il vient devant le parlement se

faire l'avocat de réclamations de ce genre, alors, cela devient de nos affaires. L'honorable député ne nie pas, il ne peut pas nier qu'il est l'avocat de la compagnie de téléphone Bell. Et que venait demander la compagnie Bell au parlement ? Ses demandes étaient audacieuses et injurieuses, et nous avons vu son avocat à la Chambre des communes, ayant tout probablement encore ses honoraires dans sa poche, soutenir ses réclamations. M. le président, on devrait chasser de tels hommes de la Chambre des communes, au lieu de leur permettre de poursuivre ici leur mercantilisme.

M. OSLER : Il me fait peine de voir traiter cette question d'une manière aussi peu sérieuse. On semble croire qu'un député de cette Chambre eut, sans honte, représenté pour émoluments un client devant le ministère des Chemins de fer et Canaux ou devant son sous-ministre. Tout avocat a le droit de plaider devant la cour Suprême ou devant n'importe quelle autre cour, mais je dit qu'un membre de cette Chambre qu'il soit membre du barreau ou non, n'a pas le droit d'accepter des honoaires pour comparaître devant aucun comité de cette Chambre ou devant les ministères. C'est un état de choses très sérieux qu'il ne faut pas traiter à la légère. Il y a peut-être entre vingt à trente avocats du côté ministériel dans cette Chambre, et peut-être autant de l'autre côté ; et s'il faut admettre que tous ces avocats ont le droit de recevoir un honoraire et de plaider la cause de leurs clients devant le Chambre, subordonnant ainsi leurs devoirs de députés à ceux de leur profession, il faudrait alors bien peu d'argent pour faire adopter une loi par la Chambre. Je ne crois pas que l'on puisse trop sérieusement étudier et discuter cette question. On a peut-être agi sans y penser, mais je dis que c'est une affaire très sérieuse que de voir un avocat, membre de cette Chambre, et surtout un ami du gouvernement, recevoir un honoraire d'une compagnie ou d'un individu pour faire régler une réclamation par un ministère. Je ne dis pas que cela a été fait ; mais la discussion, ce soir, semble montrer que plusieurs députés ne considèrent pas cet état de choses comme sérieux, et je serais peiné de voir les membres du barreau oublier leurs devoirs comme membres du parlement au point de recevoir des honoraires pour représenter des clients devant le chef d'un ministère quelconque.

M. BELCOURT : Puis-je demander à l'honorable député qui vient de porter la parole s'il n'est pas un directeur de la compagnie du chemin de fer du Pacifique ?

M. OSLER : Oui, je suis un des directeurs de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, et je défie aucun membre de cette Chambre de prouver que j'aie jamais, depuis que je siège dans le parlement, pa[illegible] sollicité, voté ou travaillé de quelque manière que ce soit, en faveur d'une législation à laquelle la compagnie du chemin de fer du Pacifique était intéressée.

M. BELCOURT : Si l'honorable député est sincère dans les remontrances qu'il a essayé de faire aux honorables députés de cette Chambre qui sont avocats, il devrait alors se démettre comme directeur du chemin de fer du Pacifique ou comme député de cette Chambre. Je n'ai pas d'objections à recevoir des remontrances d'un homme aussi instruit, aussi honorable, aussi digne et aussi exempt de préjugés que l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). Un homme comme lui a le droit de critiquer tout le monde, mais quand la remontrance vient de la part d'un directeur de la Compagnie du Pacifique, qui est en même temps membre de cette Chambre, c'est bien différent.

M. OSLER : Je regrette de constater le peu de cas que le barreau, représenté par l'honorable député qui vient de parler, fait de cette question. L'honorable député, évidemment, ne me veut pas de mal. Il m'accuse d'être le directeur du chemin de fer du Pacifique, et j'en suis fier ; mais si jamais mes intérêts comme directeur de la Compagnie du Pacifique venaient en conflit avec les devoirs que je dois au pays, alors j'abandonnerais l'une ou l'autre de ces fonctions.

M. BELCOURT : Vous devriez alors les abandonner dès maintenant.

M. OSLER : Je répète que mes intérêts comme directeur de la Compagnie du Pacifique ne sont jamais venus en conflit avec mes devoirs envers le pays.

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. OSLER : Les honorables députés peuvent rire tant qu'ils voudront ; mais je dis que je n'ai jamais travaillé dans les intérêts du chemin du Pacifique dans cette Chambre. Je n'ai jamais voté sur aucun bill dans lequel la Compagnie du chemin de fer du Pacifique était intéressée et je n'ai jamais sollicité l'influence d'aucun membre de cette Chambre en faveur d'un projet quelconque de la Compagnie du Pacifique ; et je défie qui que ce soit de montrer que j'aie jamais failli à mes devoirs de député.

M. DAVIS : Je veux simplement répondre quelques mots à l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Il me semble que, pas plus tard qu'à la dernière session du parlement je l'ai entendu critiquer l'octroi de subventions aux compagnies de chemin de fer ; n'agissait-il pas alors dans les intérêts de la Compagnie du Pacifique ? Je ne l'ai jamais entendu cependant critiquer lorsque l'on proposait d'accorder une subvention à la Compagnie du Pacifique, mais seulement lorsque la subvention était pour une autre compagnie. Alors, l'honorable député n'avait pas de paroles trop sévères et il avait une sainte horreur de toute proposition de ce genre. L'honorable député a oublié que la société légale Osler, Hammond et Nanton

a reçu de l'argent de la Compagnie du chemin de fer de Calgary, Edmonton, ou Régina, Longley et Saskatchewan. Maintenant que tout cet argent est dans son coffre-fort, il ne craint plus de faire des remontrances à ceux qui défendent des clients.

M. OSLER : Je ne crois pas qu'il vaille la peine de répondre à l'honorable député; tout ce que j'ai à dire, c'est que j'étais opposé à la politique de subventions aux chemins de fer longtemps avant que je fusse membre de cette Chambre.

Une VOIX : Excepté lorsque les subventions allaient à la Compagnie du Pacifique.

M. OSLER : J'ai blâmé cette politique quand elle était pratiquée en faveur de la Compagnie du Pacifique, et je crois que cette compagnie a eu grand tort d'accepter des subventions pour d'autres lignes que pour sa ligne principale. J'ai toujours été opposé à ces subventions. Je n'ai eu aucune relation, directe ou indirecte, avec aucune compagnie de chemin de fer qui a reçu des subventions depuis que je suis membre de cette Chambre.

Chemin de fer Intercolonial, $400,000.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Cette somme est à ajouter aux frais ordinaires d'exploitation que nous avons votés dans le budget principal.

Edifices publics à Dawson, $30,000.

M. WALLACE : A quelle somme s'élève toute la dépense pour la construction d'édifices publics à Dawson ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière, nous avons voté $75,000 pour les édifices publics en général ; nous avons employé cette somme à la construction d'un bureau de poste, d'un bureau de télégraphe, et nous avons commencé la construction d'un palais de justice. Je demanderai encore $100,000 dans le budget supplémentaire, pour les édifices publics en général, moins les $30,000 que nous sommes appelés à voter présentement.

Etablissement d'un Hôtel de Monnaies à Ottawa, $50,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai l'intention d'envoyer mon architecte en chef aux Etats-Unis, afin qu'il puisse examiner les édifices de même genre qui sont nombreux, de l'autre côté de la frontière, et aussi étudier les meilleurs plans pour la construction du Musée Victoria. D'après les calculs, l'Hôtel de la Monaie coûtera environ $300,000.

M. WALLACE : Le ministre des Finances a dit $200,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai dit que l'édifice coûterait $200,000, mais la construction du mur d'enceinte, l'outillage, etc., porteront le coût total à $300,000.

Edifices du parlement—Rallonge au-dessus de la chambre des machines et améliorations du vestibule principal, y compris deux élévateurs électriques, $37,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis que je suis au parlement, j'ai entendu des plaintes, et des plaintes légitimes, au sujet du manque d'espace. Je me propose de mettre à exécution les plans qui m'ont été soumis par l'ingénieur en chef, et construire une rallonge au-dessus de la Chambre des machines. Cette rallonge contiendra sept chambres, trois au rez-de-chaussée, trois au premier et une sous le toit. Cette dernière aura une dimension de 60 pieds par 40. Nous allons construire aussi deux élévateurs, un au Sénat et l'autre à la Chambre des communes, tout près des portes d'entrée donnant sur le vestibule, en face du bureau de poste. L'architecte en chef m'a demandé de lui permettre de faire ces travaux lui-même, il connaît bien l'édifice et sait comment l'ouvrage doit être fait ; je crois que les députés des deux côtés de la Chambre accueilleront avec plaisir ces améliorations. Le nouvel édifice ne nuira en rien à la lumière et à la ventilation de la Chambre et j'espère pouvoir offrir à quelques-uns de mes amis de la gauche quelques-unes des chambres qu'il contiendra.

W. WALLACE : J'allais justement faire la remarque que la distribution des chambres n'a pas été, jusqu'à présent, faite d'une manière équitable. L'opposition n'a pas de chambres, excepté la chambre n° 7, la chambre des whips et une autre. Si le ministre se propose de donner ces six nouvelles chambres—je suppose que celle du dernier étage sera pour les comités—à des amis du gouvernement, je proteste dès à présent contre cette distribution injuste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons donné à l'opposition la même part qu'à nous-mêmes.

M. WALLACE : Ce n'est pas vrai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pourquoi l'honorable député (M. Wallace) se sert-il d'un tel langage ? Naturellement, c'est son affaire, mais il a tort. Je persiste dans mon dire et je ne fais exception que pour cette chambre qu'occupait mon honorable ami (M. Foster) et qu'occupe maintenant l'honorable député de Victoria (M. Costigan). En dehors de cela, les honorable députés de la gauche ont autant de chambres que nous. Mais nous n'avons pas assez d'espace et c'est pourquoi je veux construire cette rallonge. Il est inutile de nous injurier à propos de cela.

M. INGRAM : Nous nous opposons à ce que l'honorable député de Victoria (M. Costigan) ait la chambre autrefois occupée par M. Foster. Je voudrais savoir quel droit l'honorable député de Victoria a de plus que les autres amis du gouvernement ici. Avons-nous un si grand nombre de chambres qu'il doive en avoir une à lui seul? S'il en est

ainsi pourquoi nous entasse-t-on alors en si grand nombre dans le n° 6? En parlant ainsi, je ne veux aucunement défendre la conduite de l'ancien gouvernement à l'égard de ses adversaires, car cette conduite n'était pas assez généreuse. Mais les honorables députés de la droite ayant souffert pendant plusieurs années, devraient, maintenant qu'ils sont au pouvoir, se montrer généreux et faire une meilleure distribution des chambres qui sont à leur disposition. Cette chambre n° 6 est petite, et on devrait l'agrandir en y réunissant la chambre voisine au moyen d'une arche.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De quelle chambre parlez-vous?

M. INGRAM : De la chambre que l'honorable ministre lui-même occupe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh! je garde cette chambre pour moi.

M. INGRAM : Pourquoi l'honorable ministre ne pourrait-t-il pas prendre une chambre dans la nouvelle rallonge et laisser ainsi la sienne pour n'en faire qu'une avec le n° 6? Il y aurait une autre amélioration à faire. Le chef de l'opposition et les whips conservateurs occupent deux chambres qui ne sont séparées du n° 6 que par une seule chambre, occupée présentement par un fonctionnaire. Pourquoi ne placeriez-vous pas ce fonctionnaire dans la chambre présentement occupée par les whips, et ce qui vous permettrait de rapprocher ceux-ci du n° 6. Cela ferait bien mieux l'affaire du parti conservateur que l'arrangement actuel.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque ces nouvelles chambres seront construites je serai heureux d'avoir une conférence avec les chefs de l'opposition au sujet de la manière dont on les distribuera. Nous sommes ici pendant trois ou quatre mois de l'année, et je crois qu'il est de notre droit de nous mettre aussi à notre aise que possible.

L'honorable M. HAGGART : Je regrette que l'honorable ministre des Travaux publics ne se soit pas décidé à faire tout de suite un changement radical. Le nombre de chambres à la dispositon des députés est tout à fait insuffisant. Nous n'avons aucune des aises, aucun des privilèges, je pourrais même dire luxe dont jouissent les membres de presque tous les autres parlements du monde. Il nous faudrait un édifice beaucoup plus vaste que celui-ci. J'espérais que le ministre se serait décidé à ajouter une aile en arrière de l'édifice principal, aile qui n'en aurait pas détruit la symétrie, et aurait donné beaucoup plus de logement à l'Orateur, en même temps que pour nous. Nous aurions pu y avoir une salle à manger et une salle de club. Il est vraiment ridicule que rien n'ait encore été fait dans ce sens. J'admets que l'ancien gouvernement était en faute sous ce rapport. Maintenant que les revenus du pays ont augmenté si considérablement, le changement pourrait être fait. Je crois que ce serait aller au devant du désir de presque tous les membres de cette Chambre si l'on avait une chambre de club, quelque chose dans le genre de celle que l'on a à la Chambre des communes, en Angleterre, pas aussi extravagante, cependant, mais quelque chose dans le genre de celles que l'on voit à Washington ou dans les capitales des principaux Etats. Ces chambres de club ont un bon effet sur le moral de la députation ; j'appuierais le ministre des Travaux publics, s'il se décidait à faire quelque chose dans ce sens, et je suis sûr, que toute la Chambre l'approuverait.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a longtemps que j'ai constaté, non seulement depuis que je suis député, mais lorsque j'étais simple journaliste dans la galerie de la presse, que les législateurs du pays sont loin d'avoir dans nos édifices parlementaires l'espace et les aises désirables et dignes de la nation. Souvent nous avons la visite d'étrangers de distinction, de personnes que nous voudrions recevoir, mais nous n'avons pas dans les édifices parlementaires de pièces convenables.

Un grand nombre de membres très influents de cette Chambre m'ont envoyé une requête demandant de mettre des bureaux à leur disposition et je devrai m'occuper de la question, à moins que ce ne soit un autre qui le fasse à ma place. J'admets que nous ne pouvons plus retarder. Malgré tout ce que l'on dise en certains quartiers contre les Jésuites, ceux-ci ont une devise excellent : "*Mens sana in corpore sano.*" Pour que l'esprit puisse bien travailler, il faut que le corps soit bien nourri, jouisse d'une bonne santé et que la personne ait une habitation agréable. Si je reste ministre des Travaux publics, je m'occuperais certainement, pendant la vacance, des améliorations dont parle l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, améliorations qui, j'en suis sûr, seront approuvées par les deux côtés de la Chambre, de tous ceux enfin qui voyagent un peu et savent que la terre tourne.

M. SPROULE : Lorsque nos amis étaient au pouvoir, je les ai critiqués parce qu'ils ne donnaient pas une assez forte proportion de chambres à l'opposition. J'ai toujours été d'avis que la part de la gauche dans la distribution des bureaux devait être en proportion. J'ai espéré lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir qu'il serait plus généreux que ses prédécesseurs, parce qu'il avait toujours prêché la justice lorsqu'il était dans l'opposition. Mais je regrette de dire qu'au lieu d'être plus juste que les conservateurs, c'est tout le contraire qui a eu lieu, car il n'a pas donné à l'opposition actuelle la même proportion de chambres que nous lui accordions lorsqu'ils siégeaient à la gauche de l'Orateur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vous avez les chambres que j'ai mentionnées.

M. SPROULE : Nous n'avons pas de chambres du tout, à l'exception de celles occupées par l'ex-ministre des Chemins de fer et un ou deux de ses confrères. Le whip occupe une chambre, le chef de l'opposition une autre, et il y a la chambre n° 6 qui sert à tout le parti en général.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a la chambre n° 40, en haut.

M. SPROULE : Je dis qu'en dehors des chambres que j'ai mentionnées, il n'y en a qu'une occupée par les députés conservateurs sans rang particulier dans le parti. L'opposition est très injustement traitée.

Les députés ordinaires n'ont pas de bureaux où ils peuvent travailler. Il est vrai qu'ils peuvent aller travailler à leur hôtel, mais cela nécessite un va et vient continuel de messagers. Je m'attendais réellement à plus de générosité de la part du ministre des Travaux publics. Au sujet du nouvel édifice qu'il se propose de construire, je ne vois pas comment il peut nous dire que cette construction ne nuira en rien à la lumière et à la ventilation de la Chambre des communes, parce que tout l'espace aujourd'hui libre sera occupée——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une partie de l'espace seulement. Pas une seule des fenêtres de la Chambre ne sera obstruée.

M. SPROULE : Le ministre peut-il nous dire quelles seront les dimensions de cette rallonge ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Elle aura 26 pieds de large, 60 de long, et nous aurons ici autant de lumière que maintenant. J'ai fait l'inspection des lieux moi-même.

M. SPROULE : Je ne vois comment vous pourrez construire une rallonge de 60 pieds par 26 sans diminuer la lumière dans la Chambre des communes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ni la lumière, ni la ventilation ne seront affectées. Si mon honorable ami veut aller dans le corridor, il verra que le nouvel édifice n'obstruera aucune des fenêtres de la Chambre.

M. SPROULE : Mais la construction d'une rallonge à cet endroit obstruera nécessairement le passage de l'air, au moins jusqu'à un certain point.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas les mesures exactes, mais je crois que l'édifice que le ministre des Travaux publics veut construire, n'occupera que le tiers de l'espace.

La lumière n'en sera pas affectée. J'avais crue, d'abord qu'elle le serait, mais le ministre m'a donné des explications qui m'ont convaincu du contraire. Quant à la ventilation elle sera encore suffisante, car même en occupant un tiers de l'espace l'air et la lumière entrent encore librement par les fenêtres.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef est un homme très capable et on peut s'en rapporter à lui.

M. ROBINSON : Je comprends que l'honorable ministre se propose de disposer cet édifice de manière à donner plus d'espace à ceux qui lui en demandent. La session est bien avancée pour faire de pareilles demandes. Le ministre n'a pas oublié que je lui ai demandé une chambre pour le troisième parti, dès le premier jour de la session, et il ne m'a encore rien promis. Je voudrais qu'il dise maintenant si le parti indépendant aura sa chambre ou non, car je le considère aussi important qu'aucun autre. Il a certainement contribué autant que n'importe quel parti à l'avancement du pays, et l'on devrait le reconnaître d'un manière officielle. Si on refuse de nous reconnaître, il se peut qu'on entende parler de nous. Après les prochaines élections les indépendants pourraient bien être plus nombreux qu'à présent, et il se pourrait aussi que leur appui fût plus vivement sollicité. Ce qui s'est dit ici aujourdhui indique que le nombre des indépendants ira en augmentant. Même à l'heure qu'il est il y en a plus qu'on ne croit, mais la crainte les fait hésiter à se prononcer. Il m'arrive souvent de m'entendre dire : M. Robinson, je suis avec vous sur beaucoup de questions, mais j'ai promis mon appui à mon parti, et je suis obligé de voter en faveur des projets qu'il soumet. Quoiqu'il en soit, j'espère que l'honorable ministre des Travaux publics donnera des chambres aux députés indépendants.

Une VOIX : Il dit qu'il va vous mettre dans la tour.

M. ROBINSON : Il ne le fera jamais, car il sait que je ne me conduis pas mal, comme certains députés que je vois autour de moi. Je puis faire toutes écritures à mon pupître, comme je le fais depuis le commencement de la session, mais quelque fois j'ai besoin de refléchir et alors je voudrais être seul. Je considère que mon parti et moi avons droit à une chambre, comme plusieurs membres des autres partis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me ferai un plaisir de mettre une chambre à la disposition des députés indépendants, à la prochaine session. Mon honorable ami, je n'en ai aucun doute, se montrera à la hauteur de sa mission comme chef de ce parti. Les Indépendants ne pourraient avoir de meilleur leader, et l'an prochain je mettrai, avec plaisir, à leur disposition un salle en rapport avec leur importance et leur utilité.

M. WALLACE : Quand cette construction sera-t-elle terminée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : En décembre ou le 1er janvier.

M. WALLACE : Cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, avant l'ouverture de la prochaine session.

M. WALLACE : Il vaudrait autant que ce fut un peu plus tard, car nous serons alors de l'autre côté de la Chambre, et nous pourrions faire la distribution de ces salles avec plus de justice qu'elle se fait à présent. J'ai une autre recommandation à faire. M. le président, quand un député à la parole vous devriez respecter ses droits.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le greffier m'a posé une question au sujet du numéro de cet item.

M. WALLACE : Pas du tout ; pendant que je parlais, le président a demandé si cet item était adopté.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Non.

M. WALLACE : Oui.

Plusieurs VOIX : A l'ordre.

M. WALLACE : Ce n'est pas le première fois que pareille chose arrive, et il vaudrait mieux y mettre fin.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le greffier m'a demandé à quel item nous étions rendus et je lui ai répondu que nous étions à discuter l'item n° 54. C'est exactement ce qui s'est passé.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce qui a eu lieu dans d'autres circonstances. Quoi qu'il en soit, j'allais faire une autre recommandation au ministre des Travaux publics pour arriver à donner plus d'espace aux députés. En passant devant cet édifice, j'ai souvent remarqué qu'il était trop bas et avait une apparance écrasée. En y ajoutant un étage on lui donnerait une meilleure apparence et on procurerait des chambres aux députés et aux fonctionnaires qui sont ici. Peut-être que l'honorable ministre et ses architectes ont étudié ce projet. Puisque l'on se propose de construire des élevateurs, ce nouvel étage serait d'un accès facile et ne pourrait qu'améliorer l'apparence architecturale de l'édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand l'édifice de l'ouest fut endommagé par le feu, il y a trois ans, il a été question d'ajouter un autre étage, et j'ai discuté le projet avec les architectes, avec mes collègues, avec des étrangers, et nous en sommes venus à la conclusion que cela gâterait l'ensemble des édifices.

M. WALLACE : Cela est possible, pour l'édifice de l'ouest, mais non pour celui-ci.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas qu'un seul architecte voudrait conseiller cela. Cet édifice est un monument d'architecture si parfait que je ne voudrais pas même y toucher. Je considère l'addition d'un nouvel étage comme impraticable. Le seul remède est de construire un nouvel édifice et le projet de l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux sera soigneusement étudié durant les vacances. Les améliorations projetées suffiraient pour plusieurs années encore. Tout le monde admet la nécessité d'un nouvel édifice, mais les édifices publics, à Ottawa, coûtent déjà tellement cher qu'il est difficile pour le ministre des Travaux publics de demander de nouveaux crédits. Cette année, nous ne pouvions guère demander plus que ce qui a été demandé. Un hôtel des monnaies et un musée vont être construits et vont coûter très cher. L'an prochain, si les revenus sont satisfaisants, comme je l'espère, nous pourrons peut-être songer à un nouvel édifice qui nous débarrasserait de tous ces bureaux isolés que nous sommes obligés de louer.

M. BELL (Pictou) : M. l'Orateur, puisque le ministre des Travaux publics et son personnel doivent s'occuper des améliorations et des changements à apporter aux édifices, durant les prochaines vacances, ne serait-il pas à propos de faire, en même temps une étude sérieuse de la ventilation de cette Chambre ? L'état de santé général de la députation est loin d'être excellent. A chaque session, une assez forte proportion des députés tombe plus ou moins malade. Cela est dû, en grande partie, à la ventilation défectueuse de cette Chambre. Je dirai même qu'elle n'est pas ventilée du tout. Il m'arrive assez souvent de monter dans les tribunes, au cours des séances, et s'il y a un peu de monde dans la Chambre et dans les tribunes, on n'a pas besoin d'autre preuve que son nez pour se convaincre que cette salle est absolument privée de ventilation.

Ce n'est pas à l'honneur de la bonne administration du gouvernement, que 200 citoyens choisis, je le suppose, à raison de leurs qualités intellectuelles, soient entassés dans une salle basse, entourée de hautes murailles et sans aucune ventilation. L'atmosphère que nous respirons ici, au milieu de laquelle nous vivons et travaillons pendant les mois de la session, a un effet déprimant et empêche les députés de donner la pleine valeur de leurs capacités.

Pour ma part j'attribue à cet état de choses, les maladies nombreuses dont sont atteints un grand nombre de députés durant les sessions. La question la plus urgente n'est pas de procurer aux députés des cabinets de travail ou des salons de réception, mais de nous donner de l'air pur et sain pour respirer.

Quand la Chambre et les tribunes sont le moindrement encombrées, l'air qu'on y respire est meurtrier. Le ministre des Travaux publics devrait charger un spécialiste de

faire une étude spéciale de cette question de la ventilation et on devrait aussi faire faire l'analyse de l'air que nous respirons ici durant les sessions. Il n'en faudrait pas plus pour se convaincre que nous respirons un air empoisonné, qui ruine la santé et nuit au développement des facultés intellectuelles. Le parlement est situé sur le bord de la rivière où l'air pur est en abondance et il devrait être facile de trouver un moyen pour chasser l'air vicié de cette Chambre, et y introduire de l'air pur. Tous les médecins admettent avec moi que ce problème de la ventilation mérite de recevoir l'attention immédiate du gouvernement. Il ne faut pas se contenter d'en parler ici, et n'y plus penser dès que la session est terminée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour faire pénétrer l'air du dehors, il faut ouvrir ces fenêtres et alors l'opposition me reproche de vouloir tuer les députés avec des courants d'air. C'est pourtant bien loin de mon intention, car je voudrais les voir tous vivre vieux et contents.

M. BELL (Pictou) : Le ministre ne prétend pas qu'il est impossible d'aérer la Chambre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis pas expert en la matière.

M. BELL (Pictou) : Alors, j'ai raison de demander qu'on s'adresse à un spécialiste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef du gouvernement, qui est un homme de beaucoup d'expérience, me dit que tous les moyens possibles ont été essayés.

M. BELL (Pictou) : Quiconque vient du dehors et pénètre dans cette galerie, pendant que la Chambre est en session, peut constater que nous vivons dans un atmosphère saturé de matières organiques impropres à la respiration. Cette amélioration est la plus importante et la plus urgente à introduire.

Pour commencer la construction du musée Victoria, $50,000.

M. CLARKE : Quel sera le coût total de ce musée ? Le ministre se propose-t-il d'instituer un concours parmi les architectes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ici les plans préparés par l'architecte en chef. Si nous contruisions simplement un musée, l'architecte calcule qu'il coûtera $500,000 ; mais si le même édifice doit contenir la cour Suprême, la cour de l'Echiquier, la galerie nationale des beaux arts et notre exposition de pisciculture, le prix en sera plus élevé. J'invite les honorables députés à examiner ces plans.

M. WALLACE : Où cet édifice doit-il être construit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le parc Major's Hill, à l'angle de la rue Saint-Patrick et de l'avenue Mackenzie. Nous ne serons pas obligés d'acheter le terrain. Ceci n'est qu'un projet, sans doute. J'ai décidé d'envoyer l'architecte en chef en Europe pour visiter les monuments de ce genre. Bien qu'il soit déjà allé en Europe, il y gagnera à visiter les musées de Paris, Londres, Dublin, Vienne et ailleurs. J'ai vu moi-même de magnifiques musées en Europe. Le terrain est très cher à Ottawa et il faudrait payer de $80,000 à $100,000, si nous étions obligés d'en acheter un ; d'ailleurs, je considère le parc Major's Hill comme très bien situé.

M. CLARKE : L'architecte en chef du ministère se trouverait-il offensé si le ministre instituait un concours parmi les architectes, pour les plans de ce musée ? S'il doit coûter un demi million de dollars, l'idée d'un concours me paraît excellente au point de vue de l'harmonie avec les autres édifices publics.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte du gouvernement ne pourrait pas s'offenser d'un concours ; je crois même que l'idée est excellente.

M. SPROULE : Il me semble qu'on devrait soumettre à la Chambre un plan définitif et avoir fait le choix de l'emplacement avant de nous demander de voter des sommes importantes. Autrement, quand les travaux seront avancés, on pourra peut-être s'apercevoir que le musée n'aurait pas dû être construit à cet endroit, ou que tel ou tel plan n'aurait pas dû être adopté. Il est bon d'être prudent et d'agir avec lenteur dans une entreprise aussi vaste.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucune objection à instituer un concours pour ce musée, comme nous l'avons fait pour la statue de Sa Majesté. Mais je crois qu'il serait bon d'envoyer l'architecte du gouvernement visiter les principaux musées d'Europe et, à son retour, nous pourrons instituer un concours. Je crois que la Chambre peut s'en rapporter à moi ; je ne suis pas un expert, mais j'ai visité beaucoup de musées dans ma vie.

M. OSLER : Je comprends qu'on a l'intention de faire construire un monument dans le genre de celui que nous voyons sur ces plans, et qui contiendra, outre le musée, des salles pour la cour Suprême, l'exposition de pisciculture et la galerie nationale des Beaux Arts. Si c'est là le projet, je l'approuve de toutes mes forces et j'espère que, lorsque les travaux seront terminés, nous aurons un monument pouvant servir à toutes ces fins et faisant honneur au pays. Ce dernier ne verra pas cette dépense d'un mauvais œil.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai aucun projet arrêté. Le plan que j'ai soumis à la Chambre n'est qu'un essai. Il reste à décider s'il vaut mieux avoir un musée entièrement détaché, ou s'il adjoindra certains autres départements. Il nous faudra bientôt de nouveaux

édifices et un endroit bien approprié serait le site de la cour Suprême actuelle, où l'on pourrait construire un superbe édifice. J'ai beaucoup étudié la question avec l'architecte en chef, et je répète que je suis favorable à l'idée d'instituer un concours.

M. OSLER : Le gouvernement a-t-il l'intention de dépenser une partie de cet argent avant de décider ce qu'il fera?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas un sou ne sera dépensé avant que nous ayons pris une décision finale.

M. HENDERSON : Je n'aime pas du tout le site que l'honorable ministre a choisi. Ce serait malheureux de cacher un monument aussi beau dans un endroit aussi retiré. Il devrait tâcher de trouver un site en rapport avec l'importance de l'édifice et sa destination. Il pourrait assurément trouver un meilleur endroit sur les terrains du gouvernement et sinon, je préfèrerais consacrer une somme raisonnable à l'achat d'un terrain plutôt que de voir ce monument érigé dans une petite rue de la basse-ville.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne partage pas du tout l'opinion de l'honorable député. L'endroit dont j'ai parlé me paraît très approprié. Si en faisant sa promenade du matin, mon honorable ami veut bien se diriger vers cet endroit, il verra que le site est superbe. Le parc Major's Hill est très beau et nous l'embellissons d'année en année. Il est près du centre de la ville et d'un accès facile. Notre intention, pour plus tard, est de construire un pont pour réunir le parc aux terrains du gouvernement.

M. SPROULE : Je ne vois pas d'endroit mieux approprié. Il y a beaucoup d'espace et le site est très pittoresque. Tout ce qui manque c'est un pont.

M. HENDERSON : Je comprends qu'on veut construire ce musée en face de l'Imprimerie Nationale, dans la partie basse du parc. Ne serait-il pas possible de le construire de ce côté du parc, de manière à ce qu'il soit bien vu d'ici.

M. WALLACE : Je suis tout à fait de l'avis de l'honorable député d'Halton (M. Henderson). Si on érige cet édifice sur le terrain bas, en face de l'Imprimerie Nationale, toutes ses beautés architecturales seront perdues, et de plus le musée sera dans un endroit peu accessible et incommode. Tandis que si on le construit sur la partie élevée du parc, où l'espace ne paraît pas faire défaut, ce sera un véritable ornement pour le parc.

M. BELCOURT : Etant depuis nombre d'années citoyen de la ville d'Ottawa, je me permettrai de faire certaines remarques et je prierai le ministre des Travaux publics de les prendre en considération avant de prendre une décision finale. A mon avis le meilleur endroit pour construire un musée serait la Pointe Nepean, immédiatement en arrière des canons qui sont là actuellement. Le site est très élevé et n'est qu'un prolongement naturel du parc Major's Hill. Il n'en fait pas partie de fait, mais je considère que le parc devrait comprendre les deux pointes. Ce terrain appartient au gouvernement, et il n'y aurait rien à payer pour l'emplacement. Un édifice à cet endroit commanderait une vue superbe et se verrait à une grande distance, dans toutes les directions. J'ai quelque peu étudié la question et je suis allé visiter le terrain ; je fais cette recommandation dans l'espoir que l'honorable ministre en tiendra compte avant de rien décider d'une manière définitive.

M. EDWARDS : A mon avis, Major's Hill et la Pointe Nepean devraient être exclusivement réservés pour un parc. Ça été une erreur de construire l'Imprimerie Nationale à cet endroit. Je voudrais que le musée fut construit à une certaine distance des édifices du parlement, dans la partie sud de la ville, où un terrain convenable pourrait être acheté.

M. SPROULE : Est-il entendu que le terrain sera choisi et que les travaux seront commencés avant la prochaine session?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que oui ; mais je n'entends pas m'en rapporter à mes faibles lumières pour le choix du site et les plans de l'édifice. Mon architecte est un homme capable et il n'a aucune objection à consulter les autres architectes et les hommes d'expérience. Puisqu'il s'agit d'une affaire nationale, je suis bien décidé à ne rien faire avant que mes collègues et moi soyons parfaitement convaincus que nous avons fait le meilleur choix possible quant au site et aux plans.

M. SPROULE : Avant de dépenser autant d'argent, on devrait faire approuver les plans par la Chambre. L'honorable ministre dit que nous pouvons avoir trois ou quatre départements réunis sous un seul toit, ou un édifice séparé, pour y installer un musée, exclusivement. Nous nous engageons dans une dépense considérable sans savoir ce que nous aurons à payer. Je considère qu'il n'est pas régulier de lier ainsi le pays, avant que la Chambre ait eu l'occasion d'approuver les plans et de décider si nous aurons trois édifices réunis en un seul, ou un musée entièrement distinct.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le régime parlementaire implique qu'il y a, pour le moment, un certain nombre de citoyens qui sont censés posséder la confiance de la majorité de la Chambre. C'est l'erreur de la doctrine parlementaire et je crains que mon honorable ami ne soit obligé de s'en rapporter aux membres du cabinet. Il peut être certain que nous ne ferons aucune dépense inutile.

M. SPROULE : Je n'accepte pas cette définition du régime parlementaire. J'ai toujours compris que lorsque le gouvernement propose une dépense quelconque il doit fournir à la Chambre tous les documents et renseignements nécessaires pour qu'elle puisse se prononcer avec connaissance de cause sur l'opportunité de l'emploi de cet argent, avant d'en autoriser la dépense. Cet édifice coûtera un demi million de dollars, et à mon sens, ce ne serait pas l'idéal du gouvernement parlementaire de la part d'un ministre d'en entreprendre la construction et lier le pays avant d'avoir obtenu la sanction du parlement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si nous construisons un musée séparément, nous ne dépenserons pas plus de $500,000. J'enverrai l'architecte en chef visiter les principaux musées d'Europe.

M. SPROULE : L'honorable ministre et ses collègues se sont-ils entendus sur le genre d'édifice qu'ils feront construire ? Il n'y a pas de nécessité urgente de commencer les travaux d'ici à quelques mois et dans l'intervalle il serait bon de faire préparer les plans et de les soumettre à la Chambre avant de commencer les travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIS : Je ne suis pas du tout de cet avis. La chose presse beaucoup, au contraire. Nous sommes mêmes coupables d'avoir négligé si longtemps la construction de cet édifice. Nous possédons la plus précieuse collection de minéraux du continent et elle est exposée à être détruite par le feu, tous les jours.

M. WALLACE : L'honorable ministre devrait avoir un plan arrêté et il devrait le soumettre à la Chambre avant de faire commencer les travaux. Nous devrions savoir si cet édifice servira uniquement pour un musée ou s'il contiendra aussi la cour Suprême, la cour de l'Echiquier et l'exposition de pisciculture, qui sont tous, actuellement installées dans des édifices convenables et répondant à tous les besoins. Je ne vois pas pourquoi nous aurions une nouvelle cour Suprême, une nouvelle cour de l'Echiquier et une nouvelle exposition de pisciculture. Le ministre n'est pas en état de nous dire ce qu'il fera et il ne devrait pas demander à la Chambre de se prononcer à l'aveugle. Il devrait nous soumettre un plan arrêté.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans des questions de cette nature qui exigent des connaissances spéciales, je n'aime pas à être trop positif. Vu que j'ai décidé d'envoyer l'architecte en chef en Europe, j'aurais cru que la Chambre me donnerait une certaine latitude.

M. WALLACE : L'architecte ne va pas en Europe pour savoir si nous joindrons la cour Suprême et la cour de l'Echiquier au musée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Si à son retour, il constatait qu'avec $200,000 de plus nous pouvons installer aussi ces autres départements, je voudrais pouvoir user de discrétion. Cependant, mon impression est que nous ne construirons qu'un musée.

M. SPROULE : Je crois que la Chambre serait parfaitement disposée à se fier à l'honorable ministre s'il n'y avait que son intégrité personnelle et même son jugement en jeu. Mais c'est en faveur d'un principe de gouvernement que je réclame. Dans une entreprise qui entraînera une dépense d'un million de dollars, on ne devrait pas faire commencer les travaux avant que le parlement se soit prononcé et avant que des plans définitifs lui aient été soumis.

M. MORRISON : J'ai été fort surpris d'entendre l'objection soulevée par l'honorable député d'York-ouest (M. Wallace). C'est une honte pour le Canada de voir depuis des années et des années, la cour Suprême installée dans les anciennes écuries du parlement. Non seulement cet édifice n'est pas convenablement amenagé, mais il est aussi insalubre. Il faut féliciter le ministre des Travaux publics de chercher à procurer un nouveau local pour la cour Suprême. Quant à l'exposition de pisciculture, elle est située dans le centre de la ville, dans ce qu'on peut appeler la zone dangereuse, et exposée aux incendies. L'edifice n'est pas suffisant, et——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est laid.

M. MORRISON : Très laid. Et il deviendra plus insuffisant avec le temps, car notre intention est de compléter et augmenter cette collection. Quant à notre musée, nous savons tous que si l'autre nuit, le vent avait soufflé dans une autre direction, il y a gros à parier que le Canada n'aurait plus de musée à l'heure qu'il est. Je suis fort en faveur de la recommandation faite par l'honorable député d'Ottawa (M. Belcourt). Dans la construction d'un semblable monument, il faut avoir en vue l'avantage général. L'édifice devrait être aussi isolé que possible, en ayant égard à la commodité du public. Je ne connais pas d'endroit plus propice, et réunissant, à un si haut point, toutes les conditions requises, que la Pointe Nepean. Je considère aussi, comme l'honorable député d'Ottawa que ce serait malheureux de défigurer le parc Major's Hill, en y érigeant un édifice quelque beau et artistique qu'il soit. Le projet du ministre des Travaux publics devrait recevoir l'approbation unanime sans retard.

Rivière-à-la-Pluie—Ecluse et digue (subside répété, $25,000.

M. SPROULE : Y a-t-on commencé des travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, rien n'y a été fait encore. Je me propose de visiter moi-même les lieux, et je ne ferai commencer les travaux que si j'acquiers la certitude de leur utilité. Auparavant, nous devrons nous entendre avec les autorités américaines, car la rivière forme la frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux sont nécessaires, parce que MM. Mackenzie et Mann auront, à cet endroit, le terminus de leur chemin de fer. Nous prolongeons le brise-lames pour leur donner plus d'espace.

M. SPROULE : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Cette somme sera-t-elle suffisante pour terminer les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le crois, mais je n'en suis pas certain.

Lignes télégraphiques—Colombie Anglaise—Ligne sur terre, de Port-Simpson à Hazelton, via Port Essington, $40,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ici une carte indiquant le tracé de cette ligne télégraphique et j'invite les honorables députés à l'examiner. La distance entre Port-Simpson et Hazleton est de 180 milles, et la ligne est déjà construite sur un parcours de 150 milles, comme me l'annonce une dépêche de M. Charleson, reçue il y a deux ou trois jours. Port-Essington et Port Simpson sont sur le territoire canadien. Quand cette ligne sera terminée nous aurons 2,000 milles de lignes télégraphiques sur notre propre territoire.

Pour un embranchement partant d'un point de la ligne de Quesnelle—Atlin, environ 15 milles à l'est de Port-Fraser, et allant à Manson-Creek, $48,000.

M. SPROULE : Est-ce aussi M. Charleson qui construit cette ligne ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; le fil de fer est rendu sur les lieux ainsi qu'une certaine quantité d'autres matériaux. Tout sera terminé vers le 15 juillet cette année.

Edifices publics — Nouvelle-Ecosse—Arichat—Reconstruction des bureaux du gouvernement, $3,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Depuis un certain nombre d'années le gouvernement possède des bureaux publics à Arichat. Cest un édifice en bois qui menace ruine et que le gouvernement a l'intention de reconstruire. Il servira de bureau de poste et de bureau de douane.

Halifax—Salle d'exercice militaire, $6,900.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les plans sont préparés et nous allons demander des soumissions.

M. SPROULE : Quel sera le prix de cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ $200,000, y compris le terrain. Il y aura un bureau de poste, un bureau de douane et un bureau d'accise. Le terrain coûtera $25,000, et aura 86 pieds par 107 et 103 ; il forme les trois côtés d'un quadrangle.

Edifices publics—Nouveau-Brunswick—Marysville—Edifice public (à voter de nouveau), $8,000.

M. SPROULE : Tous ces édifices comprennent-ils un bureau de poste et un bureau de douane ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, tous, et quelques-uns contiennent aussi une salle devant servir d'arsenal.

Richibouctou—Edifice public, $4,000.

M. BENNETT : Quelle est la population de Richibouctou ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Environ 3,000, je crois.

M. BENNETT : Est-ce tout ce que coûtera cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. Il y a quelque temps l'honorable député d'Halton et quelques autres exprimèrent l'opinion que ce serait une bonne chose de faire construire un grand nombre de ces édifices publics, peu couteux, et c'est une expérience que je tente. On trouvera dans ce budget de nombreux crédits pour ces édifices peu dispendieux.

Québec—Maison pour les immigrants sur la jetée Louise et les constructions du quai de la Reine, $4,500.

M. SPROULE : S'agit-il de réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une de ces constructions sur le quai de la Reine, a été détruite par le feu. Nous demandons une faible somme pour des réparations et la différence servira à reconstruire celle qui a été détruite.

M. SPROULE : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, les travaux sont commencés. Le contrat a été fait pour $2,300.

Québec—Bureau de poste—Renouvellements, améliorations, réparations, etc., $3,000.

M. SPROULE : Quels sont ces renouvellements ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit de renouveler les planchers, les peintures, etc.; il serait peut-être mieux de dire réparations.

Montréal—Bureau de poste—Améliorations, $1,500.

M. MONK : Je prendrai occasion de cet item et du suivant qui reviennent régulière-

ment tous les ans, depuis que je suis membre de cette Chambre, et qui nécessitent une dépense annuelle de $10,000 à $15,000, de demander au ministre des Travaux publics si le gouvernement ne ferait pas mieux d'acquérir un autre édifice à Montréal. Tous les ans nous dépensons des sommes considérables en loyers et en réparations. Il y a trois ou quatre ans j'avais conseillé au ministre des Travaux publics de faire construire un autre édifice qui nous épargnerait les loyers et ces réparations. Le gouvernement est logé très à l'étroit à Montréal, et tous les ans, c'est à recommencer. Le ministre ne s'est-il jamais demandé s'il ne serait pas plus économique de se procurer un autre édifice pour l'usage du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que nous sommes très à l'étroit à Montréal, et que le bureau de poste n'offre pas tous les avantages qu'une grande ville est en droit d'attendre, mais j'ai toujours hésité à acheter un nouvel édifice. Les remarques de mon honorable ami sont fort à propos, mais je lui ferai remarquer que nous ne payons pas de forts loyers à Montréal. Le bureau de poste, le bureau de la douane et l'entrepôt appartiennent, naturellement, à l'Etat et nous ne payons que pour les succursales. Avant longtemps il nous faudra plus d'espace et à l'heure qu'il est, les autorités du bureau de poste me demandent si je ne pourrais pas leur donner une installation à la gare du chemin de fer Canadien du Pacifique pour la livraison des lettres et des journaux. Dès que la session sera terminée, j'étudierai sérieusement cette question.

A Toronto, le Directeur général des Postes a fait des arrangements qui donnent entière satisfaction et nous pourrons peut-être faire la même chose à Montréal. Il faudra absolument faire quelque chose, avant longtemps, car le local actuel n'est pas suffisant.

M. MONK : Le ministère des Chemins de fer et Canaux doit payer un loyer très élevé puisqu'il occupe tout un étage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Grosse-Ile—Quarantaine, $20,000.

M. SPROULE : Pourquoi cet argent ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous installons à la quarantaine un aqueduc dont le besoin se faisait grandement sentir. Il fallait prendre l'eau du Saint-Laurent qui est salée et on était obligé de recourir à un condensateur. L'aqueduc est presque terminé. Il est regrettable qu'il n'ait pas été terminé plus tôt, car actuellement il y a beaucoup de monde en quarantaine.

M. SPROULE : Ce crédit terminera les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et je crois que cela en fera la quarantaine la mieux installée du continent.

Montréal — Edifices publics — Améliorations, changements, réparations, etc., $10,000.

M. MONK : C'est à cet item que je faisais allusion en disant qu'il revient tous les ans.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai ici tous les détails. Tous les ans l'architecte en chef reçoit des différentes succursales que nous avons à Montréal, des demandes pour des changements, des améliorations, etc., et nous ne faisons que nous conformer à ces demandes.

Saint-Hyacinthe—Salle d'exercice militaire, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il s'agit d'une nouvelle construction.

M. MONK : A-t-on fait le choix d'un terrain ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, j'ai l'intention de m'y rendre moi-même et de m'entendre avec mon collègue le ministre de la Milice et de la Défense.

M. MONK : Il serait bon d'en consulter d'autres aussi, car l'honorable ministre n'ignore pas que les citoyens de Saint-Hyacinthe sont loin de s'entendre sur le choix d'un emplacement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je consulterai aussi les citoyens.

Lévis—Edifice public, $10,000.

M. MORIN : A quoi servira cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De bureau de poste, de bureau de douane, de bureau d'accise—un édifice d'utilité générale.

M. BENNETT : Quelle est la population ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : 10,000 ou 12,000.

M. SPROULE : Combien coûtera cet édifice, d'après les calculs ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne me propose pas de dépenser beaucoup d'argent sur cet édifice ni sur ceux pour lesquels je demande des crédits au parlement cette année. Je vais profiter de cette occasion pour faire une déclaration à ce sujet. Après avoir débattu la question avec mes collègues, j'en suis venu à la conclusion que nous avons probablement consacré trop d'argent à la construction des édifices publics, par le passé. Les deux partis politiques ont pêché, sous ce rapport, et je vais m'efforcer d'en construire de moins coûteuses. Je crois pouvoir faire construire des édifices suffisants sous tous les rapports, sans y consacrer de fortes sommes. La grande difficulté, c'est que les conservateurs, lorsqu'ils étaient au pouvoir, ont érigé un peu

partout des édifices très coûteux, et je ne peux pas trop les en blâmer, car j'étais avec eux, à cette époque ; et maintenant quand je demande à mes amis de la droite de pratiquer l'économie, ils me signalent les édifices construits par leurs adversaires, au coût de sommes considérables. Malgré cela, je vais résister à la pression et m'efforcer de donner des édifices ne coûtant pas cher au pays. Je ferai préparer des plans qui nous donneront des édifices pratiques et économiques, répondant à tous les besoins. A Lévis, je n'ai pas l'intention de dépenser plus de $12,000 ou $15,000, et j'espère, avec cette somme, donner un édifice très convenable.

Montréal—Douane—Changements, etc., $7,000.

M. SPROULE : Je crois que nous dépensons au delà de $35,000 en réparations pour les édifices publics, à Montréal.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons des immeubles très considérables dans cette ville.

M. MONK : Demandera-t-on des soumissions pour toutes ces réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh ! non ; cela n'est pas possible, excepté, peut-être, pour la peinture.

London—Salle d'exercice et arsenal, $18,000.

M. SPROULE : Quel sera le coût total de cet immeuble ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà déclaré à la Chambre que je ne me propose pas de dépenser plus de $100,000 à London. J'ai déjà acheté une partie du terrain, mais il reste encore deux petits lots que je voudrais acquérir, si je puis les obtenir à de bonnes conditions. Le district militaire de London est très important, et il n'est que juste de lui donner des édifices militaires en rapport avec cette importance.

M. WILSON : Le ministre se propose-t-il de faire construire les bureaux publics de Déseronto, cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement ; nous demandons actuellement des soumissions.

M. WILSON : Je ferai remarquer à l'honorable ministre des Travaux publics que les bureaux publics de Napanee ont besoin de peinture à l'intérieur et à l'extérieur.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef m'informe que nous pourrons nous rendre au désir de l'honorable député en prenant l'argent nécessaire à même le crédit général.

Toronto Junction—Edifice public, $5,000.

M. SPROULE : Cet item est-il mis dans le budget, à titre de simple ornement, ou le ministre se propose-t-il sérieusement de faire exécuter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai l'intention de faire construire un édifice qui fera honneur au ministre des Travaux publics et au représentant de cette division (M. Wallace). Je tiens à prouver que je n'ai pas de rancune. Je vais faire ériger ce monument à sa mémoire et à la mienne.

M. SPROULE : L'édifice sera construit cette année ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aussitôt la session terminée, je me rendrai sur les lieux.

M. WILSON : Où peut-on se procurer des formules de soumissions pour l'édifice de Déseronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : A Déseronto et ici.

Woodstock—Bureau de poste, $12,000.

M. BROCK : Avez-vous un terrain pour le bureau de poste de Woodstock ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui ; l'édifice sera terminé dans quelques mois.

M. BROCK : Ces $12,000 suffiront-ils pour terminer les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. SPROULE : Cet immeuble ne servira que de bureau de poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De bureau de poste, de bureau de douane et de bureau d'accise.

M. SPROULE : Dans l'item il n'y a que "bureau de poste", et dans d'autres il y a "édifice public."

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a une erreur de rédaction dans cet item. Nous avons pris pour règle de désigner ces immeubles sous le nom d' "édifices publics", mais ici, le changement n'a pas été fait.

Sault Sainte-Marie—Edifice public, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est une construction nouvelle. Mon intention est de ne pas dépenser plus de $10,000 ou $12,000, $15,000 au plus. Je veux m'en tenir à ce que j'ai dit il y a un instant. Je donnerai des édifices spacieux et peu coûteux et j'espère que j'aurai l'appui des députés des deux partis.

Ottawa—Edifices publics — Tiroirs, étagères tournantes, casiers en acier, etc., $25,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce crédit est affecté à remplacer les mêmes articles en bois, dans presque tous les départements.

M. CLARKE : Où achète-t-on ces tiroirs en acier ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La " Office Specialty Co", de Toronto, et la " Eclipse Co.", d'Ottawa, sont les seules qui les fabriquent. On nous offre des marchandises américaines, à meilleur marché, peut-être, mais je me suis toujours fait une règle d'acheter au Canada, autant que possible.

Plusieurs VOIX : Ecoutez ! écoutez !

M. SPROULE : Demandera-t-on des soumissions ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces articles ne sont fabriquées que par ces deux compagnies, et nous avons demandé les prix aux deux.

M. SPROULE : La Compagnie Charleson est-elle une des deux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oh, non ; Charleson n'a rien à faire ici.

Saint-Thomas—Salle d'exercices et arsenal, $7,000.

M. INGRAM : A-t-on fait quelques changements dans les plans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucun changement n'a été fait.

M. INGRAM : Sans m'opposer à l'adoption de cet item, je me permettrai certaines remarques. J'ai déjà eu occasion de parler de cette question et durant mon absence, l'honorable député d'Oxford, ministre sans portefeuille (M. Sutherland), a lu une lettre de l'entrepreneur Green, contenant certaines affirmations qui étaient censées être une réfutation de ce que j'avais dit. Si cette coutume s'introduit ici, aucun député ne sera à l'abri de pareilles attaques. L'honorable député d'Oxford a dit :

Il y a quelques jours, une affirmation semblable a été faite, au sujet d'un autre édifice, également par un honorable député habitant la localité. Mais j'ai ici une déclaration faite par l'entrepreneur, M. Green, qui contredit carrément cette accusation, sous sa propre signature.

Je vais rapporter ce que j'ai dit et la Chambre jugera si la lettre de M. Green est, ou non, conforme aux faits. Il prétend que j'ai dit que les travaux en briques avaient été donnés à un sous-entrepreneur de London ; or voici mes propres paroles :

Mais je suis informé depuis, qu'un citoyen de London a obtenu les travaux en brique et je suppose que la raison en est qu'il est un libéral influent.

M. Green laissa cette phrase de côté, et il se trouve aujourd'hui que ces travaux ont été donnés à la maison Page et Cie, de Toronto. M. Green me prête ainsi les paroles suivantes :

C'était la rumeur générale à Saint-Thomas que M. Green n'aurait pas obtenu l'entreprise sans donner une garantie que les travaux en brique seraient confiés à un libéral éminent de London.

Je n'ai rien dit de tel, et par conséquent, ce passage de la lettre de M. Green est faux. L'honorable député d'Oxford prend la peine de se lever et de lire une lettre qui a la prétention de contredire des choses que je n'ai pas dites. Mais j'ai dit, par exemple, que si le comté d'Elgin avait recours aux mêmes moyens que ceux qui ont été employés à Port Stanley, aucun conservateur ne serait employé aux travaux de Saint-Thomas. J'affirme de nouveau qu'aucun conservateur n'a été employé à Port Stanley, et quand j'ai fait cette déclaration, j'étais en droit de supposer qu'aucun conservateur ne serait employé aux travaux de l'arsenal de Saint-Thomas.

Je suis en état de prouver que le distributeur des faveurs ministérielles dans Elgin a défendu à cet entrepreneur d'employer les Ponsford à ces travaux, en donnant comme raison qu'il serait humiliant de voir ces conservateurs travailler pour le gouvernement. M. Green est aussi incapable que moi de préparer des estimations pour les travaux en brique et la maçonnerie, et c'est surtout en cela que consiste les travaux sur cette construction. Il alla trouver M. George Ponsford, de la société Ponsford frères, un entrepreneur bien connu de Saint-Thomas, et un M. Horton. Le Dr Wilson et un de ses amis, qui sont les distributeurs du picotin dans ce district, lui avaient défendu d'employer MM. Ponsford et Horton, mais cela ne l'a pas empêché de s'adresser à ses derniers et de leur dire : " Préparez les plus basses soumissions possibles pour ces travaux et si j'obtiens l'entreprise, je donnerai les travaux en brique au plus bas soumissionnaire de vous deux." Et que fit-il ensuite? Après s'être ainsi procuré leurs prix il les promena par tout le pays, à Toronto, Ottawa, Hamilton et London, cherchant quelqu'un qui voulut se charger de l'entreprise à des prix plus bas que ceux qui lui avaient été fournis par les entrepreneurs de Saint-Thomas. Comme il lui avait été défendu d'employer ces derniers, il alla trouver l'ami du gouvernement et lui dit : " Soyez ferme et ne permettez pas aux Ponsford d'avoir quelque chose à faire dans cette entreprise."

Cela montre le caractère de cet entrepreneur. J'avais dit que la menuiserie coûterait dans les environs de $5,000. Cette prétention était tellement erronée que M. Green jugea à propos de la nier, et cependant, je constate que sa propre soumission pour la menuiserie est de $5,200. Mon affirmation était donc virtuellement exacte.

L'agent ou l'ami du gouvernement à Saint-Thomas, par sa conduite, a privé de bons et excellents citoyens de cette ville d'avoir une part d'ouvrage dans cette entreprise et c'est lui que j'accuse d'avoir été la cause directe de cette injustice. J'ajouterai qu'avant de prendre sur lui de lire les accusations de personnes sans responsabilité, l'honorable député d'Oxford devrait se donner la peine

de constater si les affirmations qu'il s'agit de contredire ont été réellement faites.

Si l'honorable ministre sans portefeuille avait déposé la lettre sur le bureau de la Chambre, après l'avoir lue, la faute serait moins grave, mais il a préféré la remettre dans sa poche après l'avoir lue, ce qui m'a privé de l'occasion d'en voir la signature. Elle est censée avoir été signée par M. Green, mais je crois qu'elle est l'œuvre de quelque favoris des ministres et non de M. Green ; je suis convaincu que ce sont certaines influences féminines occultes qui ont dicté leur ligne de conduite à M. Green et à l'honorable député d'Oxford.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que l'on va me permettre de ne pas me mêler de ces difficultés locales. J'ai accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire, les travaux sont en voie d'exécution, mon honorable ami a été élu, il a réussi à vaincre son adversaire, M. Wilson, et il me semble qu'il devrait être satisfait de sa victoire. Si j'étais à sa place, je puis lui affirmer que je ne parlerais pas comme il vient de le faire. La réputation des dames devrait être une chose sacrée pour le parlement. Nous sommes tous des gentilhommes ici. Mon honorable ami a commis une erreur, et après avoir réfléchi, il ne recommencera certainement pas.

M. INGRAM : Je me suis plus d'une fois privé de parler comme je viens de le faire ; mais j'ai eu souvent à me plaindre de ces personnes depuis un bon nombre d'années, et j'ai considéré que le temps était arrivé d'y mettre fin. S'il y a quelqu'un dans ce comté qui est chargé de la distribution du patronage, je crois que tout cela devrait se faire par son entremise ; mais quand d'autres personnes veulent se mêler de ce qui ne les regarde pas, il faut y mettre le holà, et c'est bien là ce que je me propose de faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Chaque fois que mon honorable ami voudra entrer en lutte avec le beau sexe, il sera vaincu.

M. INGRAM : Chaque fois que mon adversaire engagera la lutte sur ce terrain, je saurai lui tenir tête.

Ottawa, parc de la côte du Major—Améliorations, etc., $1,500.

M. SPROULE : Quels sont ces améliorations que vous voulez faire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Améliorer l'entrée du parc sur la rue Saint-Patrice. Il y a là une barrière et une clôture qu'il faut faire disparaître au plus tôt.

Clinton—Bureau de poste, $5,000.

M. HENDERSON : Est-ce là tout ce que va coûter ce bureau de poste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, car je ne m'attends pas de dépenser plus que ce montant.

M. HENDERSON : Il me fait plaisir d'entendre l'honorable ministre déclarer qu'il a adopté une politique que je préconise depuis quatre ou cinq ans. J'ai toujours dit qu'il était nécessaire de construire dans des villes comme Clinton, qui a une population de 2,635 âmes, des édifices publics peu dispendieux. Ce n'est qu'en adoptant ce moyen que les villes d'importance secondaire peuvent obtenir des édifices publics. J'avais aussi proposé à l'honorable ministre un moyen de réaliser certaines économies dans l'entretien des édifices publics, en plaçant la résidence du directeur de la poste dans le même édifice, ce qui éviterait la nécessité d'avoir un gardien. Je voudrais savoir de l'honorable ministre s'il a l'intention de suivre ce conseil ? Je crois que le député de Huron-ouest a aussi approuvé cette idée.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai adopté cette suggestion de mon honorable ami, et dans plusieurs édifices, c'est le directeur de la poste lui-même qui remplit les fonctions de gardien. Je me propose de faire la même chose pour tous les nouveaux bureaux de poste peu importants.

M. BENNETT : Y a-t-il un édifice public à Goderich, le chef-lieu du comté de Huron ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et il a été construit il y a déjà plusieurs années.

M. BENNETT: Il me fait plaisir de voir le gouvernement libéral, qui a tant critiqué la construction de bureaux de poste et autres édifices publics dans les petites villes de 7,000 ou 8,000 âmes, demander des crédits de cette nature. Sans doute, quelques-uns de ces honorables députés sont disparus de la scène politique et ont été remplacés par de nouveaux membres, mais il y a encore dans ce parlement des hommes qui ont dénoncé avec vigueur cette prétendue politique d'extravagance, et qui sont aujourd'hui disposés, en leur qualité de ministres, à soumettre à la Chambre des crédits de cette nature, ou en leur qualité de partisans du gouvernement au pouvoir, à voter tout ce que l'on veut bien leur soumettre.

Le gouvernement doit payer actuellement pour le loyer d'un édifice public dans la ville de Clinton, un loyer annuel d'environ $150. Aujourd'hui, on propose d'y ériger un bureau de poste qui fera concurrence à la propriété privée et aura pour résultat d'en diminuer la valeur. Le ministre des Travaux publics ne veut pas s'engager à déclarer que le directeur de la poste sera également le gardien de l'édifice, et il est probable que l'on devra s'assurer les services d'un gardien à qui l'on paiera un sa-

laire de $300 par année. L'éclairage et le chauffage devront coûter de $200 à $300. Le pays sera donc obligé de débourser chaque année une somme de $700 à $800. Et pourquoi cette dépense ? Simplement pour essayer de tendre l'appas aux conservateurs de ce comté et rien de plus. Je ne blâme pas le ministre des Travaux publics. Des milliers de solliciteurs le supplient de leur accorder des faveurs, et il lui faut bien faire certaines concessions pour populariser le nom de son gouvernement et son propre nom. Mais il en sera de cette dépense comme de celle que l'on a faite dans mon comté pour la construction d'un quai, elles tourneront au désavantage de l'honorable ministre, car le public n'est pas lent à se former une opinion sur les hommes publics qui ne peuvent tenir leurs promesses.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dieu merci, je n'ai jamais prononcé de discours imprudents comme ceux que m'attribue l'honorable député. J'ai toujours été en faveur d'une politique de progrès, et je mets en pratique aujourd'hui ce que j'ai préconisé dans le passé.

Kingston—Bâtiments militaires—Ecurie pour la batterie de campagne, $5,000.

M. OSLER : Avec la permission du comité, je me permettrai de revenir sur le crédit affecté à la ville de Kingston, afin de pouvoir poser une question. On m'a dit que le collège à cet endroit n'était pas convenablement aménagé pour les élèves durant la saison d'hiver. Il paraîtrait qu'il n'y a pas là de patinoir et que la salle de gymnase est dans un état peu convenable. Je crois même qu'il n'y a là aucun endroit d'amusement, et les élèves sont forcés d'aller en ville pour cela.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous nous proposons de construire un gymnase à Kingston.

M. OSLER : Seulement un gymnase, ou——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai bien peur qu'il n'y ait pas de patinoir.

M. BRITTON : Il existe a Kingston un patinoir ouvert, et comme les élèves peuvent aussi s'amuser à se promener en traîneau à voile sur la glace, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de construire un patinoir à cet endroit. Les élèves peuvent préparer eux-mêmes un patinoir sur la glace du lac, quand cela leur plaît, et le patinage dans ces conditions est un exercice bien plus salutaire.

M. CLARKE : Avant que ce crédit soit adopté, je me permettrai de demander au ministre des Travaux publics, si l'on doit proposer l'adoption d'un crédit supplémentaire afin de pourvoir réparer la salle d'exercices à Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les dépenses sont déjà trop élevées cette année pour que cela soit possible.

M. TAYLOR : Aucune somme d'argent n'est demandée pour faire des améliorations aux deux édifices publics de Gananoque—le bureau de poste et la douane. Un système d'égouts a été placé dans le bureau de poste ainsi qu'une nouvelle couverture, mais cette dernière s'est brisée et est dans un état dangereux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte en chef du département me dit qu'il possède tous les renseignements voulus à ce sujet, et que l'on prendra sur le crédit général le montant nécessaire pour faire ces réparations.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Edifices publics, Manitoba—Winnipeg—Bâtiments des immigrants, infirmerie (à voter de nouveau, $4,600 périmés), $10,000.

M. SPROULE : S'agit-il uniquement de réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il s'agit de la construction du nouvel édifice et d'une infirmerie.

Edifices publics—Construction de dépôts d'armes (à voter de nouveau), $28,000.

M. SPROULE : Où doit-on construire ces dépôts d'armes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne suis que le constructeur dans ce cas-ci ; je construis là où le ministère de la Milice me l'indique.

M. SPROULE : Sait-on combien ces édifices vont coûter ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons l'intention de les construire à aussi bon marché que possible—$3,000 ou $4,000 chacun.

M. BENNETT : Afin que l'honorable ministre ne l'oublie pas, je me permettrai de lui demander de bien vouloir prendre en considération la réclamation de la ville d'Orillia, où se trouvent les quartiers généraux de deux compagnies importantes, et qui compte à part cela, une population de 6,500 âmes.

M. WALLACE : S'agit-il dans le cas actuel de dépôts d'armes pour des compagnies ou pour des bataillons ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Ils seront construits aux quartiers généraux des bataillons.

M. WALLACE : Le département se propose-t-il de conserver également les armes aux quartiers généraux de chaque compagnie ?

Le MINISTRE DE LA MILICE : Dans certains cas, il sera nécessaire de laisser des

dépôts d'armes là où se trouvent certaines compagnies, mais règle générale, là où le régiment compte toutes ses compagnies dans un rayon assez restreint, il est à désirer que les dépôts d'armes soient aux quartiers généraux des bataillons. Je dois ajouter que les membres de l'état-major et moi-même avons quelque peu changé d'idée à ce sujet. Chacun de ces dépôts d'armes devra coûter environ $2,000 à $2,500.

M. GOULD : J'ai écouté avec plaisir les remarques de l'honorable ministre de la Milice, mais il me semble que dans certains cas, principalement pour la province d'Ontario, là où les compagnies sont dispersées un peu partout, il sera bien difficile de s'en tenir à la règle établie et de laisser les dépôts d'armes aux quartiers généraux seulement. Mon comté a une longueur d'environ 70 milles, et la compagnie, pour la formation de laquelle nous demandons au ministre un certaine somme d'argent, se trouvera à peut-être 60 milles de Whitby, où sont les quartiers généraux actuels du bataillon. Si les armes sont déposées à cet endroit, les volontaires ne pourront s'en servir que durant deux ou trois jours par année. Ce qui revient à dire qu'elles ne seront daucune utilité. Si l'on veut que ces armes soient de quelque utilité, il faut les placer entre les mains des volontaires afin que ces derniers en apprennent le maniement.

Je crois qu'au moins quant à ce qui concerne le comté d'Ontario, les montants pourraient être divisés. On pourrait accorder un certain montant pour établir des dépôts d'armes à différents endroits, et ce projet serait loin de coûter aussi cher que l'édifice actuel pour lequel on demande de $20,000 à $30,000. Il existe actuellement sept compagnies dans le comté, et il est question d'en former une huitième, qui se trouvera à cinquante ou soixante milles de distance des quartiers généraux du bataillon. Ces volontaires refuseront certainement de former partie de cette nouvelle compagnie, si on ne leur assure qu'ils pourront se servir librement des armes qui leur sont destinées.

M. HUGHES (Victoria) : Où doit-on construire ces dépôts d'armes ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'endroit n'est pas encore choisi. Le ministre de la Milice m'indiquera les endroits où il veut que ces dépôts d'armes soient construits.

M. BLAIN : L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelles sont les améliorations qu'il entend faire au dépôt d'armes de Brampton ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai entendu dire que l'on avait l'intention d'aménager à cette fin une chambre de l'édifice public.

M. BLAIN : Des soumissions ont-elles été demandées à cet effet ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme il s'agit d'une dépense peu importante, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de demander de soumissions. Le tout devra coûter environ $1,000.

M. BLAIN : Est-ce que ces travaux seront exécutés sous la direction du ministère de l'honorable ministre ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La chose nous a été demandée.

M. BLAIN : J'avais entendu dire que des soumissions à cet effet avaient été demandées et reçues par le ministère.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le crois pas, du moins la chose n'a pas été faite à ma connaissance.

M. BENNETT : Je demanderai au ministre de la Milice de prendre en considération la demande faite par la ville d'Orilla d'un dépôt d'armes. Dans le comté de Simcoe, il existe un dépôt d'armes, à Barrie, qui est utilisé par deux compagnies, et, si je ne me trompe, il en existe un autre à quelques milles plus loin. Dans la ville d'Orillia, il y a deux compagnies, et de l'autre côté de la baie, dans le comté d'Ontario, sur la réserve de Rama, il y a une autre compagnie.

M. GOULD : Cette compagnie n'existe pas encore. Une demande a été faite à cet effet, et je crois que l'année prochaine il y aura une compagnie à cet endroit.

M. BENNETT : Il y a aussi une compagnie au village de Cold Water, situé à quelques milles d'Orilla. Ainsi donc, le dépôt d'armes que l'on pourrait construire à Orillia serait utilisé par quatre compagnies.

M. HUGHES (Victoria) : Je me permettrai de faire remarquer au ministre de la Milice qu'il serait peut-être préférable de conseiller au ministre des Travaux publics de construire de jolis petits bâtiments que l'on utiliserait comme dépôts d'armes. Cela ne coûterait pas plus cher et donnerait beaucoup plus de satisfaction que le mode adopté jusqu'ici de centraliser toutes les armes destinées à un bataillon au même endroit.

Installations, mobilier, etc., pour nouveaux bureaux, division de l'arpenteur général, département de l'Intérieur, $15,500.

M. TAYLOR : Si je comprends bien, cette somme de $15,500 est destinée à l'installation et à l'achat du mobilier pour un nouvel édifice que l'on se propose de construire sur la rue Metcalfe. On me dit que le gouvernement a loué cette propriété pour dix ans à raison de $3,000 par année.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est bien cela.

M. TAYLOR : Si je suis bon juge dans ces questions de propriété, le gouvernement paie tout simplement 15 pour 100 d'intérêt sur le capital, pour l'usage de cet édifice. Je suis prêt à entreprendre la construction d'un

semblable pour $12,000. On me dit que l'emplacement coûtera $5,000, et l'on demande une somme additionnelle de $15,500 pour meubler cet édifice, soit $20,000 en tout. Je me demande pourquoi le gouvernement paie 15 pour 100 pour de l'argent quand il peut s'en procurer à 3 pour 100. Je ne crois pas que ce soit là ce que l'on peut appeler agir en hommes d'affaires. Il doit y avoir dans ce cas-ci, comme dans le cas de l'édifice Seybold, anguille sous roche. On a commencé la construction de cet édifice depuis l'ouverture de la présente session, les travaux sont poussés avec toute la rapidité possible et l'édifice devra être prêt à recevoir ses occupants dans quelques jours.

Comme le gouvernement dispose de grandes étendues de terrain, il lui aurait été facile de construire un édifice aussi rapidement. Je ne crois pas que ce soit là ce que l'on peut appeler un sage emploi des deniers publics. Parce que l'honorable ministre a un ami à protéger, il réussit à lui obtenir la construction d'un édifice et il convient de lui payer, à titre de loyer, une somme annuelle de $3,000 par année durant dix ans. Le ministre des Travaux publics a souvent dit que le gouvernement ne pouvait conclure de contrats pour plus d'un an, mais en voici un qui couvre une période de dix ans, et dans l'espace de cinq ans, il paie en loyer la valeur de la propriété.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami est dans l'erreur, d'abord, je ne crois pas que l'honorable député, qui est un homme d'affaires, puisse s'engager à construire un édifice comme celui-là pour $12,000. On me dit que les entrepreneurs de la bâtisse reçoivent $17,000. MM. Ahearn et Soper vont préparer les portes eux-mêmes et exécuter tous les autres travaux requis pour compléter l'édifice. Une fois terminé, cet édifice, y compris l'emplacement, devra coûter environ $25,000. Je ne crois pas faire là une évaluation exagérée. Ceux qui demeurent à Ottawa et qui savent à quoi s'en tenir sur la valeur de la propriété, partageront mon opinion sur ce point. Je ne dis pas que nous ne payons pas trop cher, j'ai déjà admis que le mode suivi à ce sujet était mauvais. Mais je me demande aussi si la Chambre consentirait à m'accorder un million additionnel pour construire un autre édifice ? Une telle propostion de ma part ne rencontrerait même pas l'approbation des honorables membres de la droite, qui ont pourtant une certaine confiance en moi. Je crois que la Chambre serait unanime à rejeter ma demande.

M. WALLACE : Avant d'abandonner la discussion des item concernant les édifices publics, j'ai une question à poser. Je n'étais pas ici quand les crédits destinés aux édifices publics d'Ontario ont été adoptés. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) me dit que l'on a adopté un crédit pour la construction d'un bureau de poste à Toronto-Junction.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions que l'honorable député voudra bien me poser.

M. WALLACE : A-t-on choisi l'endroit où ce bureau de poste doit être construit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me propose de visiter cette localité et de voir moi-même au choix d'un emplacement. Je veux construire un édifice aussi vite que possible. Je n'ai pas l'intention de dépenser une somme bien considérable, car nous avons inauguré une nouvelle politique à ce sujet, mais je vais donner à mon honorable ami et à ses commettants un édifice dont ils seront satisfaits.

M. WALLACE : Je n'ai pas demandé la construction de cet édifice.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'espère que l'honorable député l'acceptera quand même de ma part, comme un souvenir des relations amicales que nous avons eues ensemble.

M. BENNETT : Je vois par la liste des crédits que l'on se propose de construire au moins 15 quais dans la province de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable ministre voudrait-il nous dire quelle est la politique que son ministère entend suivre au sujet de la construction de ces quais? A-t-on l'intention de construire ces quais dans les différentes villes et les différents villages où il existe déjà des quais appartenant à des particuliers, ou bien si l'on se propose de construire ces quais là où les particuliers ne se sont pas crus justifiables de le faire jusqu'ici à cause du peu d'importance du trafic? L'honorable ministre a-t-il l'intention de parcourir toutes les provinces, toutes les villes et les villages du pays où il existe des quais appartenant à des particuliers, et d'y construire d'autres quais, pour faire concurrence aux premiers, ou bien se propose-t-il d'en construire là où le trafic n'a pas été assez considérable jusqu'à présent pour justifier la chose?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je remercie l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) d'avoir appelé l'attention du comité sur l'état de choses qui existe dans les provinces maritimes. La Nouvelle-Ecosse est en grande partie habitée par une population de pêcheurs. Si l'honorable député vient jamais à visiter cette province, il admettra avec moi, que nous avons raison d'adopter cette politique. Les pêcheurs ont besoin de quais et de jetées. Les tempêtes sont excessivement dangereuses sur le littoral des provinces maritimes, ainsi que sur l'océan Atlantique, et ces pêcheurs ne peuvent exercer leur industrie à moins d'avoir des havres et des quais pour se mettre à l'abri durant la tempête. Nous ne demandons pas des montants bien considérables, mais je connais personnellement toute la nécessité de ces travaux. La visite

que j'ai faite dans les provinces maritimes, m'a été très utile. Il y a de longues années que l'on aurait dû adopter cette politique. Il faut accorder aux pêcheurs la protection dont ils ont besoin, autrement, leurs barques de pêche seront détruites. Si une tempête survient lorsqu'ils sont à faire la pêche sur les bancs ou en pleine mer, et s'ils n'ont pas un petit havre où ils peuvent se réfugier ils seront exposés à perdre leurs navires et à périr eux-mêmes. Je suis convaincu que cette politique devrait être suivie non seulement par le gouvernement actuel, mais par toutes les administrations qui viendront après nous.

M. ROSS : Je dois dire, en réponse à mon honorable ami, M. Bennett, qui s'oppose à l'adoption de ce crédit, que ces sommes d'argent ne sont pas destinées aux villes et aux villages, mais bien à des endroits situés sur le littoral, où les steamers peuvent accoster pour débarquer et prendre du fret. Il existe un brise-lames à Ingonish dans mon propre comté et lors de la tempête du mois de novembre dernier, qui a été d'un effet si destructeur pour la navigation dans les différentes parties des provinces maritimes, les pêcheurs étaient autant à l'abri à cet endroit que s'ils se fussent trouvés dans la rivière Ottawa. Les représentants de la Nouvelle-Ecosse dans cette Chambre ne se sont pas opposés à l'adoption de tous les crédits destinés aux provinces d'Ontario, de la Colombie Anglaise ou de Québec, et il me semble que ces quelque maigres crédits, que l'on veut bien accorder à la population de la Nouvelle-Ecosse, ne devraient pas rencontrer d'objection.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est impossible de faire un meilleur emploi de l'argent public.

M. BENNETT : Nous voici en présence de deux déclarations différentes. Le ministre des Travaux publics prétend que la principale raison qui milite en faveur de la construction de ces quais, c'est qu'ils sont destinés à accorder une protection aux pêcheurs—

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est là leur principale destination.

M. BENNETT : Tandis que l'honorable député de Victoria, N.-E. (l'honorable M. Ross) ajoute que les steamers pourront accoster à ces endroits. Si cette prétention est vraie, et s'il est possible de faire une certaine somme d'affaires à ces différents quais, on trouvera certainement des particuliers disposés à en entreprendre la construction à titre d'entreprise commerciale. Si le trafic qui se fait à ces différents endroits n'est pas suffisant pour justifier les particuliers d'y construire des quais, le gouvernement n'a pas plus d'affaire à entreprendre ces travaux pour venir en aide aux propriétaires de steamers, qu'il n'a d'affaire à construire des écuries de louage, pour les confier ensuite aux gens disposés à les exploiter.

On allègue aussi, qu'il faut dépenser de l'argent public dans la province. Si c'est à ce point de vue que l'on envisage la question, c'est très bien ; mes remarques ne s'adressent pas particulièrement à la province de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable ministre demande certains crédits pour la province d'Ontario que je me propose de condamner, lorsque la Chambre sera appelée à les discuter. L'honorable ministre a déclaré l'autre soir, que l'on était sur le point d'acheter dans ma propre ville une certaine propriété. Je n'ai pas de misère à croire mon honorable ami, car je sais que quelqu'un cherche à vendre sa propriété au gouvernement fédéral.

M. McCARTHY : Comment appelez-vous ces personnes?

M. BENNETT : Si l'honorable député les connaît, il lui est facile de dire leur nom.

M. McCARTHY : Je ne les connais pas, mais j'aimerais bien à apprendre leurs noms. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi.

M. BENNETT : L'honorable député se doute peut-être de qui je veux parler.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous reviendrons sur ce sujet, quand ces crédits seront appelés.

M. BENNETT : Je désapprouve cette politique qui consiste à faire construire des quais un peu partout par le gouvernement. On a fait une tentative de même nature dans mon comté, mais elle n'a pas réussi. Sans doute, cela entraîne une certaine dépense, mais si le gouvernement ne retire pas plus d'avantages de l'argent qu'il se propose de dépenser à cette fin, dans les autres endroits du pays, qu'il en a retiré dans Simcoe-est, il est bien libre de le faire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas que l'on puisse employer les deniers publics à un meilleur usage que celui-là. Cet argent est destiné à venir en aide aux pêcheurs, dans l'exécution de leur rude métier. Que mon honorable ami se donne la peine de visiter les provinces maritimes et il constatera *de visu* que ces pêcheurs méritent de recevoir toute l'aide que l'on veut bien leur accorder. Le montant demandé n'est pas très élevé, mais on en ressentira les bénéfices dans tous les petits villages du littoral de cette province. Si mon honorable ami (M. Bennett) veut bien réfléchir un instant, il admettra avec moi que ce montant doit être voté sans murmurer.

M. INGRAM : Il me fait plaisir d'entendre l'honorable ministre déclarer qu'il est nécessaire de rendre ces havres suffisamment sûrs pour permetre aux pêcheurs d'y entrer sans danger. Si je comprends bien, la politique du gouvernement consiste à dire que lorsque les pêcheurs ont besoin d'aide pour améliorer leurs havres, le ministère des Travaux publics est disposé à le leur accorder.

Dans mon propre comté, il y a un grand nombre de pêcheurs et dans un cas particulier, comme il y avait un havre où on ne pouvait entrer et sortir sans danger, ces pêcheurs ont dû améliorer le havre à leurs propres frais. Le parti auquel j'appartiens était alors au pouvoir et je m'adressai au ministère des Travaux publics pour obtenir de l'aide, et voici ce que l'on me répondit : Nous ne pouvons faire cela, car il s'agit d'une question qui concerne exclusivement les intérêts des pêcheurs. Je m'adressai au ministre de la Marine et des Pêcheries de cette époque, et après lui avoir fait remarquer que son ministère percevait certains honoraires des pêcheurs, je lui demandai s'il ne serait pas disposé à améliorer le havre de manière à leur permettre d'y entrer et d'en sortir facilement, mais l'honorable ministre refusa de prendre aucune responsabilité dans cette affaire. Il me fait plaisir d'entendre le ministre des Travaux publics déclarer qu'il entend protéger les pêcheurs canadiens, et quand les pêcheurs de mon comté demanderont que l'on fasse des améliorations dans leur hâvre, j'espère que l'on se rendra à leur demande.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Chaque fois que l'honorable député (M. Ingram) s'adressera à moi avec une demande raisonnable, il me trouvera toujours disposé à lui donner une réponse favorable.

M. INGRAM : C'est très bien.

M. SPROULE : L'honorable ministre se propose-t-il d'adopter pour les lacs de la province d'Ontario la même politique qu'il entend suivre sur le littoral de l'Atlantique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a une grande différence entre les deux. Pour l'immense étendue de côtes que possède la Nouvelle-Ecosse nous ne demandons que $179,000, tandis que la construction d'un seul brise-lames sur les lacs exige tout ce montant.

M. SPROULE : Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. L'honorable ministre est en train de poser un principe. Le jugement rendu par le Conseil privé déclare que les pêcheries de l'intérieur appartiennent aux provinces, et par conséquent, le gouvernement fédéral n'y a pas le même intérêt que dans les pêcheries de l'Atlantique. L'honorable ministre est en frais de construire des quais pour les pêcheurs des provinces maritimes, et il vient de déclarer à mon honorable ami (M. Ingram), qu'il entend appliquer le même principe à la province d'Ontario. Après la décision rendue par le Conseil privé, l'honorable ministre persiste-t-il toujours à dire qu'il va appliquer le même principe sur les eaux de l'intérieur que sur le littoral de l'Atlantique ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement. Les pêcheurs de ce pays exploitent une des plus importantes industries du Canada. A combien de millions de dollars s'est élevée l'exportation de notre poisson l'année dernière ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : A environ $17,000,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : S'il y a un commerce qui mérite d'être protégé et qui est digne de notre intérêt, c'est bien celui-là.

M. SPROULE : Je n'y ai pas d'objection.

M. HENDERSON : Comment se fait-il que la Chambre soit appelée à voter de nouveau un si grand nombre de crédits ? Pourquoi n'a-t-on pas dépensé cet argent l'année dernière ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il nous faut agir avec une certaine prudence dans ces matières et l'année dernière, il existait un grand nombre de travaux dont les études avaient été faites avec trop peu de soin. De plus, le parlement a prorogé dans le mois de juillet.

M. HENDERSON : Je crois, M. le président, que le gouvernement devrait vous fournir un dictionnaire de prononciation pour ces rudes noms de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il s'acquitte très bien de sa tâche.

M. FRASER : J'ai rarement vu faire mieux de la part d'un homme d'Ontario.

M. HENDERSON : New-Harbour est probablement cet endroit dont nous avons tant entendu parler il y a une couple de sessions passées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons obtenu tous les renseignements nécessaires depuis ce temps.

M. SPROULE : Avant que ce crédit soit adopté en dernière délibération, je crois que l'honorable ministre devrait déposer sur le bureau de la Chambre une carte indiquant où sont situés ces différents endroits.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai cette carte dans mon pupitre. La voici. Tous les endroits pour lesquels on demande des crédits y sont indiqués.

M. BENNETT : Je vois que la leçon de l'autre jour vous a servi.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je connais mon affaire.

Havres et rivières—Ile du Prince-Edouard, $43,450.

M. SPROULE : Combien va coûter le brise-lames de Summerside ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le montant du contrat est de $55,000. Ce brise-lames coûtera un peu plus que cette somme.

Havres et rivières—Nouveau-Brunswick, $180,-950.

M. WALLACE : Veuillez nous donner quelques explications au sujet du brise-lames de Dorchester.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le contrat est accordé pour cette entreprise. La plus basse soumission, qui était de $27,700, a été acceptée. L'entreprise a été adjugée le 23 mars dernier.

M. FOWLER : Qu'est-ce que le ministère entend faire au sujet du quai de Campbellton ? A-t-on l'intention d'acheter le quai Shires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que nous devrions acheter ce quai.

M. FOWLER : On me dit qu'il faut payer des droits de péage aux deux quais, et il serait à désirer que ces deux quais fussent placés sous la même juridiction.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai l'intention d'acheter ce quai, mais je ne veux pas payer trop cher.

M. FOWLER : Vous demandez un crédit de $1,000 pour réparer le quai de Dalhousie. On me dit que c'est gaspiller de l'argent que d'entreprendre de réparer ce vieux quai d'une manière temporaire. Ce sont des réparations d'un caractère permanent qu'il faut. Je ne suis pas personnellement au courant des faits, et je me contente de donner les renseignements que l'on m'a fournis. On prétend qu'avec $2,500 ou $3,000, il y aurait moyen d'exécuter des réparations de nature permanente.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur en chef nous dit que ce crédit est destiné à payer les réparations à faire au quai actuel ; mais je remercie quand même l'honorable député des renseignements qu'il a bien voulu me donner. Nous allons faire plus attention maintenant.

M. FOWLER : Je crois que l'honorable ministre ferait bien de donner instruction à M. Shewan de préparer un rapport indiquant combien cela coûterait pour réparer ce quai d'un manière convenable.

Quais en eaux sujettes à marées, rivière Saint-Jean et ses tributaires, $3,000.

M. FOWLER : L'honorable ministre voudrait-il bien fournir des détails au sujet de ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous allons payer à même ce crédit-là notre part du coût des travaux exécutés par le gouvernement provincial ; je ne saurais dire si nous avons tort ou raison d'agir ainsi.

M. FOWLER : Vous avez absolument raison ; mais pourriez-vous nous fournir des détails ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai pris pour règle de ne payer aucuns travaux dont les plans ne m'auraient pas été fournis tout d'abord ; avant de payer, il faudra que je voie les plans du gouvernement provincial.

M. FOWLER : Est-il demandé un crédit pour la construction d'un quai à Gondola-Point, comté de King, N.-B. ? Il faudrait un quai à cet endroit-là ; le gouvernement provincial ayant voté un crédit à cette fin, je voudrais savoir de l'honorable ministre si le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'est mis en communication avec lui à ce sujet.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLIC : Il n'y a pas eu d'inscription particulière au budget par rapport à la construction de ce quai-là ; mais le crédit destiné à des objets de ce genre comprend tous les montants requis pour cette année.

Havre de Saint-Jean—Eperons à la base du Fort Dufferin, $1,000.

M. HUGHES (Victoria) : L'endroit où les Huguenots français ont mis le pied pour la première fois sur le sol de ce pays se trouve du côté nord de la rivière Saint-Jean, et le fort construit jadis à cet endroit, est presque en ruines. Comme il s'agit là d'un évènement qui concerne la race à laquelle l'honorable ministre appartient et qui rappelle de plus les premiers jours de l'histoire de ce pays, je crois que le gouvernement devrait exproprier le terrain sur lequel se trouve construit ce fort et conserver le tout comme une relique du passé.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il est possible que le gouvernement adopte l'idée émise par l'honorable député, et je remercie mon honorable ami d'avoir bien voulu me faire remarquer la chose. Il ne s'agit pas là d'une question de race, mais uniquement d'une question historique.

M. WILMOT : A-t-on demandé un crédit pour faire disparaître le banc de sable qui obstrue l'entrée du port de Saint-Jean ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette question est très importante. Je demande cette année au parlement de voter un certain montant pour construire un dragueur hydraulique qui sera terminé pour l'ouverture de la navigation l'année prochaine. Grâce à ce nouveau dragueur j'espère pouvoir améliorer le port de Saint-Jean sans que cela coûte trop cher. On sera peut-être forcé cette année de faire quelques travaux, mais l'exécution des véritables améliorations devra être retardée jusqu'à l'année prochaine. Je crois que nous pouvons maintenant étudier les crédits destinés à la province de Québec, qui ne contiennent aucun item qui soit de nature à soulever la discussion.

M. SPROULE : L'honorable ministre pourrait-il nous dire dans quels cas il s'agit de nouveaux travaux, et de réparations ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il n'y en a qu'un petit nombre de nouveaux, dix ou plus, dans toute la liste des crédits destinés à la province de Québec. Si on le désire, j'indiquerai la chose dans chaque cas, à mesure qu'on en fera la lecture.

M. BENNETT : L'argent que l'on demande pour ces quais dans la province de Québec n'est certainement pas destiné à venir en aide aux pêcheurs.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quant à ce qui concerne les comtés de Gaspé, Bonaventure et Rimouski, ces quais sont pour le plus grand avantage des pêcheurs. Mais les pêcheurs ne sont pas les seules personnes qui se servent des quais.

M. BENNETT : Sont-ils construits pour les propriétaires de steamers qui désirent accoster à ces endroits ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Bien peu de steamers touchent à ces endroits. Mais il se fait un trafic considérable dans le bas du fleuve Saint-Laurent avec les goélettes.

Ports et rivières—Québec—Hull—Débarcadère (à voter de nouveau), $5,000.

M. BENNETT : Où est situé ce débarcadère à Hull ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Vis-à-vis d'ici sur la rivière Ottawa.

M. BENNETT : Y a-t-il un grand nombre de pêcheurs à cet endroit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, mais il y a une belle population.

M. BENNETT : Vous devriez retrancher ce crédit.

Iles aux Grues—Rive nord—Construction du quai et achat de terrain (à voter de nouveau), $7,500.

M. MORIN : Pourquoi le gouvernement place-t-il ce quai du côté nord de l'île ? Les navires n'arrêtent pas à cet endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est parce que le village se trouve du côté du nord.

M. MORIN : Quels sont ceux qui se rendent à cet endroit avec les steamers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une foule de personnes. Ces gens n'ont pas d'autres moyens de communication. La population de cette île est complètement isolée. Le moins que nous puissions faire pour elle c'est de lui construire un quai.

M. MORIN : Je n'ai jamais entendu dire qu'un steamer s'était rendu à cet endroit. L'île est très petite, et le steamer qui part de Québec et fait le service de la rivière Saguenay n'arrête jamais là. Un certain nombre de petits yatchs et quelques goélettes constituent tous les navires qui voyagent entre l'île et la terre ferme.

M. HENDERSON : Quelle est la population de cette île ?

M. MORIN : Elle n'est pas nombreuse.

M. BENNETT : C'est aussi bien de laisser dépenser un peu d'argent à cet endroit tandis qu'on en est en frais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a longtemps que ce quai est demandé.

M. MONK : Je partage l'opinion exprimée par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) lorsqu'il a parlé de la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement est en frais de construire un nombre considérable de quais dans tout le pays, et je n'hésite pas à dire, sans vouloir indiquer aucun endroit en particulier, que quelques-uns de ces quais sont loin d'être aussi importants que l'honorable ministre veut nous le faire croire. Ces quais finiront par coûter énormément cher, car il faudra les entretenir. Mais il est bon de ne pas oublier que nous sommes tous intéressés à voir s'améliorer la route du Saint-Laurent. Je crois que ce crédit serait bien mieux employé à améliorer les phâres et le service des signaux sur le fleuve en aval de Québec, et de ce dernier endroit jusqu'à Montréal, ainsi qu'à creuser le chenal et à donner au port de Montréal toutes les commodités nécessaires. Je sais que le ministre des Travaux publics s'intéresse à tout ce qui concerne l'amélioration de la route du Saint-Laurent. Cette dépense d'un quart de million pour quais est probablement le résultat des sollicitations faites auprès de l'honorable ministre par les représentants des différents comtés intéressés. Cependant, je suis convaincu que la province de Québec retirerait des bénéfices beaucoup plus considérables de cet argent s'il était employé à améliorer la route du Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon honorable ami (M. Monk) ferait bien de ne pas oublier que cette longue liste contient peu de crédits destinés à de nouveaux travaux. Il s'agit, presque dans chaque cas, de quais construits il y a dix, quinze ou vingt ans passés. Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami au sujet de ces travaux et je les crois très utiles. Je m'intéresse beaucoup à l'amélioration de la route du Saint-Laurent, mais il ne faut pas oublier que la population des comtés de Gaspé, Bonaventure et autres districts situés le long du Saint-Laurent doivent vendre leurs produits sur les marchés de Montréal, de Trois-Rivières et d'ailleurs. Or, comment veut-on qu'ils puissent vendre leurs produits s'ils n'ont pas de quais ? Ces quais sont non seulement utiles, mais le plus grand nombre sont absolument nécessaires.

Port de Trois-Rivières—Quais supplémentaires en eau profonde, $25,000.

M. SPROULE : Cette somme sera-t-elle suffisante pour compléter les travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; je crois qu'il faudra de $75,000 à $100,000 pour compléter ces travaux. C'est là un des ports du pays dont le trafic se développe le plus rapidement. Mon honorable ami n'ignore pas qu'il y a de vastes fabriques d'établies sur le Saint-Maurice, à Shawinigan et à Grand-Mère. Cette entreprise est commencée et le contrat accordé. Je dois ajouter que les commissaires du port ont jusqu'à présent fait tous les travaux à leurs propres frais, mais leurs ressources sont épuisées.

Lévis—Bassin de radoub—Grue mobile, etc., $10,000.

M. BENNETT : Est-ce que quelques-uns de ces docks ou quais sont achetés des particuliers ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas un seul.

M. BENNETT : Cela est réservé pour Ontario.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ontario est une province de progrès.

M. BENNETT : Et elle est dotée d'un bon groupe de spéculateurs.

M. SPROULE : Pourquoi cette grue mobile?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est pour travailler sur le bassin de radoub.

Lac Témiscamingue—Dragage, $10,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a beaucoup de dragage à faire dans les petites rivières et dans le lac lui-même, ainsi qu'à l'embouchure de la rivière. On a construit jadis un grand nombre de quais sur les bords du lac, et il faut creuser autour pour pouvoir y aborder.

Malbaie—Prolongement du quai, $8,000.

M. MONK : Est-ce que le quai de la Malbaie appartient au gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, il a été construit par le gouvernement.

M. BENNETT : Existe-t-il une ligne de steamers dont les navires touchent à ce quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, la Malbaie est maintenant une ville assez importante et un endroit très fréquenté par les étrangers durant la saison d'été.

M. BENNETT : Quel est le montant des droits de quaiage perçus à cet endroit, l'année dernière, par le gouvernement?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le ministre de la Marine et des Pêcheries qui est chargé de la perception de ces droits de quaiage.

M. BENNETT : Je désire attirer l'attention de la Chambre sur une liste considérable qui se trouve à la page P—183 du rapport de l'auditeur général. On énumère dans cette liste les noms de tous les quais où il n'a pas été perçu un seul dollar de droits, et le nom du quai de la Malbaie figure parmi ceux-là. Il n'a donc pas été perçu un centin à cet endroit durant l'exercice 1899-1900. Les honorables membres de la droite doivent éprouver un malin plaisir à parcourir le pays et à annoncer partout que ces millions ont été votés sans aucune opposition. Pour notre part, nous devons nous contenter de demander des explications, et d'entendre les partisans du gouvernement crier avec un ensemble parfait "adopté." Mais aux yeux du public, cette tactique ne sera pas suffisante, et l'exemple récent que nous avons eu dans le comté de Bruce est là pour faire comprendre aux honorables membres de la gauche que la province d'Ontario est bien décidée de ne pas se laisser berner aux sujet de ces dépenses extravagantes des deniers publics. L'honorable ministre a déclaré que ce quai rapportait certains bénéfices au gouvernement, mais la liste que je viens d'indiquer est là pour établir le contraire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cela ne regarde pas mon ministère.

M. BENNETT : Le fait d'apprendre que ces quais pour lesquels on dépense des sommes d'argent aussi considérables ne rapportent pas un seul sou au pays sera peut-être une consolation pour les honorables députés qui s'empressent de crier "adopté" lorsqu'il s'agit d'un crédit de centaines de milliers de dollars.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui est chargé de la perception des droits sur ces quais.

M. HUGHES (Victoria) : Les estimations contiennent-elles un crédit destiné à l'exécution de quelque entreprise publique sur l'île Anticosti ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non. La seule entreprise publique à laquelle le gouvernement soit intéressée sur l'île est la ligne télégraphique à l'usage du commerce.

M. FOWLER : L'honorable ministre prétend-il que l'île d'Anticosti n'est pas la propriété du Canada?

Le MINISTRE DES FINANCES : Elle fait partie de notre domaine national.

M. FOWLER : Est-elle autant notre propriété que le Nouveau-Brunswick?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Quand l'honorable député achète une maison, est-ce que cette maison appartient à mon honorable ami ou à l'Etat? J'ai voulu tout simplement dire que nous n'avions aucun intérêt à construire des quais à cet endroit.

Quelques résolutions sont rapportées.

ACTE CONCERNANT LE CHANGEMENT DE REGNE.

Le bill (n° 154) Acte pour lever les doutes sur la continuation en exercice des juges des cours fédérales et provinciales en cas de changement de règne.—(Honorable M. Fitzpatrick) subit sa première et sa deuxième lecture.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 153) Acte autorisant le commissaire des brevets à faire droit à Eudora Sibbald.—(Honorable M. Fielding.)

Sur motion du ministre des Finances la séance est levée à 1.10 a.m. (mardi).

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 21 mai 1901.

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

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. L. N. CHAMPAGNE (Wright) : Je présente le deuxième rapport du comité chargé de surveiller la publication du compte rendu oofficiel des Débats, au cours de la session actuelle, et dont voici la teneur :

Votre comité recommande que la somme de $400, reliquat des appointments de feu Emile Tremblay, l'un des traducteurs du compte-rendu officiel des débats de la Chambre, lequel est décédé le 17 du courant, aurait légitimement touchés, s'il eût vécu assez longtemps pour compléter sa part de traduction, soit payé à son légitime représentant.

M. CHAMPAGNE : Je propose l'adoption de ce rapport en dernière épreuve.

Adopté.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PAS DU NID-DE-CORBEAU.

M. T. O. DAVIS (Saskatchewan) : Je propose, appuyé par M. Tolmie :

Que l'ordre relatif à la troisième lecture du bill (n° 57) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du Sud du Nid-de-Corbeau soit rescindé ; que le bill soit retiré et que les honoraires versés dans ce but soient remboursés, sauf les frais d'impression du bill.

M. FOWLER.

M. MACLEAN : L'honorable député, j'espère, voudra bien nous faire part des motifs qui l'engagent à retirer ce bill.

M. DAVIS : Les initiateurs de ce bill désirent le retirer.

M. MACLEAN : Pourquoi ? Ils sont venus demander une charte au parlement et cette mesure a soulevé force discussions et au sein de cette Chambre et par tout le pays. Maintenant qu'on veut retirer le bill, il convient que l'honorable député ou quelque membre du cabinet nous donne quelques éclaircissements à ce sujet.

M. SPROULE : En présence des rumeurs dont la presse du pays se fait l'écho, il importe que la lumière soit faite à ce sujet. Les initiateurs de cette mesure, assure-t-on, ont décidé de retirer le bill en question, par suite de l'assurance obtenue du cabinet fédéral qu'ils pourront construire cette voie ferrée jusqu'à la frontière sous l'empire d'une charte provinciale et de là faire un raccordement avec un chemin de fer des Etats-Unis. En pareilles circonstances, cette autorisation comporterait une violation de la loi qui les oblige à obtenir du parlement fédéral le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer au delà de la frontière. Le bill, d'après la teneur des amendements que lui a fait subir le comité des chemins de fer, donnait aux populations du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise la garantie qu'elles pourraient acheter le produit des houillères du Pas du Nid-de-Corbeau au prix payé par les consommateurs de la république voisine. Le pays tout entier et surtout la province de la Colombie Anglaise ont intérêt à savoir ce qu'est devenue cette garantie.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Lorsque ce bill a été délibéré en séance du comité des chemins de fer on a convenu que ses initiateurs devraient signer une certaine convention. Comme il n'en a rien été fait, le gouvernement ne saurait consentir à son adoption. En conséquence, les initiateurs du bill l'ont retiré. La compagnie en question paraît-il aurait obtenu une charte de la législature de la Colombie Anglaise. Cette charte n'ayant pas encore été transmise au cabinet celui-ci en ignore la teneur, et par conséquent il est impossible de faire de déclaration au sujet de l'attitude qu'il prendra à cet égard.

M. HUGHES (Victoria) : La convention en question a-t-elle été livrée à la publicité ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui, elle est venue sur le bureau, en séance du comité des chemins de fer.

La motion est adoptée, et le bill retiré.

COMITE DES IMPRESSIONS.

M. C. H. PARMELEE (Shefford) : Je propose l'adoption du sixième et dernier rap-

port du comité mixte des impressions et de la papeterie.

M. SPROULE : On n'a pas donné lecture de ce rapport.

M. PARMELEE : Ce rapport est une pure affaire de routine.

M. SPROULE : Je m'oppose à son adoption puisque nous en ignorons le contenu.

M. l'ORATEUR : La motion demeure en suspens.

EUDORA SIBBALD.

M. DAVIS : Je propose :

Que le bill (n° 154) conférant au commissaire des brevets certains pouvoirs dans le but de faire droit à Eudora Sibbald, subisse sa deuxième lecture et soit renvoyé au comité des bills d'intérêt privé.

La motion est adoptée.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU FORT QU'APPELLE.

M. JAMES DOUGLAS (Assiniboïa-est) : Je propose :

Que les réglements de la Chambre soient suspendus relativement au bill (lettre S du Sénat), amendant la loi adoptée au cours de la présente session, et intitulé : " Loi constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Fort Qu'Appelle " et que, du consentement de la Chambre, ce bill subisse maintenant ses différentes épreuves.

Ce bill ne tend qu'à modifier un seul mot et le Sénat ne s'y est pas opposé.

M. DAVIS : De quoi s'agit-il ?

M. DOUGLAS : Il s'agit tout simplement de substituer au mot " électrique ' celui de " chemin de fer."

M. DAVIS : Convertir un chemin de fer électrique en chemin de fer à vapeur est une modification qui a son importance ; et cependant l'honorable député prétend que la chose est de peu de conséquence.

La motion est adoptée, et le bill subit sa deuxième et sa troisième lecture.

M. DOUGLAS : Je propose que la Chambre se forme en comité afin de délibérer le bill en question.

M. SPROULE : Le comité des chemins de fer, m'informe-t-on, s'oppose carrément à la modification proposée, en raison de l'insuffisance de l'avis. Il est hors de doute que nous commettons ici une infraction des règles de la procédure.

Le PREMIER MINISTRE : L'objection de l'honorable député a sa raison d'être ; mais la modification proposée, paraît-il, ne portant que sur un seul mot, serait de peu de conséquence.

M. SPROULE : Cet amendement peut avoir de graves conséquences.

Le PREMIER MINISTRE : Nous verrons ce qui en est lorsque le bill sera à l'étude en séance de comité.

L'honorable M. SUTHERLAND : Si je ne me trompe, on a demandé une charte pour la construction d'un chemin de fer partant d'une jonction sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et se rendant au Fort Qu'Appelle. Il ne saurait y avoir d'objection à ce qu'on en fasse soit un chemin de fer électrique, soit une voie ferrée à vapeur ; mais certains initiateurs du projet veulent en faire un chemin de fer électrique, tandis que le représentant du district (M. Douglas) tient à obtenir pour la compagnie le pouvoir d'exploiter une voie ferrée à vapeur, au besoin. Le seul chemin de fer avec lequel cette compagnie puisse raccorder sa ligne aujourd'hui est le chemin de fer Canadien du Pacifique, et je ne conçois pas qu'on puisse s'opposer à l'établissement d'une voie ferrée à vapeur.

M. DAVIS : Quand on donne avis public d'un bill, ceux qui lisent cet avis supposent que la mesure délibérée et votée par la Chambre est conforme à l'avis en question. Si l'avis en question comporte l'établissement d'un chemin de fer électrique, et aujourd'hui voilà qu'on propose de le convertir en voie ferrée à vapeur. La Chambre ne saurait permettre la chose, car, bien que l'auteur du bill et autres affirment que l'affaire est de peu de conséquence, nul ne saurait dire si la population du district en question verrait ce changement d'un bon œil.

M. SPROULE : L'embarras est qu'une partie de la loi s'applique exclusivement aux chemins de fer électriques et l'autre partie aux chemins de fer à vapeur. Quand ce bill a été délibéré en séance de comité, il s'agissait uniquement de l'établissement d'un chemin de fer électrique. Or, voilà qu'on veut le convertir en chemin de fer à vapeur et l'embarras est de savoir comment il serait possible d'appliquer ici cette partie de la loi relative aux chemins de fer à vapeur ?

Le PREMIER MINISTRE : Cette modification me paraît purement technique ; mais cela va sans dire, si l'on s'oppose à la chose, le bill ne saurait être délibéré.

M. BORDEN (Halifax) : Il s'agit tout simplement de savoir si le contenu du bill correspond à l'avis. Ces jours derniers, nous avons renvoyé un bill au comité des ordres permanents, afin de faire décider si la modification proposée était bien conforme à la substance de l'avis. A mon avis, il faudrait suivre ici ce précédent.

Le PREMIER MINISTRE : Comme nous n'avons pas le temps d'aborder la discussion de ces différents points, il serait préférable, à mon avis, de renvoyer le bill au comité des chemins de fer.

M. Douglas retire sa motion et le bill est renvoyé au comité des chemins de fer.

TERRES AFFECTEES AUX FINS SCOLAIRES AU MANITOBA—COMMISSION D'ENQUETE.

M. LaRIVIERE : Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire savoir du ministre de l'Intérieur si je puis compter recevoir à brève échéance le reste du rapport de M. le juge Prendergast relativement aux terres affectées aux usages scolaires aux Manitoba, ainsi que le compte rendu des dépositions des témoins qui ont comparu devant la commission établie dans ce but?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai déjà donné ordre de faire préparer ces documents. J'avais oublié la chose depuis ; mais ce matin même je vais aller aux renseignements au ministère et m'assurer si tout est prêt.

M. La RIVIERE : La dernière partie de ce rapport ne saurait être volumineuse, et en attendant, on pourrait la déposer sur le bureau.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est facile d'obtenir ce rapport.

LOI ELECTORALE DE QUEBEC.

M. MONK : Je dois dire au premier ministre, que depuis la séance d'hier, le secrétaire d'Etat m'a informé que la requête demandant au gouvernement de mettre son veto sur la voi votée par la législature provinciale à sa dernière session, a été dûment présentée au Gouverneur général ; et que si le gouvernement veut exercer son droit de veto, il devra le faire dans le cours des six mois. Il importe donc grandement à l'auteur de cette requête qu'elle soit transmise sans retard au ministère de la Justice.

SECOND INSPECTEUR DES PENITENCIERS.

La résolution dont le comité général a rendu compte, relativement à la nomination d'un second inspecteur des pénitenciers (le très honorable sir Wilfrid Laurier) subit sa deuxième et sa troisième lectures et est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE : Je présente le bill (n° 155) amendant de nouveau la loi des pénitenciers.

La motion est adoptée et le bill subit sa première lecture.

AUGMENTATION DE L'INDEMNITE PARLEMENTAIRE.

La résolution dont le comité général a rendu compte, touchant les indemnités parlementaires des sénateurs et des députés à la Chambre des communes du Canada (le très honorable sir Wilfrid Laurier) subit sa première et se deuxième lectures et est adoptée.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 151) relatif au Sénat et à la Chambre des communes.

La motion est adoptée, et subit sa première lecture.

LA MONNAIE ROYALE.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 143) touchant l'établissement d'une succursale de la Monnaie royale à Ottawa.

M. MACLEAN : Le ministre pourrait-il nous donner une estimation des traitements des fonctionnaires attachés à cette branche de la Monnaie royale et nous dire si les fonctionnaires de tous grades appelés à remplir ces fonctions seront à la nomination du gouvernement canadien ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Voici la pratique régnante relativement au succursales de l'hôtel royal des monnaies : Ces succursales se trouvent virtuellement sous la direction de l'hôtel royal des monnaies à Londres, lequel est sous le contrôle du chancelier de l'Echiquier ou du bureau de la trésorerie. Quant aux traitements des principaux fonctionnaires dans les succursales de l'hôtel des monnaies, ils sont de £600 à £700. Les hauts fonctionnaires sont grassement rétribués, et je ne crois pas me tromper en affirmant que ces nominations se feront à Londres. Nous pourrons sans doute faire des recommandations au sujet de certains employés ; mais nous n'avons nullement le droit de faire ces nominations.

La motion est adoptée ; le bill subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité afin de le délibérer.

Article 3.

M. MACLEAN : Quand le ministre se propose-t-il de nous renseigner au sujet des différents types de pièces de monnaie qu'il veut faire frapper ? La chose est-elle laissée à l'initiative du gouvernement ou bien faut-il l'autorisation du parlement ? Par exemple, pour frapper une pièce d'argent d'un dollar, le gouvernement aurait-il besoin de l'autorisation du parlement ?

Le MINISTRE DES FINANES : A mon avis, le gouvernement n'a pas besoin de la sanction du parlement pour fixer la dénomination des pièces de monnaie. Il nous faudra probablement obtenir le consentement du palement impérial, parce que la frappe de la monnaie est réglementée dans une certaine mesure par les autorités impériales.

M. CLANCY : Le ministre ne nous a pas encore dit les conditions auxquelles les monnaies canadiennes sont frappées à l'hôtel royal des monnaies.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'hôtel royal des monnaies prend les lingots d'or et d'argent que nous lui envoyons à leur prix réel et nous fait payer le prix de la frappe, de sorte que c'est notre gouvernement qui bénéficie du profit.

M. MACLEAN : Quelle est la circulation actuelle de l'argent au Canada ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'est guère facile de le dire ; mais avant la clôture du parlement je donnerai ce renseignement.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill qui, après avoir subir sa troisième épreuve, est adopté.

PRIMES SUR LE PLOMB.

Le MINISTRE DES FINANCES (Honorable W. S. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité afin de délibérer les résolutions que voici :

Résolu,—Qu'il est expédient de prendre les dispositions suivantes afin d'encourager l'affinage du plomb au Canada :—

1. Que le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement des primes ci-après mentionnées sur le plomb affiné au Canada provenant de minerai de plomb du Canada fondu dans des fourneaux canadiens ;—

(a) Sur chaque tonne de plomb ainsi affiné pendant l'année fiscale commençant le 1er juillet 1902, $5.

(b) Sur chaque tonne de plomb ainsi affiné pendant l'année fiscale commençant le 1er juillet 1903, $4.

(c) Sur chaque tonne de plomb ainsi affiné pendant l'année fiscale commençant le 1er juillet 1904, $3.

(d) Sur chaque tonne de plomb ainsi affiné pendant l'année fiscale commençant le 1er juillet 1905, $2.

(e) Sur chaque tonne de plomb ainsi affiné pendant l'année fiscale commençant le 1er juillet 1906, $1.

2. Les dites primes seront payables semi-annuellment, le premier jour de janvier et de juillet, chaque année.

3. La somme totale payable pour les dites primes n'excédera pas $100,000 par année. Si la somme payable, aux taux, par tonne, mentionnés dans la résolution 1, sur le plomb affiné pendant la moitié d'aucune année, dépasse $50,000, alors et dans ce cas la prime payable par tonne sera réduite, à l'égard de ce semestre, à un taux par tonne qui ne portera pas au delà de $50,000 le montant des primes payables pour ce semestre.

4. Si la somme payée pour les dites primes en aucun semestre est inférieure à $50,000, la balance impayée (constituant la différence entre la somme ainsi payée et $50,000) sera portée au crédit du fonds des primes pour le semestre suivant, et pourra être payée, le dit semestre suivant, en sus de $50,000 prévues ci-dessus.

5. Le Gouverneur en conseil pourra faire les règles et règlements (y compris des règlements relatifs aux taux et impositions pour affinage) qui pourront être jugés nécessaires dans l'intérêt public pour l'application des prescriptions du présent acte, et tous paiements de primes seront subordonnés à l'observation complète des dites règles et règlements.

6. Toutes primes payables en vertu des présentes résolutions cesseront et prendront fin le trente-unième jour de juillet 1906.

Depuis nombre d'années l'industrie minière de la galène argentifère en Colombie Anglaise tient une place fort considérable. Il y a trois phases dans cette industrie ; en premier lieu, vient l'extraction du minerai ; en deuxième lieu, son traitement dans les fonderies, et en troisième lieu l'affinage du produit de la fonderie à l'affinerie où les divers éléments qui rentrent dans les lingots étant séparés, on produit le plomb et l'argent épurés. Il y a quelques années nous jugeâmes bon d'encourager, non seulement l'extraction, mais encore la fonte ou le smeltage du minerai, et en 1895 le parlement vota une loi encourageant la fonte des minerais de galène argentifère jusqu'à concurrence de $150,000. Cette loi n'est plus en vigueur, mais au cours de son application, il a été établi plusieurs hauts fourneaux. Aujourd'hui il n'y en a plus que deux en exploitation, l'un a Trail et l'autre à Nelson. L'industrie avait avait tout lieu de croire jusqu'à une date récente que ces progrès s'accentueraient davantage. En présence d'un concurrence légitime, la production du minerai de galène argentifère au Canada cette année aurait probablement atteint le chiffre de 100,000 tonnes ; mais, malheureusement, il a surgi aux Etats-Unis des évènements qui ont placé l'industrie canadienne dans une situation si désavantageuse qu'il est permis de douter si son existence même n'est pas en péril. Les compagnies qui s'occupent de l'exploitation du plomb aux Etats-Unis se sont fusionnées et ont formé une vaste coalition, connue sous le nom de compagnie américaine de fonderie et d'affinerie, au capital de $60,000,000, et tout récemment les journaux annonçaient que cette compagnie s'était coalisée avec les puissantes associations qui s'occupent de l'exploitation du cuivre, et que le capital réuni de ces entreprises atteindrait le chiffre de $500,000,000. Jusqu'ici nous avons réussi à vendre aux Etats-Unis nos minerais extraits du sol et nos lingots, produit des fonderies, mais dans ces derniers temps le gouvernement américain s'est mis en tête de traiter le Canada avec fort peu de libéralité.

Il a réglementé son tarif de façon à donner tout l'encouragement possible aux industries des Etats-Unis, et cela au point qu'il nous est très difficile d'expédier nos produits sur leurs marchés. En outre, aux Etats-Unis il existe un système d'affinage qui tourne à leur avantage et dans une certaine mesure à notre détriment.

Les Américains affinent les minerais venant de l'étranger en entrepôt et il leur est

permis d'en exporter 90 pour 100 à titre de quantité totale. Ainsi, s'ils importent $100,000 valant de minerai de plomb et qu'ils en exportent 90 pour 100, cette quotité compte à titre d'équivalent de la totalité, et ils peuvent vendre le 10 pour 100 qui reste aux Etats-Unis, où le plomb commande un prix plus élevé que sur tout autre marché du monde. Voilà comment les Etats-Unis, grâce à ce système ainsi qu'à leur politique fiscale, stimulent l'industrie de l'affinage du plomb. Depuis quelque temps, ils refusent absolument d'acheter nos minerais de plomb. Ils consentent bien à recevoir les lingots venant de nos fonderies et à les traiter dans leurs affineries, mais ils exigent un prix si élevé pour le traitement de ces minerais que cette exploitation se concentre de plus en plus aux Etats-Unis et que l'existence même de l'industrie du plomb est menacée au Canada.

Le système de primes que nous inaugurons aujourd'hui mérite une loyale épreuve. La situation économique du pays se prête parfaitement à cet essai et il y a tout lieu de croire que nous réussirons à établir cette industrie sur des bases stables. Nous proposons donc de faire pour le développement de l'industrie de l'affinage ce que nous avons fait, il y a quelques années, pour celle du smeltage.

Au début, cette industrie se bornait à l'extraction du plomb ; plus tard, nous avons accordé des primes à la fonte du minerai, et aujourd'hui, faisant un pas de plus, nous voulons stimuler, au moyen des mêmes primes, l'affinage du plomb, de sorte que nous appliquerons au pays même les différents procédés de fabrication.

Quant à savoir dans quelle mesure nous viendrons en aide à cette industrie, c'est là une question qui demande mûre délibération. Cette exploitation demande l'emploi de très forts capitaux ; car il ne s'agit pas seulement de l'établissement mais de l'exploitation commerciale du produit de la fabrication. Outre l'établissement, qui entraînera une dépense de $250,000, la compagnie qui se chargera de cette entreprise devra avoir à sa disposition de forts capitaux pour poursuivre son exploitation. Il lui faudra garder ses produits en magasin pendant une assez longue période de temps et elle ne saurait se lancer dans une pareille entreprise, sans avoir à sa disposition un capital d'un à deux millions de dollars. Nous avons donc décidé d'offrir des primes sur une échelle mobile. Les initiateurs de cette entreprise nous ont demandé une prime d'un chiffre bien supérieur à celui que nous accordons, comme du reste, cela arrive toujours dans ces demandes d'aide de l'Etat. Grâce à l'aide de ces primes fixées d'après l'échelle mobile stipulée ici, nous réussirons, espérons-le, à établir cette industrie sur une base durable.

A dater du 1er janvier prochain—car il s'écoulera bien sans doute quelques mois avant qu'on ait réussi à établir une affinerie au Canada, nous avons décidé d'accorder à

quiconque aura établi une affinerie de plomb au Canada une prime de $5 la tonne pour la première année, la totalité de la subvention étant, toutefois, limitée à $100,000 l'an. Pour la deuxième année, cette prime sera de $4 la tonne ; la troisième année, de $3 ; la quatrième année, de $2 ; et finalement de $1 la tonne. On le voit, la prime, d'après cette échelle mobile, tend à s'éteindre graduellement, et c'est là ce qu'il faut viser, en établissant pareil système. Du moment, en effet, qu'on dote ainsi une industrie quelconque, elle tend à se reposer sur cet appui dans une si large mesure que la suppression subite de la prime, l'expiration du délai stipulé, peut modifier la situation économique de l'industrie au point de mettre son existence en péril. Voilà pourquoi le gouvernement en venant en aide à cette industrie, tient à faire comprendre aux exploitants qu'ils devront, dans un avenir assez rapproché, se passer de cet appui et ne se reposer que sur leurs propres ressources.

Nous réduisons donc graduellement les primes d'année en année, de telle sorte qu'à l'expiration de la cinquième année, elles cessent complètement. Nous voulons, en outre, limiter la totalité annuelle des primes à $100,000. Pareille stipulation ne saurait, d'après nos prévisions, mettre obstacle à la légitime expansion de l'industrie ; tandis que, d'autre part, il y a tout à gagner à se former une idée précise et bien définie des obligations que nous nous imposons. Relativement au fer et à l'acier, la quantité de produits sur lesquels la prime peut se payer, est restée illimitée, et il est possible que la somme que nous serons obligés de verser dépasse de beaucoup nos prévisions. Il importe donc que la Chambre et le pays sachent bien à quoi s'en tenir sur l'étendue de l'obligation que nous assumons aujourd'hui. Il est donc stipulé que pour la première année, cette somme sera de $100,000, sur le pied de $5 la tonne ; et si, au fur et à mesure que la prime décroît d'année en année, il arrrive que la production augmente, alors les exploitants seront encore en mesure de bénéficier des $100,000, même quand le taux de la prime sera moins élevé. En outre, nous voulons que pour chaque année, cette somme soit globale et s'étende aux opérations de toute la campagne. Ainsi, s'il arrive accidentellement que la production des premiers six mois soit si minime que les exploitants ne puissent gagner la moitié de la totalité maximum de la prime et que, dans les derniers six mois, elle augmente de façon à ce qu'ils puissent gagner plus de la moitié de la prime, alors en pareilles circonstances ils pourront bénéficier de la totalité de $100,000 en une seule année.

M. WALLACE : Et l'année suivante ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Chaque année formera un tout complet.

M. WALLACE : Est-ce que la production d'une année ne pourra pas être utilisée pour

gagner partie de la prime d'une autre année ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non ; le compte de chaque année devra se clôre avec la fin de cette année, et il ne sera pas versé plus de $100,000 par année. Il est possible qu'en raison de la suspension des travaux ou pour toute autre cause, les exploitants se trouvent dans l'impuissance de produire suffisamment pour gagner $50,000. En pareilles circonstances, nous porterons à leur crédit le reliquat de la somme sur les six mois suivants, de sorte que s'ils gagnent au cours de l'année les $100,000 stipulés, ce plein montant leur sera versé.

M. HUGHES (Victoria) : Advenant qu'il y aurait un excédent de production à l'expiration de l'année, est-ce que cette plus-value ne pourrait pas être imputée sur le compte de la prime pour les six mois de l'année suivante ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, il n'y aura pas de pareil virement, ni de transfert de prime de la dernière période de l'année à la première période de l'année suivante. C'est dans l'intérêt même de l'exploitation que nous voulons que le paiement de la prime soit semi-annuel. Le compte de chaque année se clôt avec les opérations de fin d'année.

M. BORDEN (Halifax) : Si je saisis bien la pensée du ministre, il pourra être versé aux exploitants plus de $50,000 à titre de versement semi-annuel, mais la totalité de la prime d'une année ne dépassera pas $100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Précisément.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que vous quittiez le fauteuil, M. l'Orateur, je désire demander au ministre des Finances de vouloir bien renseigner la Chambre relativement à la valeur de la protection accordée aux Etats-Unis ; car il nous a dit, en effet, que le gouvernement des Etats-Unis permet aux affineurs d'exporter 90 pour 100 des produits affinés, au lieu de la quantité totale. Il importe de savoir dans quelle mesure les affineurs des Etats-Unis bénéficient de cette protection, afin de mieux apprécier la valeur de la prime que le gouvernement veut accorder à notre industrie nationale. Je tiendrais aussi à être renseigné sur la situation actuelle de l'industrie au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas encore par devers moi mes documents, car je ne m'attendais pas à ce que la question vînt si tôt sur le tapis. Mais, parlant de mémoire, je pense que de 1898 à 1900, la production du minerai de plomb argentifère au Canada représente une valeur totale de $20,000,000. Pour 1900, la valeur de cette production est de $5,000,000. Il y a tout lieu de croire que cette production augmenterait, en facilitant l'exploitation de cette industrie.

Quant à la valeur de l'aide de 10 pour cent accordée aux affineurs des Etats-Unis, on m'affirme qu'elle équivaut à $5 la tonne. Je tiens ce renseignement de personnes intéressées dans l'industrie du plomb. Bien que l'établissement de cette industrie doive nécessairement être confié à une ou deux compagnies puissantes, et plus probablement encore à une seule, cependant, une importante députation composée de tous les représentants de l'exploitation du plomb en Colombie s'est rendue à Ottawa, n'hésitant pas à faire ce long trajet, afin de plaider leur cause auprès du cabinet, et j'ai tout lieu de croire que les mineurs, les affineurs et tous les intéressés collectivement approuvent ce projet. En effet, bien que la prime soit accordée à l'affinage du minerai, il est parfaitement entendu que sans affinerie l'existence de la fonderie est impossible, et sans la fonderie l'exploitation du mineur cessserait.

M. MACLEAN : Le grand enseignement qui se dégage de cette résolution c'est qu'on confesse à la face du ciel qu'il est possible de légiférer de façon à développer les intérêts nationaux et à protéger nos industries domestiques contre les déloyales attaques des nations étrangères. Un quart de siècle durant, les libéraux nièrent le principe du protectionnisme et le rôle paternel de l'Etat. Or, voilà qu'aujourd'hui, adjurant leur passé, ils font leur nouvelle profession de foi politique ; oui, ils ont foi aujourd'hui aux droits de douane, non seulement aux droits ad valorem, mais aux droits spécifiques ; ils ont foi aux droits d'exportation, tenant à ce que le bois en grume soit fabriqué au pays ; ils ont foi aux primes de tout genre. Chose encore plus significative que cette proposition, le chevalier d'Oxford (l'honorable sir Richard Cartwright), avec une éloquence sans rivale dans nos annales politiques, approuve ce qu'il a condamné pendant un quart de siècle. Son silence est le plus éloquent témoignage qui ait jamais été rendu en faveur du protectionnisme. Je suis heureux de pouvoir au moins féliciter le parti libéral de ce pas dans la voie du progrès, et je tiens à dire au député d'Oxford-sud combien je lui sais gré de son silence plein d'éloquence. Quelle est la conséquence du programme ainsi formulé par le parti libéral ? Force leur est bien, par la logique même des choses, de faire un pas de plus et d'adopter la réciprocité des tarifs.

Aujourd'hui le Canada souffre du tarif hostile établi par les Etats-Unis dans le but d'ostraciser les industries canadiennes non seulement du marché américain mais des marchés du monde entier, si possibilité il y a. Il n'y a plus qu'un pas à faire dans le sens d'une véritable politique et ce n'est plus qu'une question de temps. Force sera bien au parti libéral d'adopter ce système et le

député d'Oxford-sud (sir Richard Cartwright) ne saurait lui refuser l'appui de son silence si plein d'éloquence ; car ce n'est qu'en opposant tarif à tarif que le Canada pourra concurrencer sérieusement les Etats-Unis.

M. BOURASSA : Je n'entends nullement me lancer, à l'instar de l'orateur qui m'a précédé (M. Maclean) dans des considérations théoriques sur le protectionnisme ; car le pays le sait parfaitement, ce régime existe bel et bien aujourd'hui au Canada. Cependant, à titre de partisan du protectionnisme mitigé, je l'avoue, je commence à craindre que le gouvernement n'aille trop loin dans la voie où il s'engage.

Il est une industrie qui attira jadis au pays des capitaux considérables ; je veux dire l'industrie des phosphates, dont l'exploitation se faisait surtout dans la province de Québec. Ceux de mes collègues qui sont au courant de cette industrie le savent, l'exploitation des phosphates fut jadis l'une des industries minières les plus florissantes du pays. C'est surtout dans les cantons situés au nord de la vallée de l'Ottawa que se faisait cette exploitation minière. Des capitalistes anglais, américains et français engagèrent à cette époque des millions de dollars dans cette industrie. Mais, plus tard surgit la concurrence provoquée par la découverte de phosphates de qualité inférieure tant en Algérie qu'en Floride et dans la République Argentine.

Bien que les phosphates de la vallée de la Lièvre soient de qualité supérieure à ceux du monde entier, ainsi que l'attestent les prix décernés à l'exposition de Philadelphie et à celle de Paris, en 1878, cependant les frais de cette exploitation minière au Canada étant plus élevés qu'ils ne l'étaient en Floride et dans la République Argentine, force fut à nos propriétaires de mines de renoncer à leur exploitation.

A diverses reprises, les propriétaires de ces mines agitèrent la question d'une prime à obtenir du gouvernement canadien. Même l'hiver dernier, quelques-uns d'entre eux ont fait des démarches dans ce sens auprès du cabinet. Certains représentants de ces compagnies m'ont demandé de faire valoir leur cause auprès du parlement. A mon avis, leur ai-je fait observer, le gouvernement et la majorité des députés au parlement ne sont point partisans du système des primes à l'industrie, ayant été à titre de partisans du libre-échange dans une certaine mesure ; et, ai-je ajouté, si l'on a maintenu en vigueur les primes accordées à l'industrie du fer, c'est que, ainsi que l'a fait observer le ministre des Finances à cette époque, l'industrie de la fonte du fer doit son développement à l'établissement de ces primes. Je me rangeai, à cette époque, à l'avis du ministre des Finances, tout comme j'abonde encore aujourd'hui dans son sens au sujet de la résolution en discussion ; mais, puisqu'on veut accorder des primes à de nouvelles industries et encourager ainsi des exploitations situées dans un territoire de moindre étendue que celui de l'industrie du phosphate, je ne vois pas pourquoi on refuserait d'accéder à la demande de ceux qui veulent faire revivre une industrie jadis si florissante, qui avait attiré au pays $30,000,000 et fourni de l'emploi à des milliers de mineurs canadiens, et cela surtout lorsqu'ils demandent une prime inférieure à celles accordées à toute autre industrie nationale. Les propriétaires de mines de phosphate, si je ne me trompe, se contenteraient d'une prime annuelle de $2 la tonne, pour leurs produits fabriqués, destinés à l'exportation. Ils ne demandent pas de prime en faveur de l'article destiné à la consommation domestique. Outre que le développement de cette industrie assurerait de l'emploi aux ouvriers canadiens, nos cultivateurs en bénéficieraient grandement, puisque cette exploitation leur fournirait un des meilleurs engrais connus à l'agriculture moderne. De fait, le phosphate de chaux est l'un des engrais qui ont permis aux cultivateurs belges et français de donner à leur exploitation agricole le merveilleux développement qu'elle a subi depuis quelques années.

Les engrais chimiques figurent parmi les articles les plus dispendieux que le cultivateur canadien doit utiliser pour l'amélioration de son exploitation agricole ; or, voici une industrie dont la matière première se rencontre au centre même du Canada, sur les bords de la rivière Ottawa, dans une contrée où les moyens de communication et de transport par voie fluviale et terrestre ne laissent rien à désirer ; une industrie, dis-je, qui pourrait commander d'immenses capitaux, et qui demande surtout de la main-d'œuvre ; bref, une industrie à l'exploitation de laquelle il a fallu renoncer, faute d'encouragement et par suite de la concurrence désastreuse des phosphates étrangers.

Sans vouloir en rien récriminer contre la prime que le gouvernement veut accorder à l'industrie du plomb, j'espère qu'il tiendra compte des titres de l'industrie des phosphates, industrie si essentiellement canadienne et qu'à la prochaine session il sera en mesure de lui accorder une prime.

M. SPROULE : J'ai jadis approuvé l'établissement d'une prime en faveur de l'industrie du fer, et je ne m'oppose nullement à la proposition tendant à accorder une prime à l'industrie du plomb, car c'est là un nouveau pas dans le sens du protectionnisme, système dont j'ai toujours été partisan. Du moment qu'il y a lieu d'espérer qu'on réussira à donner l'essor à une nouvelle industrie au moyen d'une prime, il est légitime de le faire. Quant à l'exploitation des phosphates, c'est là une industrie que j'ai toujours favorisée et que je désire voir revivre, et cela pour une double raison. D'abord une prime en faveur de cette industrie lui donnerait un nouvel essor, et ensuite, comme l'a observé le député de Labelle (M. Bourassa) cette industrie nous

fournirait un engrais fort utile à nos exploitations agricoles.

J'ai toutefois un reproche à formuler ici à l'adresse du cabinet : il fait preuve d'un grand zèle quand il s'agit d'accorder des primes à l'industrie du fer, industrie dont les cultivateurs ne bénéficient pas directement ; mais quand on lui propose d'accorder une prime à l'industrie du sucre de betterave, industrie qui tourne directement à l'avantage de la classe agricole, ainsi qu'à l'exploitation des phosphates, autre industrie fort utile aux cultivateurs, le gouvernement reste sourd à nos appels. Il ne ferait pourtant ainsi qu'appliquer sous une autre forme le principe de la protection que nous avons toujours préconisé. L'initiative prise par le gouvernement aujourd'hui est une consécration des principes que la parti conservateur n'a cessé d'invoquer, de temps immémorial. C'est un pas fait dans le sens du protectionnisme extrême, dans le but de créer des industries qui sans cela n'existeraient jamais. Mais bien que cette démarche du cabinet soit un hommage rendu à la légitimité des principes préconisés par ses prédécesseurs, c'est aussi le dernier clou rivé au cercueil qui contient les restes de cette politique dont ils ont été les champions par le passé.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne m'arrêterai pas à rechercher si, ou point de vue théorique, l'établissement de cette prime est un pas fait dans le sens du protectionnisme. Je me contente d'accepter avec la modestie voulue les compliments de l'honorable député, qu'ils soient mérités ou non ; pourvu que nous arrivions à la fin de la session, il nous sera bien permis de ne pas nous attarder à nous demander si nous sommes bien dans la bonne voie. Ce qui semble le plus évident c'est que tout le monde veut obtenir une prime. Même mon honorable ami, le député de Labelle (M. Bourassa), qui est un protectionniste modéré, si j'ai bien saisi sa pensée, est d'avis que nous allons trop loin en accordant une prime à l'établissement de l'industrie du plomb dans la province reculée de la Colombie Anglaise ; tandis qu'à nos portes mêmes, se trouve le comté de Labelle.

M. BOURASSA : Non seulement le comté de Labelle, mais le comté de Wright et toute la province de Québec.

Le PREMIER MINISTRE : La province de Québec n'est pas trop mal partagée, ce me semble. Il s'agit de savoir s'il faut, oui ou non, accorder une prime aux phosphates. Mon honorable ami ne s'oppose pas à la prime sur le plomb ; seulement il veut que les phosphates bénéficient également d'une prime. Je ferai remarquer que la situation des deux industries est toute différente. Force nous est bien d'accorder cette prime à l'industrie du plomb, puisque le gouvernement des Etats-Unis, dans sa législation fiscale, a établi des stipulations très injustes à l'endroit de nos fondeurs et de nos gisements de plomb. Dans l'ordre naturel des choses, il n'y aurait pas lieu d'établir de prime en faveur de cette industrie. Si le gouvernement américain nous accordait la réciprocité pour les minéraux, il serait inutile d'établir des primes au Canada, car les Etats-Unis nous offriraient un vaste champ pour l'écoulement du produit de nos mines. Nous pourrions alors concurrencer victorieusement les Américains et accaparer leur marché.

M. MACLEAN : Et vous croyez qu'ils vous laisseraient faire cela ?

Le PREMIER MINISTRE : C'est le secret de l'avenir. Je ne tiens pas à poser au prophète. Quoiqu'il en soit, si jamais nous réussissons à accaparer ce marché, je doute fort que ce soit par les moyens proposés par l'honorable député. En outre, même en établissant le système des primes afin de faire face au tarif américain, je ne suis pas en mesure d'affirmer qu'il faudrait pousser les choses aussi loin que le veut mon honorable ami.

Pour en revenir à la question des phosphates, cette industrie était très florissante il y a quelques années, comme l'a fait observer avec raison le député de Labelle (M. Bourassa). Or, tout à coup, sans que la chose eût été provoquée par aucune législation hostile de la part des gouvernements étrangers, cette industrie tomba. Comme l'a affirmé à bon droit le député de Labelle, c'est la découverte des phosphates de la Floride qui provoqua cette chute. Toutefois il n'y a aucune analogie dans les conditions d'exploitation. Les phosphates de la Floride, de l'Algérie et si je ne me trompe, ceux de la République Argentine, sont de nature végétale. Il suffit de les extraire du sol et d'exploiter les gisements, sans autres frais de production ; tandis qu'ici il faut réduire le minerai ce qui grossit de beaucoup le coût de production.

En pareilles circonstances, je dois dire à mon honorable ami qu'à différentes reprises certaines personnes intéressées dans cette industrie se sont abouchées avec moi au sujet d'une prime à accorder aux phosphates ; mais que, jusqu'ici, on ne m'a pas encore présenté d'estimation précise relativement à l'écart entre le coût de production au Canada et en Floride, notre principal concurrent. Des propriétaires de mines de phosphate du terrain laurentien m'ont sondé au sujet d'une prime de $2 la tonne en faveur de la production de ces minerais ; mais je le répète, jusqu'ici on ne m'a pas soumis de statistique ou d'estimation servant de base à cette prime, et indiquant le coût relatif de production au Canada et en Floride. Il est assez facile de faire l'estimation du coût de production au Canada ; mais l'honorable député en conviendra, avant de mettre à l'étude pareille proposition, au moins faudrait-il nous fournir les données et les chiffres qui nous autoriseraient à accorder une prime

d'un dollar ou même de deux ou de trois dollars la tonne ; et jusqu'ici il nous a été impossible de constater sur quelle base on appuie cette demande de prime en faveur de l'industrie des phosphates. Quand pareille demande nous sera soumise, nous la mettrons à l'étude, comme cela se fait pour toutes les demandes de même nature qui nous sont soumises.

M. OLIVER : M. le Président, je tiens à bien mettre en relief le contraste entre l'industrie des phosphates et celle du plomb, en matière de primes. La demande d'une prime en faveur de l'affinage du plomb ne repose pas sur la possibilité d'une concurrence étrangère désastreuse à nos propres marchés. Elle s'appuie sur la situation toute particulière créée aux Etats-Unis non pas tant par la législation fiscale que par la coalition commerciale que ce tarif a rendu possible. La proposition tendant à établir une prime en faveur de l'industrie de l'affinage du plomb est une mesure prise par le pays dans son ensemble afin de résister à la coalition des affineurs et des fondeurs de plomb aux Etats-Unis. Il s'agit simplement ici d'un essai ou d'un expédient temporaire tenté dans le but de mettre notre industrie en mesure d'être exploitée indépendamment de la situation créée par la coalition des affineurs de plomb des Etats-Unis. C'est à tort qu'on prétendrait que la production de nos mines de galène argentifère ne produisent pas suffisamment pour que l'exploitation en soit profitable. Leur production est aussi rémunératrice que celle de mines semblables dans le monde entier, et pourvu qu'il soit possible d'écouler avantageusement sur le marché américain notre plomb affiné, il sera facile de poursuivre l'exploitation de ces mines sans subventions ou primes de l'Etat. Voilà en substance l'argument qu'on a fait valoir auprès du cabinet et qu'on a présenté à la Chambre. Je le répète, il n'est pas vrai d'affirmer que notre industrie du plomb en Colombie Anglaise soit impuissante à soutenir, sans l'aide d'une prime, la concurrence étrangère, toutes choses étant égales d'ailleurs.

C'est précisément en raison de l'inégalité de la situation créée par la coalition commerciale en question que nous avons besoin d'une prime, afin d'asseoir notre industrie sur une base stable et de la rendre indépendante. Du moment qu'elle aura pris son plein développement, elle pourra se suffire à elle-même, sans aide de l'état. Jussqu'ici il a été impossible de lui donner ce plein développement, parce qu'elle n'a jamais été indépendante de la situation du marché américain. La situation économique aux Etats-Unis ayant subi une modification, par suite de l'établissement de cette coalition commerciale, force nous est bien de prendre les moyens à notre portée pour placer nos produits sur le marché. Du moment que nous aurons réussi à vaincre les difficultés inhérentes à la situation économique actuelle, il n'y aura plus besoin de prime.

Sir WILFRID LAURIER.

M. WALLACE : Il est vraiment intéressant d'entendre ces messieurs de la gauche abjurer leurs anciennes professions de foi. Le député d'Alberta (M. Oliver) lui-même, un libre-échangiste de vieille roche, qui voulait jadis voir s'implanter parmi les populations du Nord-Ouest son système favori, se constitue aujourd'hui le champion du protectionnisme dans sa plus haute expresion : le système des primes à l'industrie nationale.

M. OLIVER : Pardon ; en mainte circonstance je me suis carrément déclaré protectionniste.

M. WALLACE : Que l'honorable député me pardonne, si je lui ai donné le titre de libre-échangiste ; il me semble pourtant, si ma mémoire est fidèle, que je l'ai souvent entendu se prononcer dans ce sens. Mais puisqu'il affirme s'être souvent rangé ici à l'avis des protectionnistes, je suis fort aise de lui souhaiter la bienvenue dans les rangs du parti protectionniste.

M. OLIVER : Ce n'est pas le genre de protectionnisme que j'entends.

M. WALLACE : Je le regrette sincèrement, car enfin, le parti protectionniste dont je me réclame fait profession de croire à la protection dans sa plus large acceptation, sans en faire une question de clocher ou d'intérêt personnel. Si l'honorable député se fait partisan du régime protecteur parce que le comté ou la population qu'il représente en bénéficient, je n'accepte sa profession de foi que sous bénéfice d'inventaire.

M. OLIVER : Mon attitude à cet égard, est précisément celle des députés qui représentent les centres industriels d'Ontario. Chacun plaide pour son clocher.

M. WALLACE : Eh bien! j'étais partisan de la protection à l'époque déjà reculée où il n'y avait que fort peu d'établissements industriels dans le comté d'York-ouest. J'étais déjà chaud partisan du protectionnisme en 1877 et en 1878. Depuis cette époque, les industries ont surgi dans mon comté, et partout ailleurs au Canada. Qu'une industrie s'implante dans ma province, ou dans une province voisine, je n'en suis pas moins protectionniste pour tout cela et je n'en vois pas moins la chose d'un bon œil. J'ai toujours chaudement épousé la cause de la Colombie Anglaise, quand il s'est agi d'accorder de l'aide à l'industrie du plomb qui s'y exploite, bien que cela n'intéresse que médiocrement mon comté. Cete prime est sans doute un expédient temporaire, comme l'affirme le ministre des Finances, et tant que le gouvernement des Etats-Unis, maintiendra en vigueur le système inauguré depuis quelques mois, et tendant à favoriser le producteur et l'affineur de plomb argentifère des Etats-Unis au détriment du producteur de l'article de provenance canadienne, je demanderai qu'on accorde une juste mesure de protection à nos industries natio-

nales, et pareille protection est à mes yeux parfaitement légitime.

Si jamais vous visitez le district de Sandon dans la Koutanie, vous y rencontrerez des villes populeuses et florissantes comme Sandon et Kaslo où des milliers d'ouvriers trouvent de l'emploi. Ces villes doivent leur existence à l'industrie du plomb argentifère, qui a produit des millions de dollars valant de plomb, et si l'on sait la protéger et l'encourager dans la mesure voulue, cette exploitation deviendra une des grandes industries minières de cette partie du Canada.

Le premier ministre nous a dit qu'à cette époque avancée de la session, il ne veut pas s'attarder à discuter la question de savoir si, en théorie, la prime accordée à cette industrie est, oui ou non, de la protection. Peu nous importe que la session tire à sa fin, puisqu'il nous reste encore plusieurs mois, au besoin, pour remplir nos devoirs parlementaires, et le prétexte allégué ne saurait nous excuser de nous dérober à la discussion de cette question. Le premier ministre ajoute que si nous obtenions la réciprocité avec les Etats-Unis pour les produits des mines, il n'y aurait plus lieu de maintenir le système des primes. Pourquoi donc le gouvernement ne s'efforce-t-il pas d'obtenir cette réciprocité en matière de produits miniers, puisqu'il en découlerait tant d'avantages ? Voilà plus de cinq ans que ces messieurs sont à la tête des affaires du pays et ce n'est que deux ans et demi après leur avènement au pouvoir qu'ils se sont rendus à Washington pour y négocier un traité de réciprocité. Ils y ont passé des heures bien agréables en vains efforts pour obtenir cette réciprocité, et voilà plus de deux ans et demi qu'ils piétinent sur place, sans se soucier de faire de nouvelles tentatives dans ce sens, et les choses en sont venues au point que d'un bout à l'autre du pays, on n'entend qu'une clameur au sujet de leurs inertie et leur manque absolu d'initiative. Au moins y a-t-il un point important sur lequel on ne saurait leur adresser pareil reproche, car le budget qu'ils ont fait adopter avec tant de précipitation ces jours derniers prouve que lorsqu'il s'agit de dépenser les deniers publics ils n'y vont pas de main morte. Le pays est stupéfait du mépris dont le gouvernement fait preuve pour toutes ses promesses du passé ; il est alarmé des dépenses insensées auxquelles le cabinet se livre, dépenses qu'il sera tout aussi impuissant à defendre en présence des électeurs qu'il l'a été en face de cette Chambre.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité afin de délibérer la résolution.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire apporter une légère modification à la résolution. En réponse au chef de l'opposition, j'ai dit que l'avantage que les affineurs de plomb des Etats-Unis retirent de la concession 10 pour 100 sur le produit exporté équivaut à $5 la tonne ; mais cette assertion manque d'exactitude. Il est assez difficile d'être précis en pareille matière. Il faudrait plutôt dire que cette concession équivaut à $3.50 la tonne en montant ; mais il y a, paraît-il, d'autres avantages qui portent à $5 et $6 la totalité en faveur de l'affineur de plomb des Etats-Unis.

On m'a représenté que l'affinerie ne pourrait peut-être pas être établie avant le premier jour de janvier prochain, et l'on observera que d'après la teneur actuelle, de la résolution, ces primes sont payables au cours de l'année civile suivante, ce qui donne à entendre que l'exploitation pourra commencer le 1er janvier. Je propose de substituer aux mots " année civile " ceux de " année fiscale " à commencer du 1er juillet prochain. Cela permettra aux exploitants de construire leur raffinerie, tout en bénéficiant des cinq années stipulées. En séance de comité, je ferai modifier la résolution dans ce sens, au fur et à mesure que le président donnera lecture des résolutions.

M. GOURLEY : Si les industriels commencent leur exploitation avant cette date, ils ne pourront pas bénéficier de la prime.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ils n'auront à retarder leurs opérations tout au plus que d'un mois ou deux.

M. MACLEAN : Nous amenderons la résolution la session prochaine, s'il le faut.

Le comité rend compte de ses délibérations sur les résolutions qui subissent alors leur première épreuve.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que les résolutions soient adoptées en deuxième délibération et adoptées.

M. MACLEAN : Le ministre des Finances, j'espère, trouvera le moyen de publier dans la Gazette du Canada une statistique mensuelle ou trimestrielle au sujet du paiement de toutes ces primes.

Il n'y a pas de meilleur indicateur du progrès du pays que ce relevé officiel de la production du fer, du plomb, de l'or et de l'argent au pays. C'est ce qui se fait aux Etats-Unis. C'est le meilleur baromètre possible de la situation commerciale du pays ; et puisque nous sommes en train d'inaugurer le système des primes, rien n'empêche de publier dans la Gazette Officielle un état mensuel on trimestriel de ce genre. Je suggère la chose dans l'espoir que, l'année prochaine, le ministre y pourvoira. Puisque la question de la protection est sur le tapis, je tiens à corroborer une observation fort judicieuse du député de Grey-est (M. Sproule), c'est que, tandis que nous prodiguons les primes à droite et à gauche nous avons jusqu'ici mis en oubli les intérêts de la classe agricole. Il n'y a pas d'exploitation agricole qui ait un plus bel avenir en perspective au Canada que l'industrie du sucre de betterave, et le parlement se rendrait aux vœux

du pays en accordant à ces produits une prime fort libérale.

La motion est adoptée ; les résolutions subissent leur deuxième épreuve, et sont adoptées.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présente le bill (n° 152) statuant sur le paiement de primes au plomb affiné au Canada.

La motion est adoptée, et le bill subit sa première épreuve.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Port de Bronte, $7,000.

M. HENDERSON : Le ministre pourrait-il nous dire où en sont ces travaux et nous donner le chiffre de la dépense effectuée ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La totalité de la dépense effectuée jusqu'au 1er mars s'élève à $4,451.44.

M. HENDERSON : Le ministre a-t-il l'intention de poursuivre l'exécution de ces travaux cette année, et j'entends le dragage et la construction du dock ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. HENDERSON : Quel est le coût estimatif de ces travaux, lorsqu'ils seront parachevés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $16,460 ou $17,000 en chiffres ronds.

M. HENDERSON : L'année dernière, lorsque la question a été délibérée en comité, le ministre suppléant des Travaux publics m'a donné l'assurance que ces travaux se feraient à l'entreprise. On m'informe qu'il n'a été donné d'entreprise ni pour les matériaux ni pour aucune partie des travaux, et que tout se fait à la journée. Le ministre a-t-il l'intention de continuer à faire construire ces travaux à la journée, ou bien se propose-t-il de demander des soumissions pour le reste des travaux ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ces travaux ne peuvent se faire qu'à la journée, parce que nous avons une certaine quantité de matériaux et à mon avis, ces réparations, en règle générale, se font mieux à la journée. Quand il s'agit de réparations de quais, on ne sait jamais ce qu'il y aura à faire.

M. HENDERSON : Il importe que ces travaux s'achèvent aussitôt que possible, si l'on veut qu'ils puissent être utilisés cet été.

Bruce Mines—Quai, y compris le prolongement (renouvellement de crédit), $8,500.

M. BENNETT : Les travaux sont-ils commencés ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ils sont à l'entreprise.

M. BENNETT : Combien a-t-on dépensé jusqu'ici ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les frais effectués jusqu'au 3 mars s'élèvent à $5,074.47. Lemieux et Fortin, dont la soumission était la moins élevée, sont les entrepreneurs. Ce crédit suffira au parachèvement des travaux, dont le coût sera de $13,800.

M. BENNETT : Ce quai donnera-t-il des recettes, quand il sera terminé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je transférerai les travaux au ministère de la Marine, et le trafic qui se développera produira des recettes, j'espère. Quoi qu'il en soit, ce quai sera d'une grande utilité à cette partie considérable du pays.

M. BENNETT : L'année dernière, on a construit à Thessalon un quai qui a coûté de $10,000 à $15,000, sans qu'il ait encore donné un seul sou de recettes.

Le ministre espère-t-il prélever des recettes du pont de Barrie ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne crois pas, je l'avoue, qu'aucun gouvernement, dans le passé, le présent ou l'avenir, ait été, soit ou doive être en mesure de construire des quais dans le dessein de prélever des recettes. Il s'agit d'accommoder le commerce; les recettes ne sont qu'une question secondaire. Nous pouvons tout au plus espérer prélever assez d'argent pour défrayer les menues réparations. Les travaux au quai de Barrie n'ont pas encore été commencés. Ce crédit a été inscrit au budget pendant mon absence. Je me propose d'examiner mûrement l'affaire. J'ai reçu des pétitions me recommandant le choix de différents emplacements ; je me livrerai à un examen minutieux avant de rien entreprendre.

M. CLANCY : Avez-vous reçu ces nombreuses requêtes, à la suite des avis transmis par le ministre intérimaire des Travaux publics (l'honorable M. Mulock) dans tout le pays pour provoquer des demandes d'entreprises publiques. Avez-vous conseillé au ministre intérimaire de faire cette démarche ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me suis borné à demander au ministre intérimaire d'administrer de son mieux mon département. Quant à provoquer partout des demandes d'entreprises publiques, je crois que celles-ci sont assez nombreuses pour ne pas en solliciter de nouvelles.

M. BENNETT : Quand on fit, l'an dernier, la folie de construire un quai à Hawkestone, la contagion se répandit parmi la population de Barrie qui demanda à son tour la construction d'un quai et le public fut bien étonné de voir que le budget contenait

un crédit à cette fin. A Barrie, la population des deux extrémités de la ville voudrait voir le quai érigé en face de son quartier. Le ministre ayant énoncé la théorie qu'il fallait dépenser dans Ontario une partie des deniers publics puisqu'il est nécessaire de dépenser ceux-ci, à titre de propriétaire foncier de cette province je désire que mon collège électoral ne soit pas oublié ; néanmoins, règle générale, la construction de ces quais par tout le pays répugne au sens commun. Je suis opposé à cette dépense. Toutefois, le ministre ayant déclaré que l'argent doit être dépensé, un peu dans cette circonscription électorale, je suis en faveur du présent crédit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'ai pas énoncé cette théorie et je ne me propose pas non plus de consacrer le principe invoqué par l'honorable député. Mais je dis que les travaux publics sont aussi nécessaires au commerce du pays que le parlement lui-même.

L'honorable M. ROSS : Je pourrais nommer des quais construits il y a dix-huit ans sous l'ancien gouvernement et qui subissent aujourd'hui des réparations. Jamais ces quais n'ont fourni de recettes à l'Etat. Il n'y avait rien à redire alors, cela va de soi, mais aujourd'hui les mêmes pratiques répugnent au sens commun.

M. HUGHES (Victoria) : Il y a un crédit de $500 destiné au quai de Sturgeon-Point. J'espère que le ministre le fera adopter. Il y a aussi le pont jeté sur la rivière Scugog qui a été terminé l'an dernier ; beaucoup de débris sont encore dans la rivière.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je prendrai à même le crédit des dépenses générales le montant nécessaire pour nettoyer la rivière. Je ferai faire ces travaux aussitôt après la clôture de la session.

Chenal de Burlington—Réparations aux jetées (à voter de nouvau), $45,000.

M. BRUCE : Ce montant suffira-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il faudra une somme beaucoup plus considérable pour terminer les travaux, environ $100,000. Après la session, nous demanderons des soumissions. Nous reconnaissons la grande importance de ce port, et nous nous proposons d'accélérer les travaux autant que possible.

Depot-Harbour—Brise-lames (à voter de nouveau), $75,000.

M. MACLEAN : Qu'entend faire le ministre et quelle somme se propose-t-il de consacrer à cette entreprise ? Fera-t-il faire l'an prochain dans la rivière les travaux nécessaires pour ouvrir un passage jusqu'au lac Nipissing ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

Indian River—Pour draguer un passage à travers Devil's Elbow et la batture de Sandy's Landing (à voter de nouveau), $2,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je désire biffer cet article du budget, parce que je n'ai pas de renseignements à fournir à la Chambre. Je ne suis pas très bien renseigné au sujet de ces travaux. Par conséquent, autant vaut biffer l'item.

M. BENNETT : Le ministre se rappelle qu'un quai à été construit à cet endroit, l'année dernière. Il serait peut-être préférable de faire faire le dragage pour donner accès au quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le veux bien. Je ne possède guère de renseignements concernant cette entreprise. Très bien.

Quelques VOIX : Adopté.

M. HENDERSON : Mieux vaut biffer l'item. Demandez un crédit pour transporter le quai sur le canal de la Trent où il sera de quelque utilité.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois préférable d'adopter le crédit.

M. BENNETT : Le ministre se rappelle que le représentant de ce district lui a représenté qu'aucune dépense n'avait été faite dans cette localité et qu'il était temps d'y dépenser une partie des deniers publics, lorsqu'il a demandé la construction de ce quai. Il ne s'est jamais fait de dragage dans cette partie du pays ; faites en faire. Voilà le principe qui sert de règle de conduite au gouvernement.

M. LENNOX : Je n'ai guère l'habitude de me mêler à la discussion de ces questions. Mais, si je comprends bien, le ministre des Travaux publics a dit que l'item devait être biffé. Or, dans l'intérêt public, je crois que nous devrions autant que faire se peut nous abstenir de traiter ces affaires à la légère. Le ministre a dit qu'il n'était guère renseigné. Si ces travaux ne sont pas nécessaires, biffons cet article du bugdet.

M. HENDERSON : Il est biffé, si je ne me trompe.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WALLACE : Il me semble que le ministre l'a conservé. Nous ne savons pas où nous en sommes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Qu'il soit biffé.

L'article est rayé du budget.

Sault Sainte-Marie—Améliorations du port, y compris le dragage des abords (à voter de nouveau, $10,000), $25,000.

M. COCHRANE : Où sera dépensée cette somme ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous prolongerons le vieux quai de Plummer et draguerons le port afin de permettre aux vaisseaux canadiens et américains, aux premiers surtout, de mouiller près du quai. L'eau dans le port a tellement peu de profondeur qu'à notre honte les bateaux canadiens sont obligés de jeter l'ancre du côté américain. Je vais tenter de mettre ordre à cet état de choses.

M. COCHRANE : On m'apprend que l'eau dans l'abord de l'écluse est moins profonde d'au moins deux pieds que dans l'écluse même.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous faisons creuser jusqu'à une profondeur de vingt pieds afin de permettre aux bateaux canadiens d'entrer dans notre port.

M. COCHRANE : Cela aurait dû être fait il y a longtemps.

Port de Sydenham—Dragage (à voter de nouveau), $5,000.

M. CLANCY : Ce crédit est-il inscrit au budget pour la forme?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. CLANCY : J'en suis heureux. Je crois que c'est la sixième fois que cet item est adopté, et j'apprendrai au ministre qu'il ne produit plus d'effet. Ce montant sera-t-il dépensé pendant l'année courante?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui. En 1897-98, certains travaux ont été exécutés. J'avoue qu'ils n'ont guère d'utilité, à moins que l'entreprise ne soit terminée, ce qui entraînera une forte dépense. Nous n'avons pas même pu nous rendre aux désirs de nos partisans les plus dévoués, parce que nous n'avions pas de dragueurs à notre disposition. Dès que je pourrai m'en procurer un, je ferai exécuter les travaux.

M. CLANCY : Le bon vouloir du ministre m'enchante. A vrai dire, il est à regretter qu'il n'ait pas même été en mesure d'obtempérer aux désirs légitimes de ses amis. Je le croyais disposé à se concilier ses adversaires et c'est peut-être pour lui un sujet de préoccupation. Je déclare bien connaître les lieux et la nature des travaux nécessaires. Si le ministre me croit capable de donner un bon conseil, je lui dirai qu'il faudrait tout d'abord dépenser un faible montant pour enlever les billes et les arbres immergés qui obstruent le courant. Ces apports forment un amoncellement. Pas n'est besoin d'attendre un dragueur, l'enlèvement de ce barrage serait très avantageux. Ensuite, si le ministre veut dépenser plus pour draguer la rivière, tant mieux. Mais il faut d'abord enlever ce barrage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne puis que répéter que je ne désire pas mettre ces crédits dans le budget, si la dépense n'est pas nécessaire. Je fais exécuter les travaux. On m'a parlé de ce que l'honorable député (M. Clancy) me conseille de faire. Je sais que des billes et des arbres immergés se sont accumulés dans le lit de la rivière et mon ingénieur en chef me dit qu'il serait avantageux de les enlever. C'est ce que je me propose de faire faire sans tarder.

M. CLANCY : Le ministre semble avoir oublié une autre localité—Little-Bear-Creek. Je crois qu'il s'est un jour rendu sur les lieux. J'ignore quelles représentations lui ont été faites, mais elles n'ont pas dû être favorables car le crédit a été rayé du budget.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Aucune représentation ne m'a été faite.

M. CLANCY : Puisque c'est l'opinion du ministre, autant vaut me désister.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne ferai pas exécuter ces travaux.

Port de Toronto—
Travaux à l'entrée de l'est, etc..... $10,000
Détournement de la rivière Don et dragage dans le port (à voter de nouveau).. 25,000

M. OSLER : Le ministre a-t-il un plan d'ensemble des travaux à exécuter dans le port de Toronto ? Il ne saurait faire faire aucune amélioration permanente avec les montants mentionnés ici.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le projet de détourner la rivière Don a été pendant plusieurs années à l'étude du temps de mes prédécesseurs et depuis mon entrée dans le cabinet. J'ai envoyé chercher un plan qu'on me remettra bientôt et qui fera comprendre toute la question. Le port de Toronto se remplit des apports charriés par la rivière Don et des matières fécales qu'y déversent les égoûts de la ville. Le gouvernement n'y est pour rien. Le cours de la Don, qui était naturellement sinueux, a été redressé il y a plusieurs années par les autorités de la ville. Et, depuis lors, la Don charrie de la vase et d'autres matières en quantité assez considérable pour obstruer le port de Toronto. Mais les égoûts de la ville contribuent également à ce résultat. Des égoûts d'une longueur totale de quatorze milles se déversent dans le port. Je ne me propose pas de dépenser un seul dollar des derniers publics ni de rien faire avant que Toronto ne prenne soin de ses égoûts. On ne saurait espérer autre chose de moi. Je sais que nous ne sommes pas responsables de ce que le port s'obstrue par suite des matières que la Don y apporte. Toronto est un port important, mais son revenu est nul, et le gouvernement se charge de son entretien.

Je crois que c'est faire acte de justice que de demander ce crédit au parlement. J'ai ici un plan et j'invite ceux qui s'intéressent au port de Toronto à l'examiner. Dans ces

circonstances, je crois avoir raison de demander $25,000 au parlement. Ce montant ne suffira pas ; les travaux projetés coûteront davantage. Mais la ville devra d'abord prendre des arrangements avec moi. Cela fait, je serai prêt à agir.

M. KEMP : La ville de Toronto a pris soin de semaine en semaine, de mois en mois, des immondices que ses égoûts déversent dans la baie. Elle fait faire ces travaux à ses propres frais, et je regrette que le ministre des Travaux publics ait invoqué cette excuse, pour justifier son refus d'accorder un crédit qui lui permettrait de faire les travaux nécessaires pour que les bateaux passant par les canaux du Saint-Laurent puissent entrer dans le havre de Toronto. Quand cette ville a redressé le cours de la Don, il y a plusieurs années, elle avait obtenu l'autorisation du gouvernement qui est tenu de remédier aux inconvénients qui en ont résulté.

Le gouvernement dépense des sommes d'argent considérables dans tout le pays, à Halifax, à Saint-Jean ; il vient en aide à la construction d'un pont à Québec, avance $1,500,000 à la ville de Québec sur remise de certaines obligations ; il accorde des montants qui seront dépensés dans des localités qui ne contribuent pas au revenu fédéral comme on nous l'a dit ce matin. La ville de Montréal demande et obtient un million de dollars pour construire un élévateur, sans aucune explication de la part du gouvernement. Pourtant, voici le centre maritime le plus important du pays, une ville qui reçoit et expédie plus de marchandises qu'aucune autre ville du Canada, et le ministre des Travaux publics cherche une excuse pour repousser l'obligation qui incombe au gouvernement d'améliorer le port de Toronto et de le mettre en état de recevoir les vaisseaux qui, du lac Ontario, en passant par les canaux, pourraient mouiller dans ce port, et les vaisseaux qui font la navette entre les provinces maritimes et les grands lacs, ce qui permettra à Toronto d'entretenir un commerce interprovincial par eau, avec les provinces d'en bas. Nous ne pouvons pas avoir notre part de ce commerce, parce que notre port est rempli de la boue qui est entraînée du voisinage d'année en année.

Traiter ainsi la ville de Toronto, ce n'est pas lui rendre justice, si l'on tient compte du volume des affaires qui s'y transigent. Néanmoins, le ministre dit que rien ne sera fait tant que la municipalité ne se sera pas engagée à prendre soin de ses égouts qui pourtant contribuent peu à obstruer la rivière comparativement aux apports de la Don. Mais je puis dire que la ville prend soin de ses égouts, qu'elle fait sans tarder draguer dans ses ports les immondices qu'ils déversent. J'espère que le ministre reviendra sur sa décision et qu'il demandera un crédit suffisant pour mettre ce port en état de recevoir les vaisseaux qui peuvent franchir les canaux du Saint-Laurent et qui se rendent dans les ports des grands lacs et dans ceux des provinces maritimes. Je vois à la page suivante un montant de $8,000 destiné au dragage du chenal à l'embouchure de la rivière Thames. Je crois voir là ce que peut obtenir un député ministériel qui menace de remettre son mandat, si certains travaux ne sont pas exécutés. Je serais heureux de rentrer dans la vie privée, si par là je pouvais obtenir qu'on améliorât le port de Toronto ; mais je craindrais que cette démarche fût inutile car je ne suis pas partisan de l'administration. Je ne crois pas que ce soit là rendre justice au public. Comment le ministre des Travaux publics peut-il dire qu'il ne tient aucun compte des considérations politiques dans le règlement de cette affaire. Il devrait, je le répète, revenir sur sa décision et user des mêmes procédés envers Toronto qu'envers Québec, Montréal et les autres villes de la Confédération. Il y a un crédit de $10,000, qui sera affecté à l'exécution de travaux à l'entrée de l'est. Je désire que le comité sache que le gouvernement est tenu à l'entretien de cette entrée. En 1887, la ville donna $100,000 à l'Etat qui prit à sa charge d'entretenir à perpétuité l'entrée de l'est en bon état. Par conséquent, nous ne sommes aucunement redevables au gouvernement. Mais le crédit de $25,000 est loin de suffire aux besoins présents. Je dois dire que lors des trois ou quatre dernières sessions, un montant plus fort a été inscrit au budget, mais qu'on n'y a pas touché. J'ignore même si la présente somme d'argent, toute minime qu'elle est, sera dépensée, si ce crédit est voté par la Chambre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pendant de nombreuses années, l'honorable député qui était aussi influent qu'aujourd'hui auprès de ses amis politiquest a tenté d'obtenir d'eux ce qu'il fallait pour faire exécuter ces travaux dans le port de Toronto. Je ne l'en blâme pas. Bien que Toronto eût toujours appuyé le gouvernement conservateur, l'honorable député ne réussît pas auprès de ses amis. Je dois dire qu'aujourd'hui il s'est montré ingrat. Je répète que les archives du ministère démontrent que pendant nombre d'années nos amis conservateurs ont demandé en vain au gouvernement conservateur les fonds nécessaires pour le détournement de la rivière Don. Aujourd'hui pourtant, malgré l'hostilité prononcée et persistente de la ville de Toronto à notre politique, j'ai amené mes collègues à consentir à l'inscription de ce crédit dans le budget. J'espère que les commettants de l'honorable député reconnaîtront mieux mes efforts. Le gouvernement du jour n'est nullement tenu de faire faire ces travaux. L'honorable député connait tous les recours de la ville de Toronto, il sait que le cours de la Don a été détourné par la municipalité qui doit

subir les conséquences de ce qu'elle a fait. Cependant, le port de Toronto en souffre, et comme j'ai confiance en l'avenir réservé à son commerce, je suis disposé à lui venir en aide.

Néanmoins, mon honorable ami me reproche d'être injuste. Je ne crois pas qu'il ait raison ; j'avoue, franchement, qu'il ne me rend pas justice. J'ai dû surmonter des obstacles pour faire inscrire ce montant dans le budget, et je ne mérite pas les reproches auxquels j'ai été en butte aujourd'hui devant le comité. Pourtant, je me crois obligé de poursuivre l'œuvre que j'ai entreprise. Nous ne sommes pas tenus de faire exécuter les travaux à l'entrée de l'est. Là-dessus, mon honorable ami fait complètement erreur. Légalement, nous ne sommes pas responsables. L'honorable député se trompe on ne peut plus quand il dit que l'infortunée ville de Toronto n'a jamais rien eu. Le gouvernement fédéral a consacré $1,200,000 de bel argent sonnant sur lesquels la ville ne paie pas un sou d'intérêt, pour faire exécuter des travaux dans le port de Toronto. Je crois que le gouvernement fédéral—je ne parle pas seulement de la présente administration—s'est montré généreux envers la ville et le port de Toronto.

M. KEMP : Sous le régime précédent, les vaisseaux qui pouvaient franchir les canaux qui facilitaient alors la navigation du Saint-Laurent, pouvaient entrer dans le port de Toronto, mais depuis l'automne dernier les bateaux tirant 14 pieds d'eau peuvent passer par ces canaux, mais ne peuvent pas mouiller dans le port de Toronto. Or, nous prétendons qu'un port de cette importance mérite que le gouvernement s'en occupe et doit être creusé à la même profondeur que les canaux du Saint-Laurent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les jetées du port de Toronto ont malheureusement été construites sur des sables mouvants, et il est très difficile de creuser davantage. Néanmoins, mes employés et moi nous cherchons à remédier à cet inconvénient.

A une heure la séance est suspendue.

La Chambre reprend ses délibérations, à trois heures.

M. CLARKE : Lors de la suspension de la séance, le ministre des Travaux publics venait de déclarer, si j'ai bien saisi ce qu'il a dit, que le gouvernement avait dépensé environ $1,200,000 pour exécuter des travaux dans le port de Toronto. M'est-il permis de lui demander les détails de cette dépense.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Cette dépense date de loin, et je n'ai pas les détails sous la main, mais je les obtiendrai.

M. CLARKE : Cette assertion est étrange, et j'aimerais avoir les détails aujourd'hui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'an prochain je me ferai un plaisir de fournir tous les détails se rapportant à cette dépense. L'honorable député ne m'a peut-être pas compris. Voici pourquoi j'insiste pour que la ville prenne soin de ses égoûts et des immondices qu'ils déversent. La Don crée un courant à cet endroit, et si je dirigeais ses eaux en droite ligne jusqu'à la baie, le courant disparaitrait et Toronto ne serait ni plus ni moins qu'empoisonné par ses égoûts. C'est pourquoi je dis que les deux entreprises doivent marcher de pair. Il en coûtera peu à la ville de Toronto d'avoir une conduite principale pour l'écoulement de ses égoûts. Elle pourrait peut-être profiter pour exécuter cette entreprise de la tranchée que nous faisons creuser.

M. KEMP : Cette recommandation vient-elle de l'ingénieur du gouvernement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur du ministère et celui de la ville s'entendront sur la nature des travaux à faire. Je tâcherai d'adopter un plan avantageux pour la ville comme pour le port.

M. KEMP : Tout ce que la ville demande, c'est qu'on s'en tienne aux recommandations de l'ingénieur du gouvernement. Le ministre a fait une déclaration singulière touchant la somme d'argent que, dit-il, le gouvernement a dépensée pour le port de Toronto. Je n'avais jamais entendu dire auparavant que le gouvernement avait dépensé tant d'argent à cet endroit, et je désire beaucoup avoir des détails à ce sujet. Qu'est-ce qui porte le ministre à dire que Toronto est responsable de l'exhaussement du lit de la rivière dû aux apports de la Don ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La ville est responsable parce que le cours de la Don était sinueux et que la vase qu'elle charriait dans le port se répandait sur une grande superficie. Dès que son cours fut redressé, cette vase ne rencontrant plus d'obstacles fut refoulée dans le port. M. Grey, un Torontonien, et un vieil employé, a beaucoup étudié cette question. Il y a quelques semaines, de retour d'un voyage infructueux, j'ai pensé que faute de grives on prenait des merles, et je me suis arrêté à Toronto, où j'ai moi-même étudié le problème. Voici ce que j'ai à dire des recommandations de M. Roy, et je désire tout d'abord que mon honorable ami admette que je suis de bonne foi. Il n'y a pas d'intérêts politiques en jeu, les élections n'auront pas lieu avant longtemps, et je ne compte aucunement sur les suffrages des représentants de Toronto. Il faut envisager les travaux à exécuter dans le port de cette ville, non seulement au point de vue du présent, mais aussi en tenant compte de l'avenir. C'est ce qui m'a porté à demander à mes collègues de mettre ce crédit dans le budget.

M. KEMP : Le ministre dit que, par suite du redressement du cours de la Don et du creusement de son chenal, les apports affluent plus librement dans la baie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Parfaitement.

M. KEMP : Eh bien ! le redressement et le creusement de la Don n'ont pas diminué les matières alluviales qui y étaient apportées de plusieurs milles de distance, mais son chenal s'est rempli et n'est pas aujourd'hui plus profond qu'il l'était avant d'être creusé. C'est par conséquent autant d'apports qui ont été retenus dans le lit de cette rivière et qui ne se sont pas rendus dans la baie.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me base sur les renseignements qui m'ont été fournis, surtout sur ceux du major Grey. C'est de ce dernier que je tiens la plupart de mes informations.

M. CLARKE : Le ministre ne doit pas perdre de vue la principale raison de creuser le port de Toronto. Mon honorable ami (M. Kemp) a démontré que Toronto était probablement le centre de distribution le plus important du Canada, et que, pour profiter des avantages qui doivent découler du parachèvement des travaux dans nos voies navigables,—avantages sur lesquels nous comptons tous aussi bien que le ministre—il est indispensable que, pendant la saison d'été, tous les vaisseaux qui passent par les canaux du Saint-Laurent puissent mouiller dans le port de Toronto, y prendre des cargaisons consignées à Québec et aux provinces d'en bas et y rapporter des chargements de retour.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député ne doit pas oublier que nous creusons actuellement le port de Toronto à une profondeur de 16 pieds, alors que les canaux ne livrent passage qu'à des bateaux tirant 14 pieds d'eau. Nous éprouvons de grandes difficultés à Toronto, parce que, malheureusement, les deux jetées ont été construites sur des sables mouvants. Mais nous mettons des assises et nous tentons de remédier à cet inconvénient.

M. CLARKE : Je rappellerai au ministre que les travaux que le gouvernement fait faire dans le chenal de l'est sont essentiels à la protection du hâvre et de l'île. Avant le commencement de ces travaux, l'île avait autrefois été tellement rongée par les eaux qu'on craignait sérieusement de la voir entièrement balayée par le courant, et il va de soi qu'advenant cette éventualité c'en serait fait du port de Toronto. Le gouvernement d'alors obtint du conseil municipal de l'époque $100,000 qui devaient être considérés comme la part de la ville dans le coût du creusement du chenal de l'est destiné à protéger l'île. Le gouvernement a respecté l'entente, mais de nouvelles difficultés se présentent qui s'imposent à notre attention. Le ministre s'engage à faire creuser le port comme il doit l'être et il demande à juste titre à la ville de prendre soin des immondices qu'y déversent ses égouts. Néanmoins, le représentant de Toronto-est (M. Kemp) l'a dit, la ville remplit ses obligations à cet égard et fait draguer les bassins et les abords des égouts, chaque année. Pour éviter tout malentendu, le ministre a lieu de demander que la ville s'engage à continuer ces travaux et à enlever chaque année les immondices que charrient ses égoûts. Nous voulons bien donner cette assurance au ministre, mais nous désirons qu'il mette ses projets à exécution. Le crédit qu'il demande est bien faible pour une entreprise aussi colossale. Pourtant, s'il fait commencer les travaux sans tarder, la ville, de son côté, s'engagera à faire en sorte que ses égoûts n'obstruent pas le port. Cette proposition est raisonnable. Toronto est le port principal du lac Ontario. L'intérêt du commerce, non seulement de la ville de Toronto, mais de toute la province d'Ontario, exige que ces travaux soient exécutés afin que le port de Toronto ait sa part des améliorations qui seront faites d'année en année dans les eaux intérieures du Canada. J'espère que le ministre nous déclarera catégoriquement quels sont ses projets relativement aux travaux à faire dans le port de Toronto.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Toronto est bien près d'Ottawa ; on s'y rend en quelques heures. On peut s'entendre avec cette ville comme on peut s'entendre avec moi, et je vais m'aboucher avec les autorités municipales de Toronto. Tant que je n'aurai pas pris d'arrangements, je ne ferai rien. A moins d'obtenir une promesse formelle, je me croiserai les bras. Mon honorable ami ne doit pas me pousser dans les reins. Il me semble que je fais une offre raisonnable à la ville de Toronto. Qu'elle enlève ces égouts. Les travaux mentionnés dans le budget ne nécessiteront pas une forte dépense.

M. CLARKE : Raison de plus pour les faire exécuter.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le présent crédit suffira parce que l'entreprise n'est pas considérable. J'irai à Toronto, une semaine ou deux après la clôture de la session. Le conseil de ville sera enchanté de me recevoir, j'en suis sûr.

M. CLARKE : Très bien ! très bien !

M. MACLEAN : Vous serez bien accueilli.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'entendrai avec lui.

M. MACLEAN : Le ministre peut-il nous citer une circonstance où il aurait refusé de rien faire avant que les autorités de l'endroit prissent des arrangements semblables ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est un cas particulier. Il y a peu de villes où quatorze égoûts déversent des immondices dans le port.

M. MACLEAN : Toronto est un port important, comme l'a fait observer l'honorable député (M. Clarke). Des travaux peu coûteux faits dans ce port produiraient des résultats très avantageux. Nous accordons des montants considérables pour la construction de docks et de quais dont le pays ne bénéficiera aucunement. J'espère que le ministre ira à Toronto. Il trouvera la ville bien disposée à s'entendre avec lui pour faire disparaître les inconvénients causés par son système d'égoûts. Je crois que les égoûts y sont pour quelque chose et que la ville de Toronto, dans l'intérêt de la salubrité publique, devrait faire disparaître cet inconvénient. Si le ministre se rend à Toronto disposé à faire quelque chose pour cette ville, je suis certain qu'il sera bien accueilli et que la ville y mettra du sien.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je vous demande si je ne suis pas disposé à faire quelque chose pour Toronto, puisque j'ai inscrit ce crédit au budget?

M. MACLEAN : Quel jour nous verrons-vous à Toronto?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'y rendrai dès que mon honorable ami sera prêt à déguster un lunch savoureux.

M. MACLEAN : Très bien ; c'est convenu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je m'en tiens à ce que j'ai dit.

Quelques VOIX : Biffez cet article du budget.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, non.

M. LENNOX : M. le Président——

Quelques VOIX : Biffez-le.

M. LENNOX : M. le Président, avant l'adoption de ce crédit, je désire relever une observation tombée des lèvres du ministre des Travaux publics avant la suspension de la séance. Il a laissé entendre que le député de Toronto ne se rendait peut-être pas compte des difficultés qu'il avait dû surmonter pour obtenir l'inscription de ce montant dans le budget. Je crois que les représentants de Toronto, comme plusieurs députés de la gauche, saisiront toute la portée de cette déclaration. Le ministre, je n'en doute pas, rencontre de grands obstacles quand il veut faire mettre certains montants dans le budget ou restreindre le chiffre de quelques crédits, et nous devons lui savoir gré quand il nous vient en aide, comme dans la présente occurrence. Je crois que le comité approuvera ce que je dirai de ce qui devrait être fait pour mettre le port de Toronto dans un état convenable. Chaque fois qu'une entreprise publique s'impose dans l'intérêt général dans n'importe quelle partie du Canada, le budget devrait contenir un crédit suffisant pour la mener à bonne fin. Autrement, l'argent qui sera dépensé cette anée, par exemple, sera peut-être dépensé en pure perte. Il semble incontestable que le port de Toronto devrait être accessible aux vaisseaux qui naviguent dans les canaux du Saint-Laurent, et qu'il est temps de faire les dépenses nécessaires afin que ce port soit mis en état de nous rembourser des sommes qu'il nous a déjà coûté. Et la gauche appuiera tous les efforts du ministre pour vaincre le mauvais vouloir de ses collègues dans le cabinet. Il n'est pas question de l'argent qui aurait été dépensé autrefois à Toronto. A mon sens, ce serait là une raison de plus d'encourir de nouvelles dépenses afin de faire fructifier nos premiers placements. Cela étant donné, j'espère que le ministre, s'il ne peut faire terminer les travaux cette année, demandera un crédit plus fort l'an prochain.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les travaux dont parle l'honorable député sont déjà commencés. Nous faisons présentement creuser à 16 pieds l'entrée du port. Le crédit demandé est destiné à cette entreprise.

M. MACLEAN : Le ministre croit-il pouvoir détourner le cours de la rivière Don, avec ces $25,000?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. MACLEAN : Alors, pourquoi pas un crédit de $50,000?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député ne perde pas de vue que nous accordons chaque année un certain montant pour chaque entreprise considérable.

Oakville—Réparations à le jetée de l'est., etc., $6,000.

M. HENDERSON : Je demanderai au ministre s'il se propose de dépenser cette somme cet été?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui, et j'entends terminer les travaux.

M. HENDERSON : L'ouvrage se fera-t-il à la journée ou à l'entreprise.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Comme ce sont des travaux de réparations, il est nécessaire de les faire faire à la journée. Mon honorable ami le sait aussi bien que moi.

Blind River—Quai, $2,500.

M. BENNETT : Puis-je savoir du ministre ou se trouve Blind River et s'il s'agit de la construction ou de l'achat d'un quai?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : De la construction d'un quai dans le chenal nord de la baie Georgienne. C'est une localité assez importante et qui fait de rapides progrès.

M. BENNETT : Y a-t-il dans l'endroit des quais appartenant à des particuliers ? Dans la négative, est-ce parce que personne n'a jugé qu'il valait la peine d'en construire un?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, ce n'est pas la raison. Le gouvernement a construit des centaines de quais par tout le Canada et cela ne prouve pas qu'ils n'étaient pas nécessaire. Examinez le cas d'une petite localité renferment une population de 500 âmes, pêcheurs ou cultivateurs, qui désire qu'un vapeur ou une goélette fasse escale dans son port. Ses habitants ne peuvent pas se construire un quai. Si pendant la vacance l'honorable député a des loisirs, il pourra feuilleter les vieux comptes publies et constater que la plupart des quais, surtout dans Ontario, qui ont été construits par des particuliers, n'ont pas été entretenus et que le gouvernement a dû les acheter et les réparer. Il faut prendre les choses comme elles sont, non comme nous voudrions qu'elles soient.

M. BENNETT : Je n'ai rien à dire des quais que le gouvernement à fait construire dans les autres provinces, mais, dans Ontario, le gouvernement n'a pas l'habitude de construire ces quais. A Toronto, pas un seul dock n'appartient à l'Etat. Des particuliers achètent les lots de grève et construisent des quais par spéculation. Si le ministre n'a jamais fait de protestations d'économies à ce sujet, ceux qui font depuis longtemps partie de la Chambre se rappellent que les libéraux dans l'opposition protestaient à tout propos contre des dépenses semblables. Que fait-on aujourd'hui ? Le ministre a posé en principe que, quand des influences politiques sont en jeu—car c'est ce qui a dû avoir lieu dans la présente occurrence—et quand le représentant libéral du district peut faire croire que les citoyens du voisinage ne sont pas disposés à construire un quai, le gouvernement se chargera de cette construction. Il faudra un jour mettre fin à cette pratique. Je n'en tiens pas le ministre personnellement responsable. Je crois que, s'il s'écoutait, il ferait autrement, mais il cède aux instances de ses amis politiques. Voyez ce qui se passe à Toronto. Toute la province bénéficierait du creusement de ce port de manière à le rendre accessible aux vaisseaux d'un fort tirant d'eau, et pourquoi le ministre, qui emploie des milliers de dollars pour construire dans tout le pays des quais qui ne rapporteront rien, et dont plusieurs, construits auprès de quais appartenant à des particuliers, nuisent à ces derniers, le ministre, dis-je, néglige-t-il le port de Toronto ? Un jour le pays comprendra que le ministre subit l'influence de ses amis politiques et prête l'oreille à leurs conseils.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La députation doit se rendre compte des progrès du pays. Tous les jours, pour ainsi dire, surgissent des centres agricoles ou industriels. Nos voies navigables sont d'une importance extrême pour les industries agricoles et autres du Canada, et pour une petite localité de 400 ou 500 âmes un petit quai est aussi nécessaire que les grands docks que nous érigeons présentement à Montréal. Je crois que tout ministre des Travaux publics au courant de son devoir marchera sur mes brisées. Quand les pêcheurs ou les agriculteurs d'une petite localité me présentent une requête pour m'exposer qu'ils ne peuvent pas vendre leurs produits faute d'un petit quai, je leur donne ce quai, quand mes collègues y consentent.

M. BENNETT : Puis-je demander au ministre si c'est l'espoir de favoriser le commerce qui le porte à construire ces quais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement. Les cultivateurs sont les premiers commerçants du pays. Ils ont des droits et rien ne leur est plus utile que ces petits quais. Ils sont peu coûteux. Deux ou trois mille dollars consacrés aux besoins d'une petite localité agricole sont, à mon avis, un bon placement.

M. BENNETT : Si le ministre prend pour principe qu'un dock est d'autant plus nécessaire dans une localité que celle-ci est un centre commercial plus important, alors il devrait aussi construire des docks en face des grandes villes.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement. Je ne les néglige pas.

M. BENNETT : Alors, pourquoi ne va-t-il pas en droite ligne à Toronto, où, dans le port de la ville, des centaines de vaisseaux se rendraient si l'eau était assez profonde, tandis qu'un seul vaisseau mouille dans des ports secondaires comme Blind River ?

L'honorable M. SUTHERLAND : N'y a-t-il pas un quai à Toronto ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Est-ce que nous ne rendons pas justice à Toronto ?

M. BENNETT : Il y a de nombreux quais à Toronto, mais ils ont été construits par des particuliers. Ceux-ci ont acheté les lots riverains et érigés des docks. Les compagnies de navigation qui veulent se servir de ces docks doivent payer des frais de quaiage, tandis que ceux qui se servent des quais que nous avons construits ne paient rien, l'Etat supportant les frais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

M. BENNETT : Non, dit le ministre. Et le quai de Thessalon ? Le ministre de la Marine dit que le gouvernement n'y perçoit pas un seul dollar.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ce quai a été construit il y a quinze ou vingt ans. Je n'y suis pour rien. Je me contente de le réparer.

M. BENNETT : Raison de plus d'éviter les erreurs commises autrefois. Quand le ministre se voit obligé de réparer un quai public où l'Etat ne perçoit pas un sou de recettes, pourquoi continue-t-il à construire des quais semblables tout le long des rives dans l'Algoma. Quand ils étaient dans l'opposition, les membres de la droite protestaient incessamment contre ces dépenses, mais aujourd'hui ils laissent tout faire sans souffler mot. C'est insulter le public que de puiser dans la caisse fédérale pour accommoder les compagnies de navigation. A Bruce Mines, il y avait un quai que le propriétaire louait à ces compagnies, mais cette source de revenu est tarie, l'Etat ayant construit un autre quai qui ne lui rapporte rien. A la Malbaie, le gouvernement consacre une forte somme au prolongement du quai et pourtant l'année dernière, la Compagnie de navigation du Richelieu n'a rien payé pour se servir de ce quai. La même chose se répète par tout le Canada.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que mon honorable ami me permette de lui rappeler qu'il m'est rarement arrivé de parler dans le sens qu'il indique.

M. BENNETT : Mes paroles ne s'adressent pas au ministre.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Depuis vingt-cinq ans, j'ai toujours suivi les débats de la Chambre—excepté pendant deux sessions—et je ne puis faire autrement que me souvenir que l'opposition trouve toujours à redire à ce que fait le gouvernement. Mes amis de la droite, quand ils étaient dans l'opposition, étaient aussi enclins à la critique que l'est aujourd'hui le représentant de Simcoe. Tout dépend des circonstances. Toutefois, j'ai été conséquent à moi-même, car j'ai toujours approuvé les dépenses faites pour des entreprises publiques, quand j'étais dans l'opposition, et je fais aujourd'hui l'application de mes principes, avec l'assentiment cordial de mes amis de la droite.

M. LEFURGEY : Puisque le ministre est disposé à construire des quais en différents endroits dans l'intérêt des cultivateurs, j'appellerai son attention sur la requête des habitants de Gordon's Point. Plus de 40 milles séparent Summerside de Charlottetown et le littoral n'offre qu'un hâvre. Le quai du Cap-Travers, construit il y a quelques années, n'a pas été entretenu et il tombe en ruines. Cinquante ou soixante hommes et autant d'attelages ont commencé les travaux de réparation deux ou trois jours avant l'élection, mais mon honorable ami, M. John Bell, ayant été défait, le lendemain du scrutin, ouvriers et attelages disparurent. Si on ne prend pas immédiatement soin du quai du Cap-Travers, les milliers de dollars qu'il a coûté auront été dépensés en pure perte.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis heureux que mon honorable ami ne partage pas l'avis du représentant de Simcoe et qu'il me permette de construire des quais dans sa circonscription électorale. Mais je ne puis pas tout faire en même temps. Toutefois, si sa demande est légitime, elle sera un jour exaucée.

M. POPE : Autre illustration du gaspillage des deniers publics pour la construction de petits quais plutôt que d'employer ces fonds à quelque entreprise importante. Le ministre a débité une harangue électorale concernant les cultivateurs et les petits producteurs canadiens. S'il s'intéresse si vivement au transport des produits agricoles, il doit savoir que le plus grand contribuable est l'agriculteur. C'est celui-ci qui supporte la plus grande partie de ces dépenses. Quand il a payé sa part dans la construction de ces quais et le creusement de ces ports et dans les subventions aux chemins de fer et aux ponts, chaque cent livres de grain canadien expédié à Liverpool ou vers tout autre port européen coûtent de 2 à 8 cents de plus que le grain américain expédié par la même route. Si l'honorable ministre veut favoriser les cultivateurs, il mettra fin à cet état de choses et par là fera plus de bien à la classe agricole que par la construction de petits quais ici et là dans n'importe quelle province.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je me range entièrement à l'avis de mon honorable ami. Nous faisons les plus grands efforts pour abaisser le coût du transport.

M. POPE : Que faites-vous ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Que l'honorable député examine le budget, il constatera que nous faisons beaucoup. Nous draguons le Saint-Laurent, nous approfondissons et élargissons son chenal, nous outillons les ports de Montréal, Port-Colborne et Parry-Sound. L'honorable député qui se tient au courant des affaires publiques ne devrait pas demander ce que nous faisons. Nous ne pouvons pas tout faire d'un coup. Le ministre de la Marine a demandé de gros crédits pour mieux baliser le port de Sydney. Nous ne faisons peut-être pas tout ce qui pourrait se faire, mais nous devons faire preuve de prudence, malgré l'état prospère de nos finances. S'il réfléchit, mon honorable ami admettra, je crois, que nous faisons beaucoup.

M. POPE : Je reconnais le bien-fondé des observations du ministre qui n'ignore pas que je ne suis aucunement hostile à ces dépenses bien qu'elles soient considérables.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je le sais.

M. POPE : Mais, lorsque nous avons fait ces dépenses, les nôtres devraient en bénéficier autant que les étrangers. Je déclare

ici que si le ministre veut se donner la peine d'aller aux informations, il constatera qu'il en coûte 7 cents de moins par 100 livres pour le transport du grain américain, depuis Midland ou tout autre endroit, par Port-Colborne ou un autre port, et passant ensuite par le Canada, viâ Montréal et Québec pendant l'été, ou par les Etats-Unis viâ Boston ou Portland pendant l'hiver, que pour transporter le grain canadien.

C'est à cela que je m'oppose. Si on creuse le port de Port-Colborne ou si on continue à creuser indéfiniment le chenal du Saint-Laurent, on ne rendra jamais justice aux petits producteurs du Canada, tant qu'on n'aura pas régularisé les taux du trafic. Car, qu'on le remarque bien, ce grain des Etats-Unis prend exactement la même route et est même expédié, en partie du moins, par Montréal, dans des conditions identiques. Il est transporté à bas prix par des compagnies de chemins de fer et autres, libéralement subventionnées par l'Etat. C'est un désavantage pour les cultivateurs. Nous avons donc tort de demander à ces mêmes cultivateurs de nous voter de l'argent, sous prétexte que ces dépenses sont faites à leur profit. En réalité le petit producteur paie deux fois, d'abord pour les améliorations et ensuite, pour les taux excessifs qu'on lui demande.

Une VOIX : Et l'Américain ne paie rien.

M. POPE : L'Américain ne paie rien ; vous pouvez en être certain, mais il en retire les bénéfices. C'est même une prime que nous offrons aux producteurs de grains des Etats-Unis. Il est temps que le gouvernement et le parlement s'emparent de cette question. Les chiffres que j'ai cités sont indiscutables. Mais comme je n'ai pas le droit d'être mieux informé que les ministres, je leur demande de s'enquérir de la chose.

On nous a parlé d'une commission des chemins de fer. J'espère qu'on s'en servira pour tirer cette affaire au clair. Mais en attendant, nous voici à la fin de la session, et tout ce que nous avons fait a été d'augmenter nos salaires——

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député aurait pu donner ces mêmes conseils à nos prédécesseurs. J'aimerais à lui demander s'il est en état de suggérer un remède au mal qu'il signale. Il se peut que le Grand Tronc accorde des taux différentiels, en faveur des exportateurs américains par Portland.

C'est une question à étudier, mais le gouvernement n'en est pas responsable. Nous sommes à prendre les moyens de ramener le Grand Tronc à Montréal en équipant ce port, en creusant le Saint-Laurent, en donnant plus de sécurité à cette route. Nous ne pouvons pas faire plus. On parle d'une commission sur la question, non seulement des chemins de fer, mais du transport en général ; or, je profite de cette occasion pour déplorer l'impuissance dans laquelle je me suis trouvé, mainte et mainte fois. Je donne à ces questions toute l'attention possible, mais ceux d'entre les honorables députés de la gauche qui ont déjà été ministres savent que nos jours et nos nuits sont prises par des questions de détails qui nous empêchent d'apporter aux autres questions plus importantes les soins que nous voudrions leur donner.

Personne ne serait plus heureux que moi, si le gouvernement du pays, qu'il soit libéral ou conservateur, était en état de recevoir les conseils de gens désintéressés, n'ayant aucune considération politique pour les faire agir.

Je suis ministre depuis cinq ans, et j'ai appris beaucoup de choses, entre autres, qu'un ministre, tout bien intentionné qu'il est, est obligé de tenir compte des exigences politiques. Les affaires du pays sont administrées par l'un ou l'autre parti, mais au-dessus des partis, il y a la grande question du transport qu'une commission pourrait nous aider à résoudre.

M. BOYD : Comme la question a changé de terrain, M. le Président, il me sera peut-être permis, vu que le ministre a demandé des conseils——

M. le PRESIDENT (M. Flint) : Je crois devoir déclarer que ce débat est contraire au règlement, s'il doit remettre sur le tapis toute la question des moyens de transport.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne demande pas mieux que d'expédier la besogne.

M. BOYD : Le ministre a demandé des conseils. Comme j'habite une partie du pays où la population s'intéresse plus vivement à cette question que les autres citoyens, je dois dire qu'on a négligé un aspect de la question——

M. le PRESIDENT (M. Flint) : Je crois devoir rappeler mon honorable ami à l'observation du règlement. Il s'agit des réparations à faire à ce quai.

M. BOYD : Mais je n'ai fait que répondre au ministre qui demandait des conseils.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député aura plus tard l'occasion de se prononcer.

Wendover—Quai, $6,500.

M. BENNETT : Où se trouve Wendover ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Dans le comté de Prescott, sur la rivière des Outaouais.

M. BENNETT : Pourquoi ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour les mêmes raisons déjà mentionnnées, pour accommoder un centre populeux.

M. BENNETT : Des pêcheurs ou des cultivateurs, cette fois ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Une population agricole.

M. BENNETT : Je regrette que nos observations semblent être tombées à l'eau. Lors d'un débat antérieur, nous avions fait un converti qui nous aidait beaucoup dans nos protestations contre ces dépenses. Je parle du représentant de Kingston. Je crains que nous l'ayons perdu. L'argument relatif à la classe des agriculteurs ou des pêcheurs semble avoir eu beaucoup d'effet sur lui, car il approuve la construction de ces quais, dans des lieux inconnus et déserts.

Presqu'île—Achat et réparation d'un quai, $5,000.

M. COCHRANE : Où se trouve ce quai ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Les deux partis politiques nous ont demandé de l'acheter. J'ai une pétition signée par des centaines de libéraux et de conservateurs y compris le président de l'asociation libérale conservatrice.

M. COCHRANE : Ce n'est pas ce que je demande. Je veux seulement savoir où se trouve ce quai.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne désire rien tant que de donner des informations, mais je ne puis pas les fournir toutes en même temps. Ce quai est construit dans la baie d'Owen-Sound, dans un joli endroit. Cette mesure a été demandée par des centaines de libéraux et de conservateurs. J'ai sous la main une pétition que je veux bien déposer sur le bureau de la Chambre.

M. BENNETT : Comme le propriétaire demande $5,000 pour ce quai, je désire savoir qui il est et qui a évalué le quai à $5,000?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : D'après mes notes, le propriétaire est John Mackenzie. Le quai n'est pas encore acheté.

M. BENNETT : Mais il le sera?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il faut l'acheter. Je demande aujourd'hui au parlement de m'autoriser à l'acquérir, suivant en cela l'exemple de mes prédécesseurs.

M. SPROULE : Combien pour l'achat et combien pour les réparations?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le marché n'est pas encore conclu. Je tâcherai de l'acheter à aussi bon compte que possible, mais je ne veux pas m'engager à payer un prix fixe.

M. HORSEY : Je pourrais, peut-être, jeter un peu de lumière sur la question. En 1899, les cantons de Kepple et Sarawack, voisins de ce quai, ont demandé au gouvernement d'en faire l'acquisition parce que les propriétaires n'étaient pas en état d'y faire les réparations nécessaires. Cette requête des deux conseils fut suivie d'une autre signée par les contribuables. Je crois que tous les contributables d'Owen-Sound l'ont signée, y compris le député à la législature provinciale, ainsi que mon adversaire à la dernière élection fédérale. Je l'ai signée moi-même. Il n'y a donc pas de question de parti. Ce quai est situé à 9½ miles au nord de la baie d'Owen-Sound, sur le côté ouest du havre d'Owen-Sound. Faute d'un quai à cet endroit, les cultivateurs des deux cantons ci-dessus mentionnés, seraient obligés d'apporter en voiture les produits de leurs fermes, tel que grains, fruits, foin pressé, animaux, dans la ville d'Owen-Sound, distante de 9½ milles à 10 milles. Je ne dirai pas qu'il se fait, présentement, beaucoup de trafic sur ce quai, par la bonne raison qu'il n'est pas en état d'en recevoir. Or, les habitants de l'endroit voyant que le quai s'en allait en ruines, et que le propriétaire actuel ne pouvait y faire les réparations nécessaires, se sont demandés s'il ne serait pas mieux que le gouvernement prît possession ou votât une certaine somme pour le réparer. Pour ma part, je crois qu'il est mieux que le gouvernement devienne propriétaire du quai. Ce quai a été construit en 1863 par le propriétaire actuel qui en a donné usage au public depuis cette date jusqu'à l'année dernière, sans faire payer aucun taux, ni droits d'aucune sorte. Ainsi que je l'ai dit, l'achat serait approuvé par tous les habitants des environs.

M. SPROULE : Quel prix le propriétaire demande-t-il pour le quai

M. HORSEY : Il demande $4,000. Des gens qui s'y connaissent ont examiné le quai; la partie qui est au-dessus de l'eau, de même que les hangars sont en ruines, mais je crois que $1,000 suffiraient pour le mettre en bon état.

M. BENNETT : D'après ce que nous a dit le député de Grey-nord (M. Horsey) quelqu'un aurait, vers 1860, construit ce quai, sans aucun doute, dans le but de faire de l'argent, mais depuis cette époque, jusqu'à présent, on n'aurait pas réussi.

M. HORSEY : Le propriétaire du quai n'a jamais fait payer aucuns droits. Je n'ai pas dit qu'il n'avait pas fait d'argent avec le quai.

M. BENNETT : Tout le monde sait cela. Allez où vous voulez, à Toronto, à Midland, ou ailleurs, vous trouverez des quais appartenant à des particuliers, et ceux qui veulent s'en servir en y déposant leurs produits, sont obligés de payer une rémunération aux propriétaires. Mais que voit-on dans le cas présent ? Voici une personne qui ne peut faire d'argent avec son quai et qui veut le vendre au gouvernement pour $4,000. Il est facile de comprendre que les cantons intéressés ne veuillent pas acheter le quai parce que ce ne serait pas pour eux un bon placement, et si les conseils avaient décidé l'a-

chat ils auraient été fortement censurés par les contribuables. Le peuple s'aperçoit que l'on distribue aujourd'hui de l'argent par milliers de dollars pour des quais, d'un bout à l'autre du pays, et rien de plus facile que de faire signer une requête par tout le monde indistinctement pour demander au gouvernement d'acheter un quai. Il n'y a aucun doute que M. Mackenzie a pu obtenir toutes les signatures qu'il voulait. Il n'a eu qu'à mentionner ce fameux achat au prix de $7,000 payé à M. Hilton pour un quai qui ne lui coûtait pas $500. Ceci est un fait notoire dans tout le district d'Algoma. Quant à cette pétition volumineuse, je constate que toutes les signatures sont de la même main. Evidement, cette personne savait écrire.

M. HORSEY : Ceci est une copie, l'original est au ministère des Travaux publics ?

M. BENNETT : Mon honorable ami dit que son adversaire politique l'a signée. Naturellement ; il faudrait être bien insensé pour ne pas demander une part de l'argent public que l'on distribue de ce temps-ci à pleines mains, distribution que l'honorable député de Kingston (M. Britton) a si vertement critiquée, l'autre soir. Nul doute que dans le district d'Owen-Sound, on s'est dit : Puisque l'on distribue ainsi l'argent, pourquoi ne pas en demander notre part ? Le ministre ne peut pas se refuser à faire cette dépense. Il commet une faute, certainement. Je dois lui dire que M. Mackenzie est un partisan du gouvernement.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le connais pas.

M. BENNETT : L'honorable député de Grey-nord le connaît.

M. HORSEY : Je ne sache pas qu'il soit plus mauvais pour tout cela, M. le Président.

M. BENNETT : S'il n'était pas un ami politique on ne proposerait pas de lui acheter son quai à $4,000. Le pays comprend cela. Voici la proclamation de l'honorable ministre des Travaux publics : " Ecoutez, vous tous qui êtes partisans de ce gouvernement. Si vous n'avez pas un quai neuf à nous vendre, vendez-vous en un vieux." Pas un député de la droite n'osera blâmer ces tripotages. L'honorable député de Kingston a eu la témérité, l'autre jour, de s'insurger contre ces dépenses et l'honorable ministre des Travaux publics lui a fait comprendre qu'il devait se taire, et il n'a pas parlé depuis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député choisit un mauvais terrain. Tout ce que nous faisons, c'est de construire des quais pour aider aux agriculteurs, aux pêcheurs et au trafic général du pays qui se développe si rapidement. L'honorable député nous blâme pour cela. Il est vrai que je n'ai jamais pu encore rien faire pour le satisfaire, et je désespère de pouvoir jamais y réussir.

M. HENDERSON : Les révélations de cette après-midi sont toute une surprise pour moi. Il est clair que le gouvernement a adopté comme politique l'achat de quais appartenant à des particuliers dans les différents petits havres du pays. Je me rappelle qu'il y a quelques années, lorsque l'ancien gouvernement était au pouvoir on a cru désirable dans une certaine partie du pays de faire des réparations à un quai et du dragage dans un havre appartenant à un particulier. Les intéressés ont fait une requête à ce sujet, mais le gouvernement a répondu qu'il ne pouvait pas dépenser d'argent dans un havre appartenant à un particulier. Afin d'obtenir l'argent désiré, le conseil municipal du canton où se trouvait le havre s'est décidé à l'acheter afin de pouvoir dire qu'il était propriété publique. Les bons libéraux d'Halton qui ont payé de leur argent pour l'achat de ce havre et de ce quai vont être surpris d'apprendre aujourd'hui qu'il y a des comtés et des districts plus favorisés que les leurs, où non seulement le gouvernement répare les vieux quais mais où il les achète. Si la municipalité de Trafalgar avait su quelle devait être la politique du gouvernement, elle n'aurait jamais acheté ce vieux quai à Bronte sur lequel l'honorable ministre dépense présentement, environ $17,000, ce pourquoi je ne le blâme pas, car je suis très heureux que mon comté ait une tranche de cette distribution d'argent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député lui-même (M. Henderson) a demandé que ces dépenses fussent faites, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir.

M. HENDERSON : Certainement, et je donne à l'honorable ministre la raison pour laquelle je n'ai pu avoir d'octroi du gouvernement ; le quai n'était pas une propriété publique. Il appartenait à un particulier et j'ai dit aux contribuables du comté que nous ne pouvions pas avoir d'octroi parce que c'était contre la politique du gouvernement de dépenser de l'argent pour améliorer les propriétés appartenant à des particuliers.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député n'en a pas moins fait la demande.

M. HENDERSON : Les libéraux de comté se mirent à la tête du mouvement, et afin de faire du quai une propriété publique; le conseil municipal en a fait l'achat puis a demandé de l'argent au gouvernement. Il a été plus heureux que moi, vu la grande générosité du gouvernement. Ce qui n'empêche pas, cependant, qu'il y aura désappointement lorsqu'on s'apercevra que le conseil municipal a été obligé d'acheter le quai, lorsque le gouvernement en améliore d'autres et même en achète qui appartiennent à des particuliers. Je crois que les

électeurs de mon comté ont été traités injustement.

M. BENNETT : J'ai dit, il y a quelques instants, que je comprenais parfaitement la raison qui faisait agir ceux qui demandent à l'honorable ministre d'acheter de M. Mackenzie. Cette raison est écrite en toutes lettres dans la requête même. La voici :

Votre gouvernement a acheté, en 1896, de Elizabeth Dunkin pour la somme de $5,000, le quai de Marksville ; voyez comptes publics, pages 2, 157.

Voilà la raison véritable. C'est parce qu'une autre personne a pu obtenir $5,000 pour un quai qui n'en valait pas la moitié que l'on veut vendre celui-ci au gouvernement. Je suis étonné que le ministre du Commerce approuve tout cela en silence, et que pas un député de l'autre côté de la Chambre n'ose condamner cet achat extravagant de quais avec l'argent du public, dans le but de venir en aide aux amis. Il n'est pas étonnant, lorsque tout cela a été connu à Bruce-nord, que le candidat du gouvernement ait été battu.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'honorable député parle un peu trop souvent de Bruce-nord. La bataille est finie et mon honorable ami y a fait sa part de travail. Mais si l'on veut être juste on admettra que ces quais construits par des particuliers, il y a déjà plusieurs années, sont pour la plupart, aujourd'hui, en ruines. Dans le cas présent, il faut un quai à cet endroit. Les besoins du commerce le demandent. Or, le gouvernement doit faire de deux choses l'une ; ou acheter l'ancien quai ou en construire un neuf. Telle est la situation dans Ontario, ainsi que je l'ai dit hier soir. Plusieurs quais y ont été construits par des particuliers et n'ont pu être maintenus en bon état de réparations. Il reste à décider si le gouvernement en construira des neufs ou s'il achètera les vieux et les réparera. Mais l'opposition voit des motifs condamnables partout. Elle nous accuse de chercher à plaire à nos amis. C'est tout naturel, nous ne voulons pas leur déplaire. Nous serions bien insensés si tel devait être le but de nos efforts. Mais lorsque surgit une question de ce genre, nous essayons à la juger à son mérite.

M. BENNETT : Ecoutez ! écoutez !

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Voici la question qui se pose : Est-il utile pour l'industrie agricole d'avoir un quai à cet endroit ? Je répondrai oui. Et la deuxième question est celle-ci : Combien allons-nous payer pour ce quai ? A ce sujet je n'ai pris aucun engagement. Si le propriétaire demande trop cher, je n'achèterai pas sa propriété ; voilà tout.

M. BRITTON : Je m'en tiens à l'avis que j'ai déjà exprimée sur cette question. Mais le ministre des Travaux publics ne fait pas que ce que d'autres ministres dans d'autres parlements ont fait avant lui. Je ne porte contre lui aucune accusation, je ne fais qu'exprimer l'opinion que le gouvernement ne devrait pas acheter de quais appartenant à des particuliers. J'admets qu'il faut que les cultivateurs apportent leurs produits au marché, et qu'ils ont besoin pour cela de bonnes voies de transport par terre ou par eau, mais un gouvernement n'est pas obligé d'étendre sa protection sur ses administrés jusqu'au point de les conduire et guider dans leurs affaires. Je crois que le gouvernement a eu tort d'acheter des quais des particuliers et de les entretenir aux frais du public. Mes remarques ne s'appliquent pas plus à une partie du pays qu'à une autre, et je constate qu'on a dépensé beaucoup d'argent dans l'Ontario pour les quais. Il me semble difficile aujourd'hui de mettre fin à cette politique. Pour ma part, je ne puis voir pourquoi un particulier ou toute personne qui a construit un quai qui ne lui rapporte pas de profits, le ferait acheter par le gouvernement. C'est ce qui a été fait dans quelques cas, et c'est ce qui sera fait, je suppose, à l'avenir. Tout ce que l'on peut faire c'est de protester, et je ne crois pas qu'il est juste de profiter de cet état de choses pour essayer à en retirer un avantage politique.

M. HAGGART : L'honorable député (M. Britton) voudra-t-il nous dire quand l'ancien gouvernement a acheté des quais ?

M. BRITTON : Il n'a pas acheté de quais, mais il en a construits.

L'honorable M. HAGGART : Où ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'en ai une liste.

M. BRITTON : Je pourrais citer un cas particulier, mais le ministre des Travaux publics a une liste complète.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député a dit qu'il connaissait plusieurs cas semblables, dans Ontario.

M. BRITTON : Si j'ai dit cela, je n'ai fait que ce répéter ce que d'autres ont dit avant moi.

L'honorable M. HAGGART : Que l'honorable député nous cite un seul cas.

M. BRITTON : Je vais vous en citer un. On a construit un quai aux frais du public au village de Portsmouth, près de Kingston. J'ai vu cela de mes yeux, et ce quai a été maintenu aux frais du public. L'année dernière, nous avons voté de l'argent pour réparer ce quai. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) m'a répondu, alors, que ce quai avait été construit à une époque où le pénitencier n'avait pas de quai. J'ai découvert, depuis, qu'il se trompait. Le pénitencier avait son dock, et le quai dont je parle n'avait aucun rapport avec le pénitencier. On

le construit au débarcadère de Portsmouth, sur l'autre côté de la baie qui le sépare du pénitencier, et de ce côté-ci il y avait le quai du gouvernement bâti aux frais du public. L'honorable ministre des Travaux publics m'a fait l'autre jour des remontrances, d'autres pourraient dire que c'était une vive rebuffade, mais comme le ministre était appuyé par les faits, il avait peut-être raison de parler comme il a parlé. Les anciens gouvernements ont construit des quais ou en ont acheté de particuliers, des vieux qu'ils ont ensuite maintenus aux dépens du public. Cette politique était mauvaise, et je crois qu'il est mal de la continuer, mais je crois aussi que c'est être injuste envers l'honorable ministre des Travaux publics que de l'accuser de vouloir en retirer des avantages pour son parti, lorsque parmi les nombreux achats de quais que l'on veut faire il ne paraît pas entrer aucun question de parti. Même dans une ville aussi conservatrice que Toronto, où le ministre dépense beaucoup d'argent, les députés ne lui en tiennent aucune reconnaissance, mais le blâment, au contraire. Je crois que c'est pousser la politique un peu trop loin.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je suis d'un avis tout différent de celui de l'honorable député de Kingston. Je n'ai pas consenti à acheter des quais parce que mes prédécesseurs en avaient acheté, ce n'est pas du tout le motif qui m'a fait agir. J'avais devant moi une requête venant d'un district agricole qui avait besoin d'un quai et il me fallait ou acheter l'ancien ou en construire un neuf.

Où est le mal d'acheter le vieux quai, s'il coûte moins cher ? Je ne chercherai pas à excuser une transaction aussi simple, car " qui s'excuse, s'accuse."

M. CLARKE : L'honorable député de Kingston (M. Britton) ne veut pas que les députés de Toronto critiquent le gouvernement de se montrer chiche au sujet du havre de cette ville. Nous ne demandons pas au gouvernement de construire des quais pour des particuliers. Nous lui demandons simplement de rendre ce havre accessible au commerce général du pays. Nous ne demandons pas de faveurs. Nous demandons seulement nos droits. L'honorable député de Kingston croit-il que nous remplirions notre devoir si nous ne demandions pas pour le havre de Toronto autant que nous avons droit de recevoir. L'honorable député de Kingston veut-il empêcher une critique juste ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne le désire pas, pour ma part.

M. BRITTON : Je ne m'oppose pas à une juste critique, mais je crois que le député de Toronto-ouest a blâmé le gouvernement de ne pas accorder plus à Toronto, parce que cette ville élisait des députés de l'opposition.

M. BOYD : Je soulève un point d'ordre. Vous permettez à ce député, M. le Président, de s'éloigner de la question, et moi, vous me rappelez à l'ordre.

M. FLINT : Votre objection est juste, le crédit est voté.

Harwood—Quai sur le lac Rice, $500.

M. BENNETT : Où est situé ce lac, et ce quai est-il pour l'usage des pêcheurs, des cultivateurs ou des chasseurs de canards ?

M. McCOLL : Le débarcadère de Harwood et Robin est situé sur le côté nord du lac Rice, dans la vallée de la Trente, le canal est complété jusqu'au village de Hastings, à l'est du lac Rice.

Quelques VOIX : Adopté !

M. McCOLL : Très bien, adopté.

Penetanguishene—Dragage, $10,000.

M. BENNETT : Où se propose-t-on de faire ce dragage à Penetanguishene ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : On m'a soumis deux plans.

M. BENNETT : Ce ne peut être le plan que l'on a annoncé avant les élections parce que le coût en devait être de $75,000 ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en sais rien du tout.

M. SPROULE : Au commencement de la session, le ministre des Travaux publics a promis qu'il demanderait, dans le budget supplémentaire, un crédit pour draguer le havre de Thornbury, ou qu'il prendrait sur le fonds général du dragage la somme nécessaire. Le ministre a-t-il oublié sa promesse ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne fais de promesse que je ne peux pas remplir. Nous n'avons pas de dragueur disponible.

M. SPROULE : Mais le ministre m'a fait la promesse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je visiterai Meaford cet été, et s'il n'y a que quelques jours d'ouvrage à faire, peut-être pourrons-nous envoyer un dragueur.

M. SPROULE : Je croyais que la municipalité avait fait la demande, l'automne dernier.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'ingénieur ne se rappelle pas, mais lorsque j'irai à Meaford, je me renseignerai, et s'il n'y a de l'ouvrage que pour quelques jours, je le ferai faire.

M. SPROULE : Merci.

Dragage, $350,500.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'ai déjà donné des explications à ce sujet.

Nous venons de commencer la construction d'un nouveau dragueur à Sorel et nous

allons habituer des Canadiens à le manœuvrer. Nous avons déjà construit plusieurs dragueurs, mais je crois que celui que nous construisons présentement fera honneur au Canada. Non seulement des fonctionnaires du ministère des Travaux publics en surveillent la construction, mais aussi un ingénieur canadien de grands talents, M. Robertson, qui a fait sa marque de l'autre côté de la frontière. Après avoir travaillé plusieurs années à Montréal, il est allé aux Etats-Unis où il a construit 120 dragueurs.

Travaux publics—Commis temporaires—Aide aux écritures et autres y compris les services de toutes personnes dont les services ont été requis depuis le 1er juillet 1882, nonobstant toutes dispositions contraires dans l'Acte du service civil, $11,000.

L'honorable M. HAGGART : Quelle est la raison de ces mots : "nonobstant toutes dispositions contraires de l'acte du service civil" ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : C'est parce que la loi nous défend de payer à des employés temporaires un salaire plus élevé que $400, et comme mon honorable ami le sait, nous ne pouvons avoir des hommes de métier pour ce prix.

L'honorable M. HAGGART : Mais ils devraient alors subir l'examen du service civil, à moins qu'ils ne soient employés à des ouvrages spéciaux, et dans ce cas, un crédit spécial devrait être voté. Mais vous nous demandez un chiffre rond de $11,000 avec lequel vous allez pouvoir payer 25 commis.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il y a 20 ans que ce système est suivi dans le ministère des Travaux publics. L'ouvrage est tellement augmenté que je ne puis plus le faire faire avec le même nombre d'employés.

M. WALLACE : Voici trois crédits, ici, qui se suivent : le premier est de $11,000 pour commis temporaires et autres, etc., puis nous avons $9,700 pour payer les architectes, les dessinateurs et commis du bureau de l'architecte ; viennent ensuite, dans le bureau de l'ingénieur en chef, les salaires des ingénieurs, des dessinateurs et des commis, $9,500, formant un total de $30,000, à ajouter au budget principal. Cela représente environ 50 commis additionnels à $600 chacun. Quels sont les crédits déjà votés pour ces départements?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pour les commis temporaires, aide aux écritures, etc., nous avons inscrit $25,000 au budget principal ; j'y ajoute $11,000. Je dois dire que j'ai augmenté les appointement de quelques-uns de mes employés, des plus vieux employés. J'ai aussi fait quelques nominations, j'ai été obligé d'employer quelques clavigraphes, vu le surcroît d'ouvrage. J'ai dû ajouter un commis dans le département du comptable ; l'auditeur général m'avait dit qu'il n'y avait pas assez de monde là. M. Kingston, qui était assistant-comptable, a été fait comptable en chef, mais n'a pas été remplacé comme assistant, et je lui ai donné deux aides, M. MacKay et M. Waters. Sur ce crédit j'ai aussi à payer M. O'Donoghue, fonctionnaire spécialement chargé de voir à l'exécution de l'article de la loi du travail concernant le juste salaire. Je savais que l'augmentation serait très critiquée et je me suis efforcé de la faire aussi petite que possible, mais lorsque l'ouvrage est double, on ne peut le faire exécuter par le même nombre d'employés. Quant à l'ouvrage dans les bureaux de l'architecte et de l'ingénieur en chef mon honorable ami n'a qu'à consulter la liste des travaux que nous avons fait exécuter pendant les dernières années et il verra s'il est possible à l'architecte en chef de faire faire tout cet ouvrage avec le même personnel qu'autrefois. Il a plus de besogne qu'il n'est capable d'en faire.

M. WALLACE : Quel est l'ingénieur en chef?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : M. Lafleur. Il n'est pas encore nommé d'une façon permanente, car j'aime à mettre un homme à l'épreuve avant de lui donner un emploi de confiance. M. Lafleur était l'assistant de M. Coste, lorsque ce dernier a résigné et il a agi depuis comme ingénieur intérimaire. J'ai commencé par augmenter son salaire, et je l'ai augmenté encore il y a quelques mois, ce qui prouve que je suis satisfait de lui.

M. WALLACE : Quel est son salaire présentement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : $3,000. Il n'est pas suffisamment payé. C'est un rude travailleur.

M. WALLACE : M. Coste sera-t-il réinstallé ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non ; il a un emploi en dehors du service public.

M. MONK : Ces deux crédits de $9,700 chacun, représentent-ils les salaries des nouveaux employés temporaires ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il y a là-dedans quelques augmentations de salaires. Nous avons augmenté de $500 le salaire de l'assistant architecte (M. Routhier). Il arrive souvent que ces employés sont obligés des travailler le soir.

M. MONK : Ne vaudrait-il pas mieux payer toute de suite un salaire raisonnable plutôt que de faire des augmentations tous les ans ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsque je suis entré au ministère des Travaux publics je ne connaissais pas ces employés comme je les connais maintenant. Lorsque vous avez pu apprécier un homme et voir son ouvrage, vous l'encou-

ragez en augmentant son salaire. M. Routhier est encore un jeune homme ; il est sobre, actif et on peut reposer en lui toute confiance.

M. MONK: C'est une position très aléatoire pour ces employés de ne pouvoir compter que sur un vote annuel de la Chambre pour la récompense de leurs services. Ne serait-il pas mieux de fixer leur salaire a un prix raisonnable, une fois pour toutes, plutôt que de les laisser ainsi dans le doute ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : J'admets que pour les chefs de bureaux, il est mieux de leur payer un salaire élevé. Les appointements des ingénieurs en chef sont fixés par la loi à $3,200. M. Lafleur n'en reçoit que $3,000 bien qu'il fasse de la bonne besogne. Il est capable, sobre, actif, et toujours prêt. Je ne crois pas qu'il soit assez payé. Tout le monde ne sera peut-être pas de mon avis, mais je crois que les employés de mérite ne sont pas payés autant qu'ils devraient l'être. Mon honorable ami sait que dans Montréal, nous ne pourrions pas avoir un ingénieur de première classe pour ce prix.

L'honorable M. HAGGART : Ces employés ont-ils droit à une pension de retraite ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non.

L'honorable M. HAGGART : Ça été la coutume suivie par tous les gouvernements du Canada de payer ceux qui sont employés à des travaux scientifiques des salaires assez élevés, mais sans pension de retraite, et avec l'entente qu'on pourrait se dispenser de leur services en n'importe quel temps. On a cru que c'était le milleur moyen d'avoir les employés les plus compétents.

M. BRITTON : Le ministre a-t-il eu le temps de s'occuper du cas de M. Johnston, l'ingénieur du collège militaire récemment décédé ? Je ne vois rien dans les crédits pour lui payer une gratification. A-t-il eu, aussi, le temps de s'occuper du cas de M. Newlands, l'architecte sur lequel j'ai appelé son attention, il y a quelques jours ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je regrette de n'avoir pas encore eu le temps de m'occuperai de ces deux cas, mais je m'en occuperai aussitôt que possible.

M. MONK : Ces crédits serviront-ils à payer des employés supplémentaires ou temporaires, et où les prendra-t-il ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Temporaires d'une certaine façon. La plupart sont des hommes de profession, des architectes, des ingénieurs, ou des dessinateurs. A propos, si je pouvais avoir quelques bons dessinateurs, j'en serais très heureux.

M. COCHRANE : Emploieriez-vous un tory ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Bureau de l'ingénieur en chef—Salaire des dessinateurs et des commis, nonobstant toutes stipulations contraires de l'Acte du service civil, $9,500.

M. WALLACE : Le ministre nous avait promis une explication au sujet de ce bureau. Quel était le crédit dans le budget principal ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : La somme inscrite au budget principal est de $49,000 ; elle couvre les salaires des ingénieurs surveillants dans toutes les parties du Canada.

M. WALLACE : Ces chiffres sont très trompeurs. Ils ne montrent pas les augmentations de salaire, et nous ne pouvons juger, conséquemment si celles que l'on accorde sont justifiables ou non. Toutes les augmentations devraient être faites d'après une règle définie. Nous avons voté au budget principal $25,000 pour commis temporaires et aide aux écritures et voici que l'on nous demande encore aujourd'hui une autre somme de $11,000, ce qui fait un total de $36,000. Au budget principal, le crédit pour le bureau de l'architecte est de $22,700 et on nous demande encore $9,500, soit un total de $32,200. Dans le bureau de l'ingénieur en chef nous avons voté au budget principal, $49,000 et on y ajoute encore $9,500, ce qui fait un total de $58,500. C'est-à-dire que pour l'aide temporaire au bureau des ingénieurs et des architectes, nous votons un total de $126,700. Pour ces trois services, nous avons voté au budget principal, $96,000, et l'on y ajoute aujourd'hui $30,000. C'est là un exemple de l'extravagance et du gaspillage dont se rend coupable le gouvernement actuel dans toutes les branches du service public. L'année dernière, pour le même service, nous avons voté $96,700, ce qui était déjà, sans doute, une forte augmentation sur les années précédentes. Mais voici que l'on nous demande $30,000 de plus.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande à mon honorable ami d'être juste envers le ministère des Travaux publics, et j'espère qu'il le sera. Quand je suis arrivé à la tête de ce ministère en 1896, la dépense ne s'élevait qu'à $1.600,000. Pour une raison ou pour une autre, on tenait ce ministère à la ration. Cette année, la dépense est de $6,700,000 imputable, et sur le capital et sur le revenu. Comment peut-on espérer que cette augmentation d'ouvrage soit faite par le même personnel qu'il y a quatre ou cinq ans.

M. WALLACE : Lorsque vous envoyez un inspecteur surveiller la construction d'un édifice public, son salaire n'est-il pas payé à même le crédit voté pour cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas toujours.

M. WALLACE : Toujours, je crois ; cette dépense n'est pas comprise dans les crédits que nous avons votés aujourd'hui?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS: Oui, prenez, par exemple, le cas de M. Routhier, qui est assistant architecte——

M. WALLACE : Le ministre ne me comprend pas. Je parle de l'inspecteur que l'on envoie sur les lieux surveiller la construction de l'édifice. Ainsi, par exemple, si vous construisez un édifice public à Toronto,—bien que je n'aie pas grand espoir d'en voir construire un, ni que je le désire—l'inspecteur que vous enverriez là ne serait-il pas payé à même le crédit voté pour cet édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Certainement.

M. WALLACE : Alors, son traitement n'est pas pris sur les crédits que nous votons dans le moment ? Les plans sont préparés ici et le coût en est ajouté au prix de la bâtisse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, il est pris sur ce crédit.

M. WALLACE : Dans chaque cas ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WALLACE : Je croyais que dans certains cas ces dépenses étaient portées au de la bâtisse.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il peut arriver quelques fois, mais pas souvent, que nous ayons à employer un architecte du dehors, mais règle générale, la préparation des plans d'un édifice public est payée à même les crédits que nous votons présentement.

M. WALLACE : L'honorable député de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), qui a plus d'expérience que moi dans ces matières, dit que c'est ce qui se pratique le plus souvent.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas dans mon ministère.

L'honorable M. HAGGART : Oui.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Très rarement.

L'honorable M. HAGGART : Peut-être pas tout récemment, mais cela a été fait souvent dans le passé. L'honorable ministre se rappelle, sans doute, le cas célèbre des quais de l'Ile du Prince-Edouard lorsque l'on a fait payer deux ou trois pistoles pour couvrir les frais d'une expédition d'ingénieurs à un endroit où l'on n'avait jamais construit de quais.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Mon sous-ministre me dit que dans ce temps-là, nous n'avions pas ces crédits que nous faisons voter dans le moment. Aujourd'hui, il est de règle que les plans sont préparés ici, et que le coût en est payé par le ministère.

Edifices publics—Loyers, réparations, éclairage, service de l'eau, portiers, gardiens, femmes de journée, etc.—Edifices publics du Yukon, $30,000.

M. BORDEN : Combien avons-nous voté dans le budget principal pour les édifices du Yukon ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons voté $75,000, et nous en demandons maintenant $100,000. Au nombre des travaux que nous avons à faire il y a l'achèvement du palais de justice, dont le coût est évalué à $45,000, avec déduction de $5,000 dépensés dans le cours de l'année. Nous nous proposons en outre d'ériger un édifice qui contiendra tous les bureaux publics ; le coût sera environ $100,000. Nous voulons aussi construire une résidence pour le commissaire ; le coût en est évalué à $25,000. Outre cela, nous demandons $10,000 pour les salaires d'architecte, surveillance, etc.

M. WALLACE : Quel est le salaire de l'architecte ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'architecte est M. Fuller, fils de l'architecte Fuller qui était employé au ministère des Travaux publics lorsque j'y suis arrivé. On lui a confié la surveillance des travaux du Yukon.

M. WALLACE : Son salaire est-il pris sur ce crédit ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WALLACE : Ceci contredit ce que l'honorable ministre vient de nous dire.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Lorsqu'il travaillait à Ottawa, il était payé à même ce crédit et maintenant qu'il travaille au Yukon, on a continué le même système.

M. WALLACE : Le ministre nous a dit il y a quelques instants qu'il payait l'inspecteur à même le crédit voté pour la construction de l'édifice, mais que les salaires des ingénieurs et architectes sont pris sur le crédit de $125,000. Nous découvrons, maintenant, que M. Fuller est payé à même le crédit pour ces travaux.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Ceci est un cas spécial.

M. WALLACE : En quoi est-il spécial ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Tous les employés du ministère des Travaux publics à Ottawa sont payés à même les crédits que nous venons de voter.

Havres et rivières—Améliorations des rivières Lewes et Yukon, y compris l'allocation additionnelle de $1,100 par année, à l'ingénieur surveillant, M. J. C. Taché, nonobstant toutes stipulations contraires de l'Acte du service civil, $15,000.

M. WALLACE : Que reçoit l'ingénieur présentement ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Il reçoit $1,700 de salaire, et nous lui payons $1,100 de supplément en considération des travaux qu'il fait là-bas. C'est un fonctionnaire permanent.

M. WALLACE : Lorsqu'un fonctionnaire voyage, toutes ses dépenses lui sont payées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

M. WALLACE : Dans ces cas-ci, le salaire est augmenté de 68 pour 100.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que l'augmentation est juste ; tous les autres ministères ont fait la même chose. Ces fonctionnaires sont obligés de faire d'autres dépenses au Yukon qu'ils ne peuvent faire payer au gouvernement comme dépenses de voyages. Le coût de la vie est très élevé au Yukon.

M. WALLACE : Mais toutes ces dépenses sont payées ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Pas toutes ; nous payons la nourriture et le logement, mais pas l'habillement.

M. WALLACE : Vous avez même payé les pardessus de quelques-uns de ceux que vous avez envoyés au Yukon.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Nous avons payé des habillements spéciaux de travail de quelques-uns des employés, mais pas leurs habits ordinaires.

M. WALLACE : Le vêtement est aussi bon marché au Yukon qu'en tout autre endroit.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Non, pas au Yukon.

Construction de chemins, ponts, sentiers, etc. —Territoire du Yukon, $70,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je dois donner quelques explications, pas très longues, cependant, pour bien faire comprendre ce dont il s'agit. La somme totale votée par le gouvernement est comme suit : en 1899-1900, $175,000, et en 1900-1901, $50,000, ce qui fait un total de $225,000. Dans le budget principal de cette année, nous avons voté une autre somme de $40,000 pour le prochain exercice. Ces sommes ont été distribuées comme suit : Dans l'été de 1899, sur la recommandation de l'honorable ministre de l'Intérieur, j'ai envoyé au Yukon M. McCarter, un arpenteur depuis longtemps au service du ministère de l'Intérieur, avec mission d'améliorer le chemin d'hiver entre Bennett et Dawson. Il a dépensé, à cet ouvrage, la somme de $17,700 : il a commencé les travaux au pied du lac Laberge et a traversé la rivière Nordenskiold, à un point un peu plus bas que les rapides Cinq-Doigts. Pendant la même année, le ministère de l'Intérieur a fait savoir au ministère des Travaux publics que M. Ogilvie avait dépensé dans la construction de chemins dans le district du Klondyke, dans le voisinage de Dawson, $96,000, et l'on me demandait de prendre cette somme sur le crédit de $175,000 qui avait été voté par le parlement. J'y consentis, mais à la fin de l'exercice, tous les comptes n'étaient pas en règle et nous ne pûmes payer que $70,000 sur les $96,000.

Pendant que j'étais absent, en 1900, mais j'approuve entièrement la décision qui a été prise, l'on a envoyé au Yukon un ingénieur du ministère des Travaux publics, M. Taché, pour surveiller la construction des chemins

Sur le crédit voté à cette fin il a dépensé $15,000, de sorte que le total de la dépense, pour l'année 1899-1900, est comme suit : Dépensé par M. McCarter, $17,250 ; par le ministère de l'Intérieur, $70,000 ; par M. Taché, $15,000 ; soit une dépense totale de $102,750. La somme de $72,250 est devenue caduque parce que les comptes n'étaient pas prêts à la fin de l'exercice. Nous avons voté $50,000 pour l'exercice de 1900-1901, et sur cette somme, nous avons dépensé jusqu'à présent $32,000, ce qui laisse une balance de $18,000 que nous dépenserons d'ici au 30 juin, portant ainsi la dépense totale à $70 000 par le ministère de l'Intérieur ; $64,750 pour le ministère des Travaux publics ; soit un grand total de $134,750. Cette année, le ministère des Travaux publics a inscrit $40,00 au budget principal et $70,000 au budget supplémentaire.

Le ministère de l'Intérieur nous a envoyé les comptes de M. Ogilvie qui s'élèvent à un peu plus de $94,000 ; cette somme se compose de $26,000 dépensés pendant l'exercice 1899-1900 mais dont les comptes n'avaient pu être régularisés pour la fin de cet exercice, et d'environ $68,000, dépensés l'année dernière, par M. Ogilvie, sans aucune autorité du ministère des Travaux publics. En d'autres mots, le conseil local du Yukon a dépensé $68,000 de la manière que je viens de dire, ce qui me met dans l'obligation de demander $80,000 pour rembourser le conseil des sommes qu'il a avancées et demander, en plus, $110,000 qui seront dépensés sous la surveillance du ministère des Travaux publics pour les chemins ci-après énumérés. Peut-être que les honorables députés qui portent intérêt au Yukon, aimeront à voir sur ces cartes les tracés des chemins qui ont été construits et des chemins que nous voulons construire. Les chemins construits sont représentés sur les cartes par des lignes pleines, les chemins que nous voulons construire avec les $110,000 que nous demandons sont représentés par des lignes pointillées. Je puis dire que les chemins que nous nous

proposons de construire ont reçu l'approbation de M. Taché et de M. Girouard ; ce dernier est un employé du conseil local. Ces chemins sont les suivants :

De Dawson à Hunker, environ 8 milles.

De Hunker à Summit, environ 20 milles.

De Summit à Dominion Creek, environ 4 milles.

De Dominion Creek jusqu'à 75 plus bas que Lower Discovery, 10 milles.

Sur le creek Dernière-Chance, 5 milles.

Depuis 30 Eldorado, au creek Quartz, 8 milles.

Sur le creek Quartz, 6 milles.

Sur le creek du Soufre, 10 milles.

Depuis Gold Run jusqu'à Clear Creek, 39 milles.

Sur la Bonanza, depuis les Grandes-Fourches jusqu'au chemin de l'écart, 12 milles.

Ce qui fait un total de 122 milles. M. Girouard et M. Taché ont approuvé tous ces chemins, après en avoir conféré avec le ministre des Travaux publics.

M. WALLACE : Après l'explication lucide que l'honorable ministre vient de nous donner, exeplication que, j'en suis sûr, pas un seul député de cette Chambre n'a comprise suffisamment pour se rendre compte de la manière dont ce crédit sera dépensé, je suppose qu'il nous faudra voter ces $164,000, sans savoir à quoi on les appliquera. Quelle proportion de cette somme a-t-on dépensée sur ces chemins?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je demande cette année $110,000 pour 122 milles de chemins. Cette fois, je saurai où va l'argent. J'ai télégraphié au nouveau commissaire, M. Ross, que ni le ministre des Travaux publics ni le gouvernement ne paiera un sou de dépenses qui n'auront pas été préalablement autorisées. Je ne veux pas faire de reproches, ni blâmer personne, mais je suis obligé de demander au parlement, cette année, $80,000 pour la construction de chemins sur lesquels le ministère des Travaux publics n'a exercé aucune surveillance. On construisait les chemins, on envoyait les comptes et il nous fallait les payer. Cela n'arrivera plus. J'ai télégraphié au nouveau commissaire que je ne demanderais pas un seul dollar au parlement pour des chemins qui n'auront pas été construits sous la surveillance du ministère des Travaux publics.

M. WALLACE : Le ministre n'a entendu parler des $80,000 que lorsqu'ils ont été dépensés?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je n'en savais pas un mot. Le conseil présidé par M. Ogilvie a construit les chemins, et nous avons dû les payer.

M. WALLACE : C'est ainsi que l'argent s'en va.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois bien que les chemins ont été réellement construits, mais tout de même, il ne faut pas qu'on y revienne.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demanderai que ces crédits soient portés au compte du capital, au lieu d'être imputés sur le revenu et cela en vertu de la règle et de la pratique que la construction de chemins et de ponts est toujours portée au compte du capital.

Amendement adopté.

District du Saint-Maurice—Frais d'exploitation, $13,500.

M. BRITTON : Quel revenu retire-t-on des glissoires du district de Saint-Maurice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'année dernière le revenu a été de $30,000 ; il augmenté d'année en année, en proportion du trafic.

Ottawa—Pour la construction d'un observatoire astronomique, $15,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le ministre de l'Intérieur me dit que cet observatoire en absolument nécessaire, et il m'a demandé d'inscrire cette somme au budget.

M. SPROULE : Où allez-vous construire cet observatoire ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je crois que l'intention du ministre de l'Intérieur est de la mettre à la Pointe-Nepean, mais il n'a encore rien décidé.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il y a à la Pointe-Nepean cette difficulté que les vibrations des trains qui passent au pied nuiront peut-être aux observations. Le ministre de l'Intérieur choisira peut-être un autre endroit.

M. SPROULE : Est-ce là le coût de l'édifice ?

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Oui.

Pour service de paquebots durant l'année 1901, entre Québec et Blanc-Sablon, faisant escale aux ports et endroits le long de la rive nord du Saint-Laurent entre ces têtes de ligne, $8,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous voulons faire un service trois fois par mois, le long de la côte nord du Saint-Laurent, depuis Québec jusqu'au détroit de Belle-Isle, ou aussi près du détroit que possible. La distance est très longue et il y a plusieurs petits ports intermédiaires. Ce service ne coûtera pas toute cette somme, parce que le ministère des postes va effectuer une économie en l'utilisant pour le transport des malles.

Crédit supplémentaire pour service à vapeur durant l'année 1901, entre Saint-Etienne, N.-B., les endroits sur la rivières Sainte-Croix, l'Ile

au Cerf, Campo-Bello et les îles intérieures et la baie Passamaquoddy, l'Entete et Black Bay, $1,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le ministère des postes a jusqu'à présent payé cette somme pour ce service, mais il veut qu'à l'avenir ce soit le ministère du Commerce qui la paie.

M. SPROULE : Dans les subventions aux steamers qui transportent la malle, à combien estimez-vous les frais directs de ce transport.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ces frais sont portés à un compte séparé, parceque dans plusieurs cas, bien que les steamers soient obligés de transporter les malles, le crédit que nous leur votons est plutôt une subvention pour les indemniser du transport des marchandises. De cette façon, le ministre des Postes fait une économie, car le ministère du Commerce paie le tout.

M. WALLACE : Les fortes subventions qui sont payées pour le transport de la malle en Angleterre sont-elles portées au compte du ministère des Postes ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous ne le avons jamais portées au compte de ce service. Bien qu'il soit désirable, et les deux partis ont toujours été d'accord sur ce point, de maintenir un service de la malle, entre les ports du Canada et l'Angleterre, on sait que le gros de notre matière postale passe par New-York et les autres ports américains où il se fait un service presque quotidien et plus rapide que le nôtre et nous ne pouvons refuser à nos marchands l'avantage d'envoyer leurs lettres par cette voie. La conséquence est qu'une bien petite proportion de la matière postale du Canada est transportée sur nos steamers. Peut-être, devrions-nous faire payer ce service au ministère des Postes.

M. SPROULE : Est-ce que cela ne se fait pas aujourd'hui ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Non, mais le ministère des Postes paie en quelques cas une part de la dépense.

Service à vapeur entre Sydney et le Cap-Breton et la Baie Saint-Laurent, et faisant escale aux ports intermédiaires, $1,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ceci est un nouveau service nécessité par le développement continu de Sydney. Le gouvernement provincial a voté une subvention beaucoup plus considérable, environ $3,000.

Service direct bi-mensuel entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, durant la saison d'été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, durant la saison d'hiver. Pourvu que si l'on peut obtenir ce service aux conditions de ce crédit, le Gouverneur en conseil pourra faire tous changements sans dépasser le montant voté, $35,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Ceci n'est pas un nouveau service. Le contrat en est expiré cette année, et on nous a demandé de le renouveler, parce que, prétend-on, il est très utile. Manchester est un grand centre ; on calcule qu'il y a dans le voisinage immédiat de la ville, une population de près de 8,000,000.

Quelques honorables messieurs ont fait des recherches relativement à la valeur approximative des marchandises américaines et des marchandises canadiennes transportées par ces navires. Autant que nous pouvons le constater, la valeur des marchandises américaines transportées l'année dernière a été de $365,965, et la valeur des marchandises canadiennes, de $1,239,039. Le crédit actuel est un peu moindre que le précédent, qui était de £8,000 sterling, soit à peu près $39,000. Chaque année, ils nous ont donné plus de voyages qu'ils n'étaient convenus de le faire, mais les navires employés n'ont pas été d'un tonnage tout à fait aussi fort que le stipulait le contrat, et j'ai été obligé de faire une réduction en conséquence.

M. SPROULE : Le gouvernement a-t-il fait quelque chose récemment pour obtenir un service rapide sur l'Atlantique, ou cette question ne fait-elle plus partie de son programme ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Oui, elle en fait encore partie ; mais comme l'honorable député le sait, jusqu'aujourd'hui, les temps ont été très peu favorables à la passation de nouveaux contrats. Depuis les deux ou trois dernières années, la construction des steamers coûte tellement cher, qu'il est presque impossible d'en construire ; mais nous nous occupons de la question, et à l'heure qu'il est, des négociations sont entamées à ce sujet, mais le résultat jusqu'ici obtenu ne me permet pas de faire de déclaration formelle à la Chambre. Je dirai que l'augmentation énorme du prix de la houille est une chose très sérieuse, dont il faut tenir compte dans l'estimation des dépenses qu'entraînera ce service. Je ne suis pas tout à fait sûr du montant que cela représente, mais le prix de la houille est certainement de 50 ou 60 pour 100 plus élevé aujourd'hui, qu'il ne l'était il y a trois ou quatre ans ; et dans le cas où des navires s'attendent à traverser l'océan à une grande vitesse, cela contribue énormément à augmenter le coût possible d'un voyage.

Quoi qu'il en soit, la question n'a pas été du tout abandonnée, et bien que je ne puisse pas oser le dire formellement, il est possible que dans le cours des deux ou trois prochains mois nous obtenions des offres raisonnables. La Chambre sait que dans une affaire de cette nature, il faut le concours du gouvernement britannique, c'est-à-dire, si nous devons profiter de l'offre que l'on nous a déjà faite, et à l'heure qu'il est, nous sommes à négocier avec ce gouvernement à ce sujet.

M. SPROULE : J'aime à croire que l'honorable ministre voit maintenant l'erreur que le gouvernement a commise en annulant le contrat fait par ses prédécesseurs. Je ne doute pas qu'on ne l'ait déjà vue souvent ; mais, à mon avis, beaucoup de gens admettront que nous perdons du terrain à chaque saison, que nous n'avons pas de service transatlantique ni plus rapide ni meilleur. Il me semble que le trafic passe par les Etats-Unis, et de ce dernier pays, nous faisons une route pour les passagers et les produits du Canada ; et à mon sens, nous ne saurions profiter trop tôt des occasions que nous pouvons avoir d'obtenir un service transatlantique plus rapide et meilleur que celui que nous avons aujourd'hui.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je rappellerai à mon honorable ami que le contrat dont il parle n'était rien moins qu'un contrat raisonnable. La maison Allan n'a jamais fait d'offre qui nous aît satisfaits. On a discuté souvent cette question dans la Chambre ; mais je dois protester contre la supposition portant que nous devions considérer l'offre comme raisonnable.

M. MACLEAN : D'après moi, nous n'aurons jamais de service transatlantique satisfaisant tant que nous ne construirons pas nos propres steamers. Nous pourrions, je crois, construire deux steamers rapides à un prix relativement peu élevé, ce qui suffirait pour commencer.

Ce qu'il faut surtout, c'est qu'ils soient, non pas très grands, mais modernes. Il y a, à mon avis, des hommes qui approuveraient une proposition de cette nature. Il y a, si je ne me trompe, à Halifax et au Cap-Breton, des hommes qui examinent la question, et le plus tôt nous commencerons à construire nos propres navires en ce pays, le mieux ce sera pour nous.

Quant à l'augmentation du prix de la houille, elle est due à la puissante coalition formée aux Etats-Unis, laquelle s'est emparée des chemins de fer et de quelques-uns des paquebots transatlantiques, et a la haute main sur les terrains houillers américains. On dit aussi qu'elle a la haute main sur les terrains houillers du Canada, et qu'elle fixe le prix auquel se vendra la houille. Pour combattre cette coalition, il faudra que le Canada construise ses propres steamers, et peut-être possède ses propres houillères.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La question est importante et mérite qu'on s'en occupe un peu ; mais je rappellerai à l'honorable député que la construction de steamers de première classe susceptibles d'une grande vitesse exige un outillage considérable et dispendieux, ainsi qu'une grande habileté. Si des hommes ayant les capitaux, l'expérience et l'habileté nécessaires trouvaient moyen de transporter ici leurs chantiers de construction navale ou une partie de ces chantiers, cette question mériterait peut-être d'être examinée ; mais il me répugnerait de me prononcer sur l'opportunité qui existe aujourd'hui de mettre des conditions semblables à cette entreprise. Naturellement, nous désirerions tous que cela eût lieu. Nous serions bien aises, en effet, de voir ici des chantiers où l'on construirait des steamers capables de soutenir la comparaison avec ceux sortant des chantiers de la Clyde et de Belfast ; mais les chantiers de construction navale dans ces endroits ne sont pas arrivés à l'état où ils sont aujourd'hui sans dépenser des capitaux énormes. Je ne connais pas tout à fait le montant placé dans les chantiers de Harmann et Wolfe, mais je crois ne pas dépasser les bornes en disant que c'est entre £1,000,000 et £2,000,000 sterling.

Ce ne sont pas seulement les dépenses que nous devons considérer, mais le fait de trouver des ouvriers constructeurs experts, et il s'écoulerait un temps considérable avant que l'on eût un outillage en état de pouvoir faire un petit navire.

Je ne désire pas décourager ceux qui voudraient construire ici des steamers de la plus forte capacité et de la meilleure qualité, s'ils peuvent le faire, et il est permis d'espérer que les chantiers que l'on établit à Sydney feront assez de progrès pour assurer en définitive le succès raisonnable de cette industrie.

M. MACLEAN : Si l'honorable ministre annonçait en Angleterre que le gouvernement canadien est prêt à entamer des négociations avec quelque grand établissement de la Clyde, de Tyneside ou de Belfast et à donner un encouragement raisonnable, il est très probable qu'un de ces grandes maisons transporterait au Canada une partie de son outillage et serait en mesure de construire en très peu de temps des steamers de cette catégorie.

Nous avons accordé une protection aux plaques d'acier, et je crois que nous en fabriquerons dans plusieurs endroits du Canada ; c'est donc maintenant le temps d'annoncer que nous sommes prêts à encourager quelque grand constructeur de navires à transporter ses usines de la Grande-Bretagne au Canada. Nous devrions, à mon avis, publier une annonce de ce genre, et je crois que cela aurait le résultat de donner au Canada dans un an ou deux une industrie de construction de navires de première classe. Nous avons le fer, la houille et les capitaux, et il nous faut des navires. Le seul service transatlantique satisfaisant que le Canada aura jamais sera un service administré de ce côté-ci de l'océan et que nous serons en mesure d'employer au développement de nos ports canadiens.

J'insiste sur ceci parce que ce sera la réalisation d'une projet national, et parce que nous pouvons faire ce que d'autres gouvernements ont fait. L'Allemagne a créé une des marines le plus puissantes du monde, bien que les Allemands ne fussent pas des constructeurs de navires et n'eussent

pas d'ingénieurs versés dans la construction navale. Mais grâce à la protection accordée à cette industrie, les chantiers allemands construisent les plus grands navires du monde. Tout ce qu'il nous faut, c'est la confiance en nous-mêmes, et si nous annonçons que nous nous proposons de venir en aide à l'établissement d'une industrie de cette nature, je ne doute pas que quelques-uns des grands constructeurs de navires ne profitent de notre offre.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'approuve de tout cœur ce que l'honorable député a dit relativement à l'opportunité qu'il y a d'utiliser ce contrat important, si nous devons en faire un, à favoriser l'établissement en ce pays d'une grande industrie de construction navale. Je me suis beaucoup occupé moi-même de ce projet. Bien qu'il n'y ait pas eu de négociations formelles dont nous pouvons soumettre le résultat au parlement, j'ai pris la peine de voir à ce que l'on s'abouchât à ce sujet avec les grandes compagnies de construction navale de la Grande-Bretagne. Nous leur avons donné à entendre que si quelqu'une de ces compagnies soumettait une proposition à ce gouvernement, ce dernier serait prêt à l'examiner le mieux possible. J'ai eu des entretiens avec des messieurs intéressés dans d'importants établissements de ce genre en Grande-Bretagne, et tout en étant disposés à s'occuper de cette question, ils sont d'avis que les difficultés à surmonter sont plus sérieuses que ne le croit mon honorable ami. Des gens parlent quelquefois de la construction d'un steamer en acier comme si la chose la plus importante était la fabrication des plaques d'acier, tandis que ces dernières ne forment qu'une proportion très modérée de la totalité du prix. La difficulté réelle se trouve dans la pose des matériaux, surtout des machines, et aussi dans l'importation d'un grand nombre d'ouvriers d'élite. Les difficultés de cette nature sont beaucoup plus grandes que celles qui ont trait à la fabrication des rails d'acier. Nous surmonterons les dernières en très peu de temps.

Je suis très heureux de voir mon honorable ami émettre cette opinion en cette matière. Si nous devons accorder cette entreprise à une compagnie quelconque et que cette compagnie soit disposée, moyennant un petit encouragement, à entreprendre la construction des navires au Canada, nous serions prêts à examiner comme elle le mérite une semblable proposition. Bien qu'il n'y ait pas eu de négociations formelles, je dirai que nous n'avons pas oublié la question, et qu'une proposition de cette nature peut encore être soumise.

M. BORDEN (Halifax) : Si la construction des navires avec l'acier de la Nouvelle-Ecosse et d'autres provinces devenait une grande industrie, nous devrions tous nous en réjouir. La construction des navires en bois a été une très grande industrie chez nous, mais à cause du changement de conditions, c'est aujourd'hui une chose presque du passé. Des hommes qui connaissent très bien la construction des navires en acier me disent que les travaux sont jusqu'à un certain point du même caractère, et que les ouvriers employés à la construction des navires en bois à la Nouvelle-Ecosse seraient très capables de construire des navires en acier. A mon avis, ce serait une entreprise réellement importante d'inaugurer la construction des navires dans notre pays en faisant des steamers qui conviendraient au service transatlantique rapide, mais si la chose peut se faire, j'espère que l'on pourra construire ces steamers au Canada au lieu de faire exécuter ces travaux en Grande-Bretagne.

Relativement à ce que le ministre du Commerce a dit il y a un instant, nous ne saurions douter beaucoup que si ce gouvernement eût suivi le système adopté par l'ex-gouvernement, nous n'eussions eu un service transatlantique rapide avant aujourd'hui. Mais au lieu de cela, ce gouvernement a retranché $250,000 de la subvention annuelle, en réduisant la subvention de $750,000 à $500,000, et le gouvernement impérial a fait une semblable réduction.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il a fait un contrat pour $500,000, mais la subvention n'a pas été réduite.

M. BORDEN (Halifax) : Cela revient réellement à la même chose. Le contrat passé avec Petersen, Tate et Cie demandait $500,000 par année, et le gouvernement impérial devait donner $250,000 annuellement. Notre gouvernement avait offert $750,000 à la maison Allan, et le gouvernement impérial devait fournir la moitié de ce montant. Le système du gouvernement actuel a eu ce résultat, que nous n'avons eu aucun service transatlantique rapide.

Il est un peu amusant de parcourir les Débats de 1897-98, et d'y lire les déclarations de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), lesquelles portaient que l'opposition devait rougir de sa conduite en voyant le grand succès qui avait couronné les efforts de ce gouvernement, lequel assurait un magnifique service pour $250,000 par année de moins que celui offert par le gouvernement précédent. Il nous a presque fait rougir en expliquant quel magnifique marché ce gouvernement avait fait et quel succès devait certainement l'accompagner. Le très honorable chef de la Chambre nous a fait la même déclaration. Et il en a été ainsi chaque mois, chaque année. Le premier paquebot, je crois, devait traverser l'Atlantique en 1899, et tous les navires devaient être construits avant la fin de 1900. Nous sommes en 1901, et les quilles ne sont pas encore faites. Bien plus, l'entreprise n'a pas été complètement abandonnée. Il ne vaut peut-être pas beaucoup la peine de parler de cela ; la chose est du domaine du passé et l'on ne saurait y remédier. Mais la chose peut être avantageuse pour le bien de mes

honorables amis de la droite, en ce qu'elle démontre que lorsqu'ils s'éloignent d'un principe posé par leurs prédécesseurs, ils sont exposés à errer, et ils se sont certainement beaucoup trompés dans le présent cas. S'ils avaient suivi le système du gouvernement conservateur, nous aurions sans aucun doute aujourd'hui un service transatlantique rapide. Bien plus, ainsi que l'a donné à entendre le ministre du Commerce, quand bien même nous aurions aujourd'hui le service transatlantique, il en coûte beaucoup plus cher pour construire des navires.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Le coût de la construction des navires diminue très rapidement.

M. BORDEN (Halifax) : Si j'ai bien compris, il diminue, mais je ne savais pas qu'il diminuait très rapidement. Est-il encore au chiffre auquel il était en 1896 ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne le crois pas, mais cela est possible.

M. BORDEN (Halifax) : Il est possible qu'il soit à ce chiffre. J'aime à le croire, car plus le prix diminue, meilleures sont nos perspectives. Mais il me semble que lorsqu'avec le temps, nous aurons un service rapide transatlantique, le pays jugera à propos de revenir au système de l'ancien gouvernement conservateur, lequel, lorsqu'on l'a soumis à cette Chambre, si mes souvenirs sont exacts, a été approuvé unanimement par le parlement.

J'espère que les négociations que le ministre du Commerce dit être en cours relativement à cette matière aboutirait bientôt d'une manière satisfaisante, car, à mon avis, il est très important pour ce pays en général—non seulement pour les provinces maritimes et celle de Québec, mais pour la Confédération en général—il est très important, dis-je, que l'on mette ce service sur un pied convenable le plus tôt possible.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si je dis un mot sur la question, ce ne sera pas pour suivre exactement le chef de la gauche (M. Borden). Il y a, je crois, des questions que nous pouvons discuter très avantageusement sans toucher à leur côté politique. Si je ne me trompe, nous sommes tous du même avis dans ce parlement, et le pays en général, je crois, pourrait dire la même chose relativement à l'importance et à l'opportunité qu'il y a de suivre un système dont le résultat sera d'établir au Canada l'industrie de la construction des navires d'acier. Dans ma circonscription électorale, je suis heureux de le dire, la question excite beaucoup d'intérêt parmi les grands propriétaires de navires, qui ont établi un excellent service pour le transport du fret ordinaire, mais qui sont prêts à employer leur énergie à l'organisation d'une compagnie qui s'occupera sérieusement de la construction des navires dans les provinces maritimes. D'après des conversations

fréquentes que j'ai eues avec des gentlemen mêlés à la " Dominion Iron and Steel Company ", je sais qu'ils sont très désireux d'aider et d'encourager une entreprise de cette nature comme faisant partie de leur industrie. Quelques-uns de ces gentlemen ont eu des pourparlers suivis avec les personnes de la ville de Saint-Jean que j'ai mentionnées. Il y a de très bonnes raisons d'espérer que ces gens réussiront à établir en cette ville l'industrie de la construction des navires.

Les gentlemen dont j'ai parlé sont, comme je l'ai dit, déjà propriétaires d'environ dix ou douze navires qui, naturellement, ont été construits en Grande-Bretagne. Mais vu leur connaissances de la question, et vu le sentiment existant chez la population des provinces maritimes que la construction des navires est une industrie qui s'accorde absolument avec les instincts de son éducation, ils sont certains qu'avec un peu d'encouragement du gouvernement, en tout cas au début de l'entreprise, ils pourront mettre cette industrie sur un excellent pied.

Mon honorable ami, le député d'York-est, qui a cette question tant à cœur, peut être assuré qu'elle n'échappera pas à l'attention du gouvernement. De fait, beaucoup sont très désireux que l'on prenne des mesures énergiques pour établir bientôt dans ce pays l'industrie de la construction des navires. A mon avis, ce serait réellement de la prétention d'entreprendre, dès le début, la construction de navires tels que ceux que nous espérerions avoir pour le service rapide. Il faudrait, je crois, que, pour réussir, une compagnie commençât plus modestement, et, à mon avis, elle serait plus certaine d'établir une industrie prospère. Tous ceux qui ont réfléchi à la question ont reconnu, si je ne me trompe, l'extrême difficulté qu'il y a de construire les machines nécessaires d'ici à quelque temps, au Canada. Ils espéreraient seulement construire les coques et autres parties accessoires du navire, et compteraient beaucoup sur la Grande-Bretagne pour se procurer les machines nécessaires. Avec mon honorable ami, j'espère que nous pourrons prochainement être fiers de l'établissement au Canada d'une industrie de cette nature.

M. MACLEAN: Encore un mot, M. le Président. Bien que j'approuve une grande partie de ce qu'a dit l'honorable ministre des Finances, il s'agit de ceci : l'empire grandit, et il est évident aujourd'hui qu'une industrie importante pour le Canada l'est aussi pour l'empire. En voyant qu'ils peuvent exploiter leur industrie au Canada comme dans la mère patrie, les grands capitalistes de la Grande-Bretagne seront disposés à la transporter ici. Ils transporteront au Canada leurs ateliers et leurs chantiers. Les plaques pour steamers destinés au service transatlantique rapide peuvent être laminées ici. Nous pourrons importer de Grande-Bretagne les machines du premier ou des deux premiers steamers—

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Je ne vois pas pourquoi.

M. MACLEAN : Eh bien! pour commencer, nous pourrions faire construire là-bas une machine ou deux. Mais si des constructeurs de navires établissent leur industrie ici, ils pourront fabriquer des machines du modèle le plus grand. Rien ne s'oppose à ce que cela se fasse, et la chose se fera, si l'on annonce que le parlement canadien est prêt à encourager quelque grand chantier de construction navale de Grande-Bretagne à transporter son industrie de ce côté-ci de l'Atlantique.

M. JOHNSTON (Cap-Breton) : Je partage sincèrement l'opinion que notre pays devrait avoir un service transatlantique rapide. Je partage aussi l'opinion que ce pays, s'il doit avoir un service transatlantique rapide, il n'est pas une trop grande prétention de notre part d'entreprendre ici la construction de grands steamers. Dans la ville que j'habite, à Sydney, l'on peut réunir plus facilement que dans tout autre partie du monde les matériaux propres à la construction de ces steamers. D'après un monsieur de Sydney, qui est aujourd'hui en Angleterre pour chercher à engager de grands constructeurs de navires à venir examiner les lieux, je suis parfaitement convaincu, et tout honorable gentleman qui connaît la situation sera convaincu, que Sydney offre aux constructeurs de navires des avantages qui devraient engager quelques-uns de ces derniers à venir s'y établir. Les matériaux se trouvent là, et ce n'est pas une trop grande prétention de la part du Canada de vouloir réaliser ce projet.

Somme supplémentaire pour service à la vapeur entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, $5,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : La Chambre se rappellera que l'on a accordé un crédit de $5,000 dans ce but. On a trouvé que ce montant était trop peu élevé pour assurer un service à la vapeur suffisant, et en conséquence, l'on demande que le crédit soit porté à $10,000. Avec cette somme, je crois que nous pourrons avoir six voyages pendant la saison de navigation.

M. HACKETT : L'honorable ministre a-t-il conclu un contrat avec quelque maison d'armateurs?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous sommes maintenant en négociations avec eux. Nous éprouvons des difficultés considérables, parce que nous n'avons que $5,000 à offrir. Aujourd'hui que nous en avons $10,000, je suis d'avis que nous pourrons obtenir un service raisonnable.

M. HACKETT : Je me rappelle qu'il y a trois mois, l'honorable ministre a dit que le gouvernement était en négociations avec une maison pour le service de l'Ile du Prince-Edouard.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Nous n'avons pas encore pu accorder de contrat.

M. HACKETT : C'est aujourd'hui que la population a besoin de ce service.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Elle l'aura lorsque ce crédit sera adopté.

M. HACKETT : J'espère que l'honorable ministre trouvera immédiatement moyen de conclure un contrat.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je prends le meilleur moyen de le faire en obtenant $10,000 au lieu de $5,000.

M. HACKETT : Je suis heureux de voir que le parlement est prêt à voter cet argent. La population de l'Ile du Prince-Edouard dira que le gouvernement fédéral s'efforce de lui rendre une légère mesure de justice.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je crois qu'il a rendu quelque justice à l'Ile du Prince-Edouard.

Pour un service semi-hebdomadaire entre Halifax et Canso pendant la saison de navigation, $4,000.

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est un nouveau service. Depuis quelque temps, l'on nous a fait observer que le long du littoral, entre Halifax et Canso, des bateaux faisant escale à différents ports, sur la route, pourraient développer un commerce très important, surtout le commerce de poisson frais. A l'heure qu'il est, ces gens n'ont aucune occasion d'envoyer leur poisson frais au marché, et cet article est en demande croissante dans toutes les provinces supérieures. Si l'on peut faire ce service deux fois par semaine aux conditions proposées, le chemin de fer Intercolonial pourra avoir un commerce considérable. Ce service se fera tout le long du littoral du comté d'Halifax, et de celui du comté de Guysborough, je crois ; je ne suis pas sûr si quelque autre comté aura part à ce service, mais ces deux comtés en particulier en retireraient de grands avantages.

M. SPROULE : Ces bateaux feront-ils le service postal ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Je ne crois pas que ces bateaux fassent beaucoup de service postal, mais ils transporteront les matières postales qu'il y aura à transporter.

Pour un service de navigation à vapeur pendant l'hiver entre Québec et les ports du Saint-Laurent, jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, $12,000.

M. SPROULE : Ce service, je suppose, est destiné à faire l'épreuve de la navigabilité du Saint-Laurent en hiver ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est en grande partie ce que nous nous proposons. Nous avons retranché un crédit de $5,000 du budget principal afin de la remplacer par celui-ci. Nous avons constaté qu'il était inutile de voter $5,000 pour obtenir un service

d'hiver. Il est possible qu'il nous faille faire construire un bateau pour faire ce service.

M. SPROULE : Pourrez-vous en avoir un assez tôt pour l'hiver prochain ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : On m'informe que les intéressés espèrent pouvoir en fournir un.

M. MONK : L'expérience est-elle restreinte à la route entre Québec et la Malbaie et la Rivière-Ouelle ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'on constate que cette partie du fleuve est navigable pendant l'hiver, l'on me dit que cela contribuera beaucoup à résoudre le problème de la navigation d'hiver.

M. MONK : Alors, on n'a pas l'intention d'aller plus loin à présent ? Est-ce qu'il y aura un service régulier entre Québec et ces endroits, autant que possible, pendant l'hiver ?

Le MINISTRE DU COMMERCE : C'est notre intention. L'honorable gentleman sait qu'il y a une population considérable qui profitera de ce service ; il n'y a pas d'autres moyens de communication.

Administration de la justice—Cour Suprême du Canada—Pour les appointements d'un commis de deuxième classe, R. G. Davis, nonobstant les dispositions de la loi relative au service civil, $1,100.

L'honorable M. HAGGART : Pourquoi fixer les appointements nonobstant les dispositions de la loi relative au service civil ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : M. Davis est le secrétaire des juges de la cour Suprême. L'intention est de lui permettre de passer, sans examen, de l'emploi de commis de troisième classe à celui de commis de deuxième classe. Il est secrétaire et sténographe des juges de la cour Suprême.

Pour pourvoir à la nomination d'un juge du tribunal appelé à juger les causes en divorce et les causes matrimoniales au Nouveau-Brunswick, $500.

M. MACLEAN: Qu'est-ce que le Solliciteur général a à dire relativement à ce crédit voté pour un tribunal appelé à juger des causes en divorce dans une province, tandis qu'il n'y en a pas dans d'autres ? Cette question est venue sur le tapis l'autre jour. Puisque le gouvernement fédéral vote des fonds pour établir un tribunal appelé à juger les causes en divorce, ou pour aider à en maintenir un au Nouveau-Brunswick, pourquoi ne donne-t-il pas une juridiction analogue pour maintenir un tribunal semblable dans la province d'Ontario, et, par là, éviter les scandales que nous avons vus dans des causes en divorce au Sénat ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je rappellerai à l'honorable gentleman que nous n'établissons pas un tribunal appelé à juger les causes en divorce. Dans la province du Nouveau-Brunswick, il y a un tribunal de ce genre, qui existait avant le Confédération. Nous proposons simplement de voter un crédit pour payer $500 au juge qui préside ce tribunal et qui, jusqu'ici, l'a présidé sans rémunération.

M. MACLEAN : Vous devriez faire la même chose pour Ontario.

Administration de la justice dans le territoire du Yukon—Montant supplémentaire pour l'entretien des prisonniers, $20,000.

M. SPROULE : Le budget principal contenait un montant considérable dans ce but.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce sera $40,000 pour cet objet. On fait observer qu'il un coûte $2 par jour pour entretenir un prisonnier dans ce territoire. Ces montants sont payés par la police à cheval du Nord-Ouest et portés au compte du ministère de la Justice, et nous les remboursons. Pour justifier le vote de ce crédit, je dirai que le nombre des prisonniers est, chaque jour, de 52 en moyenne dans cette partie du pays. Mon honorable ami peut estimer ce qu'il en coûte chaque jour pour entretenir 52 prisonniers pendant 365 jours, et il constatera que ce services coûte un peu plus que le somme que nous demandons.

M. MACLEAN : A mon avis, c'est un territoire où nous pouvons très bien appliquer le système de libération conditionnelle. Il vaut beaucoup mieux envoyer ces hommes hors du pays que de payer $1,000 pour chacun d'eux afin de les garder.

Inspection du gaz et de la lumière électrique —Somme supplémentaire requise pour permettre au ministère d'acheter les instruments nécessaires pour le bureau principal dans un but de mesurage, $2,600.

M. SPROULE : Vu la grande quantité de nouveaux appareils pour la lumière électrique que nous établissons par tout le pays, il faut, il me semble, quelque inspection indépendante, car il arrive souvent, j'en suis tout à fait convaincu, que les corporations municipales et les particuliers obligés d'employer cette luminère n'obtiennent pas ce qu'on est convenu de leur donner lorsqu'ils passent leur contrat. Il est possible que d'après les stipulations du contrat, ils aient droit à un luminère de 16 chandelles, ou de 32 chandelles, mais la force de la luminère est très souvent beaucoup moindre que ce que dit le contrat. Combien de fois a lieu une inspection de luminère électrique ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Une fois tous les cinq ans, mais à tout moment, le consommateur ou l'entrepreneur peut demander à l'inspecteur du gouvernement d'inspecter son électromètre. Ainsi que je l'ai expliqué l'autre jour, le délinquant doit payer les frais, qui s'élèvent de 75 cents à $2 par lumière. Ce crédit est pour nous permettre d'obtenir les instruments que nous devons acheter à la

demande de l'ingénieur électricien, afin de perfectionner le système d'inspection.

M. SPROULE : Il y a deux espèces de compteurs. Il est possible qu'il y en ait un dans une maison et qu'il n'y en ait pas dans une autre maison, mais que le compteur, s'il y en a, soit à l'endroit où l'outillage est situé. Si l'on constate que les lumières ne suffisent pas aux besoins et qu'il y ait des plaintes, comment la personne qui se plaint aura-t-elle les services de l'inspecteur ? Le particulier ou la municipalité pourrait-elle avoir une inspection quand elle le voudrait ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Tout intéressé, l'entrepreneur, la municipalité ou le consommateur, peut demander une inspection.

M. SPROULE : Et celui qui demande l'inspection doit en payer les frais ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le délinquant.

M. SPROULE : Combien de fois ces compteurs sont-ils inspectés ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Une fois tous les cinq ans ; toutefois, tout intéressé peut demander les services d'un inspecteur du gouvernement ; mais l'inspection officielle a lieu une fois tous les cinq ans.

Inspection des denrées principales—Somme supplémentaire requise pour payer les appointements des inspecteurs en chef, des inspecteurs et autres employés en vertu de la loi relative à l'inspection générale et de la loi du Manitoba relative au grain, $35,000.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Cette somme est nécessaire parce que nous nous proposons de payer l'inspecteur en chef et les aides-inspecteurs au moyen d'appointements et au moyen d'honoraires, et de mettre ces honoraires au crédit du fonds consolidé. Les honoraires de l'inspection, croyons-nous, égaleront les dépenses, cette somme étant simplement une avance.

M. CLARKE : Quels doivent être les appointements de l'inspecteur en chef ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ils ne sont pas encore fixés.

M. CLARKE : L'honorable ministre n'en a-t-il aucune idée ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous ne pouvons pas le dire. Ils seront de $3,000 ou $4,000, je suppose.

M. SPROULE : Si je ne me trompe, l'on se propose de nommer plusieurs nouveaux inspecteurs. Combien d'inspecteurs avez-vous aujourd'hui, combien d'autres vous proposez-vous de nommer, et l'honorable ministre pourrait-il nous dire qui il a l'intention de nommer ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il n'y a pas d'inspecteurs en vertu des dispositions de la nouvelle loi que nous avons adoptée la semaine dernière. Nous nous proposons de nommer autant d'inspecteurs et de sous-inspecteurs qu'en exige le commerce. Il y aura un inspecteur en chef et un inspecteur dans chaque localité où les services de ces fonctionnaires sont requis. Ceux qui sont nommés aujourd'hui sont au Manitoba en vertu d'une loi différente, mais les fonctionnaires mentionnés ici doivent être nommés en dehors du Manitoba, où le système d'inspection est réglementé par une autre loi. Ces nominations doivent se faire en vertu des dispositions de la nouvelle loi. Nous ignorons combien il faudra de fonctionnaires pour faire le service. Il y en aura un à Saint-Jean, à Halifax, à Québec, à Montréal, à Toronto, et peut-être en quelques autres endroits, mais le chiffre des appointements n'est pas fixé, et le nombre de ces fonctionnaires n'est pas déterminé.

M. SPROULE : Vous ne pouvez pas dire quels seront les appointements ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non ; l'inspecteur en chef aura environ $3,000 ou $4,000 par année.

M. CLARKE : Où résidera-t-il ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Probablement à Montréal, et il y aura des inspecteurs en divers autres endroits tels que Toronto, Québec, Halifax, Saint-Jean, etc.

M. MACLEAN : Quelles seront les qualités requises pour être inspecteur ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ils ont déjà subi un examen devant une commission d'examinateurs, aux chambres de commerce de Toronto et de Montréal. Ces examens ont eu lieu dans ces deux villes pendant les quelques dernières semaines. Une commission d'examinateurs a été choisie, et les particuliers qui ont demandé la charge d'inspecteur ont été obligés de subir un examen, les uns à Toronto et les autres à Montréal.

M. CLARKE : Les résultats de l'examen seront-ils publiés, je veux dire la proportion des points obtenus par ceux qui ont subi l'examen ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Non ; en général, les faits ne sont pas donnés, mais la commission accorde un certificat à ceux qui possèdent les qualités requises.

M. SPROULE : Nommera-t-on ceux qui ont subi cet examen, ou d'autres pourront-ils également aspirer à ces charges ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Il est possible que d'autres soient examinées plus tard. Les examens

ont eu lieu par intervalles afin que nous fussions prêts à appliquer cette loi. Ils ont eu lieu à Montréal et à Toronto, et parmi ceux qui les ont subis, je suppose que le gouvernement pourra faire un choix.

M. MONK : Choisirez-vous les candidats qui ont obtenu le plus grand nombre de points ?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne saurais le dire ; je n'en sais rien.

M. CLANCY : Se propose-t-on de choisir l'inspecteur en chef parmi ceux qui sont déjà dans le service et qui y sont depuis longtemps ; ou se propose-t-on de faire le choix en dehors du service ? Je fais cette question parce que l'expérience est une chose de très grande importance dans un service comme celui-ci. Un homme d'une longue expérience rendrait nécessairement de plus grands services au pays.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : On peut faire le choix parmi ceux qui ont subi l'examen, ou parmi ceux qui ont été inspecteurs de grain dans le passé, ou parmi ceux qui ont subi leurs examens récemment.

M. CLANCY : J'ai demandé à l'honorable ministre s'il est probable que l'on fera un choix parmi ceux qui font aujourd'hui partie du service.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je ne saurais le dire, car aucun choix n'a été fait.

A six heures, le comité lève sa séance.

Reprise de la Séance.

Le comité se réunit de nouveau à huit heures.

Pour payer aux représentants de l'honorable M. J. J. Ross, sénateur, décédé pendant la session de 1901, le montant de son indemnité, $1,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Qu'il me soit permis de proposer que les mots suivants soient ajoutés à cet item : " Paiement à faire à la personne que désignera le bureau de la trésorerie." J'expliquerai cela en disant qu'il existe quelquefois un doute relativement à la personne légalement autorisée à recevoir ces deniers, et il est préférable, croyons-nous, de disposer de cet argent de la façon qui semble la meilleure au bureau de la trésorerie, au lieu de la mettre dans la succession.

M. MACLEAN : Et l'augmentation de l'indemnité ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il faudra régler cela plus tard.

Sénat—Nouvelle somme requise pour appointements, $3,226.

M. WILSON : Pourquoi cela ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout ce que je puis dire, c'est que le Sénat a décidé d'augmenter les appointements de quelques-uns de ses employés et qu'il n'a pas consulté la Chambre.

M. WILSON : Peut-il agir ainsi ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, à moins que le gouvernement ne mette un crédit dans le budget à cet effet.

M. WILSON : Je suppose que vous voulez vivre en bonne intelligence avec le Sénat ?

Le MINISTRE DES FINANCES : De fait, il a payé les fonds sur ses crédits généraux, et l'auditeur général y a objecté.

Pour payer le lever hydrographique du lac Winnipeg, $10,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il n'existe aucune carte du lac Winnipeg, et la conséquence est qu'il est impossible aujourd'hui de faire assurer les vaisseaux qui naviguent sur ce lac. Le ministre de la Marine estime le coût total du lever à $25,000, et demande ces $10,000 à compte.

M. SPROULE : Est-ce qu'il y a là un remorqueur pour faire le lever ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je ne sais pas quels arrangements le ministre de la Marine a faits pour exécuter ces travaux; mais il est possible que l'on utilise un des remorqueurs du ministère des Travaux publics. Si les remorqueurs sont trop occupés, nous pouvons louer un petit bateau.

Territoires du Nord-Ouest—Montant supplémentaire pour les écoles, $25,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : J'ai ici un relevé démontrant que les paiements faits par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pour les écoles ont tellement augmenté, qu'ils ont augmenté cette année de plus de $20,000 comparativement à l'année dernière. Le grand nombre de colons étrangers qui vont dans les territoires oblige de donner une aide spéciale quelconque, afin de créer parmi eux un système d'éducation. Ce crédit est voté afin de permettre au gouvernement du Nord-Ouest d'établir ce système d'éducation.

M. SPROULE : Que payons-nous au gouvernement du Nord-Ouest pour le soutien des écoles ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous ne payons rien spécialement pour le soutien des écoles. Nous payons une somme en bloc, comme nous payons les subsides provinciaux.

M. SPROULE : Quel est le montant ordinaire ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans le budget principal, il est de $332,979. Il est désigné ainsi : " Subventions aux écoles, aide aux écritures, impressions, etc."

M. BORDEN (Halifax) : Ont-ils un système d'écoles gratuites.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, et vu que les établissements sont clairsemés, il est nécessaire de leur donner une subvention plus considérable que nous ne le ferions si les établissements étaient plus rapprochés les uns des autres, et si ces colons étaient en état d'aider plus à leurs écoles en imposant des taxes municipales.

Pour l'installation et l'entretien d'un bureau d'essai dans la Colombie Anglaise ou le territoire du Yukon, $20,000.

M. SPROULE : Je vois qu'un journal dit que l'on se proposait d'établir trois ou quatre essayeries. Est-ce qu'il ne doit y en avoir qu'une, on doit-il y en avoir plusieurs ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je vois qu'un journal de la Colombie Anglais a suggéré que ce serait un placement avantageux d'établir trois ou quatre essayeries mais jusqu'à présent, nous n'avons pas décidé d'en établir plus d'une. La question de savoir s'il devrait y en avoir une à Dawson et une dans la Colombie Anglaise mérite d'être examinée. Nous n'avons certainement pas l'intention d'en établir plus de deux, et nous en établirons probablement une seule. Ce crédit est destiné à l'établissement d'un seul bureau d'essai.

Pour payer les frais d'une enquête judiciaire au sujet d'une prétendue coalition de fabricants de papier, $3,000.

M. MACLEAN : Cela comprend-il les dépenses des témoins ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous paierons quelques témoins à même ce crédit ; mais nous voulons conduire l'enquête ainsi : Les gentlemen qui ont porté la plainte ont donné à entendre qu'ils étaient disposés à établir leur thèse, et nous croyons qu'il devrait leur être permis de le faire. Quant aux témoins et à l'avocat, ils feront leurs arrangements. Les parties adverses le feront également ; mais si le juge désirait appeler d'autres témoins, nous croyons qu'il devrait être libre de le faire, et les frais de tous les témoins qu'il assignera seraient payés à même ce crédit.

M. SPROULE : L'enquête sera-t-elle tenue à un seul endroit ?

Le MINISTRE DES FINANCES : L'enquête sera d'abord tenue par le juge à Montréal ; mais, s'il y a nécessité, il sera libre de la tenir partout ailleurs. Nous n'avons donné aucune instruction à ce sujet.

M. BORDEN (Halifax) : Le gouvernement sera-t-il représenté à l'enquête ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne croyons pas que ce soit nécessaire à présent. Nous surveillerons l'enquête, mais si nous ne nous trompons, il y aura une forte lutte entre les parties, ce qui fera connaître la vérité.

M. BORDEN (Halifax) : Vous croyez que le public et ceux qui établiront la cause seront suffisamment représentés par le juge ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, nous le croyons. C'est la première cause de ce genre.

Observatoire—Pour l'achat d'un télescope et d'instruments, $15,000.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Nous avons voté un crédit, il y a une couple d'années, pour l'achat d'un télescope, mais, alors, il n'y avait pas de crédit pour un observatoire.

M. SPROULE : Avez-vous décidé quel télescope vous allez acheter et quelle en sera la dimension ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Non, pas précisément. L'astronome en chef a suggéré que le crédit fût voté d'abord, et il a déclaré qu'un télescope avec un verre lenticulaire de 10 pouces répondrait probablement aux fins que nous nous proposons. Ce télescope coûterait probablement $6,000 ou $7,000. Mais nous croyons maintenant qu'il en faudra un plus grand.

M. SPROULE : A mon avis, ce serait une grande erreur d'installer un petit télescope, un instrument qui ne conviendrait pas pour la capitale du pays.

M. MACLEAN : Quel est le but pratique de cette dépense ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Il est absolument nécessaire de vérifier, par des observations astronomiques, les travaux de l'inspecteur des arpentages. Comme je l'ai dit en expliquant le crédit précédent, je ne crois pas qu'il y ait rien de plus misérable pour le service du gouvernement que la façon dont on est obligé de faire les travaux astronomiques, virtuellement sans instruments.

M. ROCHE (Halifax) : A mon sens, il ne sera pas pratique aujourd'hui d'avoir un verre lenticulaire de moins de douze pouces ; on devrait consulter un opticien de première classe, afin d'avoir les instruments les plus modernes. Je suggèrerais au gouvernement de s'aboucher avec la maison Alvin Clark, de New-York, ou avec Grubb et Fils, de Dublin, qui pourraient fournir les verres les plus perfectionnés.

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Je dirai que l'astronome en chef du ministère, M. King, s'est abouché avec des employés de M. Clark et que les travaux seront exécutés par eux, s'il y a possibilité.

Recensement—Montant supplémentaire requis, $100,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je dirai que le ministre de l'Agriculture est parti et ne peut pas présenter ce crédit lui-même. Toutefois, en partant, il m'a informé qu'il serait nécessaire d'avoir ce nouveau crédit. Cela ne veut pas dire qu'il faudra une nou-

velle somme pour faire le recensement ; mais les états arrivent si rapidement, que l'on croit qu'il est possible de terminer les travaux plus tôt qu'on ne s'y attendait. En conséquence, l'on croit nécessaire de demander ce nouveau crédit pour augmenter le personnel.

M. MACLEAN : Le ministre peut-il nous dire quand il aura les relevés de la population ?

M. SPROULE : Et que va-t-il faire au sujet des énumérateurs qui se plaignent de leur paye ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous n'aurons probablement pas les relevés de la population avant juillet ou août. Relativement à l'autre question, le ministre a déjà fait à la Chambre une déclaration portant qu'il existait un malentendu chez quelques-uns des fonctionnaires ; ils croyaient qu'ils recevraient une somme plus élevée que celle qu'ils vont recevoir. C'est un travail à la tâche, mais, si je ne me trompe, c'est tout ce que les intéressés eux-mêmes s'attendaient à recevoir.

M. SPROULE : Quelques-uns d'entre eux me disent que ce n'était pas là leur opinion, et ils menaçaient le gouvernement, s'ils n'obtenaient pas $3 par jour. Quelques-uns, je crois, ont été jusqu'à dire qu'ils allaient poursuivre le gouvernement.

M. HENDERSON : Le ministre est peut-être en état de nous donner un peu plus de renseignements. On dit très souvent dans tout le pays que, d'après les énumérateurs, la population d'un certain village est de tant, et celle d'un autre village, de tant. Je demanderai à l'honorable ministre s'il est permis aux énumérateurs de donner les chiffres faisant connaître la population d'un endroit quelconque. J'ai toujours compris qu'il ne leur était pas permis de donner de renseignements avant de les avoir fournis au gouvernement.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'opinion de l'honorable député en ce qui a trait à la loi et à la coutume est tout à fait juste. Aucun énumérateur n'est libre de donner de renseignements. S'il y en a qui l'ont fait, ils ont violé leurs instructions et, je crois pouvoir le dire, leur serment.

M. BRITTON : La difficulté qu'il y a au sujet de la rémunération des énumérateurs, c'est qu'ils travaillent très fortement dans les cités et les villes, et facilement dans les municipalités rurales. Il était généralement entendu, je crois, d'après les instructions, que les énumérateurs devaient recevoir $3 par jour. Il conviendrait dans les municipalités rurales de payer d'après le nombre de noms, surtout lorsque chaque énumérateur est autorisé à se servir d'un cheval et peut prendre le sien pour faire le recensement, mais dans les cités et les villes, surtout lorsque l'arrondissement est petit, la rémunération sera très peu élevée et il y aura beaucoup de mécontentement. Quel règlement a-t-on fait?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a rien à dire, sauf renvoyer la circulaire adressée aux commissaires, qui ont reçu instruction d'expliquer aux énumérateurs ce que devait être leur rémunération. Les énumérateurs, j'aime à le croire, constateront qu'ils se sont alarmés inutilement et qu'ils gagneront $3 par jour. Il est possible qu'il y ait des cas où le recensement ne donnera pas ce montant, mais l'on espère fermement que les énumérateurs pourront gagner cette somme s'ils sont un peu actifs.

Quelques résolutions sont rapportées.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 146) pour autoriser l'octroi de subventions pour venir en aide à la construction des chemins de fer y mentionnés (l'honorable M. Blair), est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité pour l'étude.

Article 2, paragraphe 1,

Le MINISTRE DES FINANCES : Je désire proposer un léger amendement. On a fait la correction lorsque la résolution a été examinée, mais il y a eu une autre erreur, et des mots que l'on aurait dû omettre, ne l'ont pas été. Ce paragraphe devrait être ainsi conçu : " Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à New-Glasgow, ou près de cet endroit," tout ce qui a trait à Sunnybrae était retranché.

L'amendement est adopté.

Article 2, paragraphe 4,

M. BORDEN (Halifax) : Ces articles sont-ils exactement calqués sur la résolution?

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans chaque cas, sauf dans le cas que j'ai signalé à l'attention.

Article 4,

M. SPROULE : Je vois que vous n'attendez pas l'achèvement du chemin de fer, mais que vous vous disposez à payer l'argent sur l'estimation du progrès des travaux. Est-ce la même disposition qu'auparavant?

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas eu de changement sous ce rapport.

M. SPROULE : Cette disposition s'applique-t-elle à tous les chemins?

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est la même dispositon qu'auparavant.

Bill rapporté tel qu'amendé, lu la troisième fois et adopté.

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je propose que le bill (n°

145) modifiant de nouveau la loi des chemins de fer, soit lu une deuxième fois, et que la Chambre se forme en comité pour le prendre en considération.

La motion est adoptée.

Article 1,

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Pour expliquer la raison de ce projet de loi, je puis dire qu'il a pour but de définir la signification du mot " facilités " dans l'article 240 de la loi relative aux chemins de fer. L'interprétation de ce terme a donné lieu à beaucoup de discussions, toutes les fois que nous avons eu à appliquer cette stipulation de la loi, qui accorde au comité des chemins de fer le pouvoir de rendre valide la concession de " facilités " faite à une autre compagnie par une compagnie qui est ou non en relations avec une autre compagnie soit de navigation soit de chemin de fer. L'article 240 de notre loi est presque identique à une stipulation qui se trouvait dans la loi anglaise, quand il a été adopté, ou du moins cette disposition était alors en vigueur. Mais le gouvernement anglais a éprouvé, je suppose, les mêmes difficultés que nous avons à surmonter dans l'interprétation de ce terme. C'est pour cela que le parlement anglais a amendé sa loi des chemins de fer, et nous voulons suivre cet exemple, sans, toutefois, adopter précisément la même rédaction, parce que l'état de choses qui prévaut en Angleterre, n'est pas exactement semblable à celui qui existe ici. Afin d'éviter les erreurs dans lesquelles on peut toujours tomber, quand on entreprend de traiter ces questions de trafic sans posséder toutes les connaissances voulues, nous avons envoyé une copie du bill à toutes les grandes compagnies de chemins de fer du pays, en leur demandant de nous donner leur avis sur la réforme proposée. Elles ont répondu à notre demande. Nous avons longuement discuté cette question avec elles et, finalement, nous sommes tombés d'accord sur l'article que nous demandons, aujourd'hui, à la Chambre d'adopter. Je ne crois pas qu'on puisse trouver de raison pour combattre cet article.

M. SPROULE : Il n'est pas en tout semblable à l'article de la loi anglaise.

LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Non, la rédaction n'en est pas précisément la même, et je viens de donner la raison de cette différence. Je le répète : l'état de choses qui existe en Angleterre n'est pas semblable à celui qui prévaut ici. Cependant, nous avons voulu rendre, autant que possible, cet article identique à celui de la loi anglaise qui, il n'en faut pas douter, a été préparé avec un soin jaloux, en vue de parer aux difficultés que pourrait soulever son application. Les avocats qui ont représenté les différentes compagnies dans ces entrevues dont j'ai parlé, ont tous déclaré que cette rédaction permettrait au comité des chemins de fer d'exercer pleinement et dans toute sa mesure le pouvoir de surveillance que la loi des chemins de fer devait lui accorder. En même temps, nous éliminons tout élément que serait de nature à nuire au transport convenable du trafic du pays.

Le bill est rapporté.

SUBSIDES—CONCOURS.

La Chambre étudie les résolutions rapportées du comité des subsides.

Ministère des Finances et conseil du Trésor, y compris $2,200 à J. Fraser, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $49,927.50.

LE MINISTRE DES FINANCES : Je demande à la Chambre d'adopter le proviso suivant qui se rapporte à mon propre ministère :

Que les appointements du personnel du ministère pourront être réajustés et que des nominations pourront être faites nonobstant les dispositions de la loi du service civil, pourvu que la somme totale payée en appointements, ne dépasse pas le crédit voté.

Pour expliquer cette motion, je dois dire qu'à cause de la maladie ou de la mort d'un fonctionnaire du ministère, je puis avoir à opérer un changement dans le personnel. Dans ce cas, je ne voudrais pas être tenu rigoureusement à observer toutes les stipulations de la loi du service civil. Ainsi, dans l'état de choses qui prévaut, aujourd'hui, si je désire remplacer un fonctionnaire qui reçoit $1,400 par année, par deux autres personnes dont les appointements ne seront que de $700 chacun, je m'en trouve empêché par la loi du service civil. Le même fait se reproduit si je veux accorder $600 à l'une de ces personnes, et $800 à l'autre. J'ai en vue certains changements qui seront à l'avantage du ministère, mais pour les opérer, il me faudra plus de liberté que ne m'en accorde la loi du service civil. Je demande à la Chambre de m'accorder certains privilèges, à la condition qu'il n'y aura pas de dépassement du crédit.

M. SPROULE : C'est là un nouveau principe, car je ne crois qu'il ait jamais été question d'un privilège semblable. Cette réforme, si on tient dans de justes limites, peut avoir du bon, mais l'abus pourra nous causer des difficultés nombreuses.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je demanderai à mon honorable ami d'avoir confiance en moi.

M. SPROULE : Il est entendu que nous ne créons pas ici de précédent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Très bien.

M. SPROULE : On ne profitera pas de ce privilège pour nommer des hommes qui n'ont pas subi les examens règlementaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il peut se faire qu'il me faille nommer pour quelques mois, des personnes qui n'ont pas subi ces examens ; mais ces nominations ne seront bonnes qu'en attendant les examens suivants. Je désire que tous ceux qui seront nommés possèdent les connaissances voulues, sinon immédiatement, du moins à une date rapprochée.

L'honorable M. HAGGART : Il vaudrait mieux que l'honorable ministre mentionnât le montant qu'il lui faut, au lieu de nous demander de laisser tout ce crédit à sa disposition.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne parle pas des vacances actuelles, mais de celles que j'ai en vue, à cause de la maladie de certains fonctionnaires du ministère. Si je remplace un fonctionnaire qui reçoit $1,400 par deux deux autres personnes qui ne retireront que $700 chacune, je veux que la loi m'accorde le droit de faire ce changement. Je ne pourrais fournir des renseignements plus précis, parce que ces vacances n'existent pas encore.

L'honorable M. HAGGART : Si je ne me trompe, ce privilège ne s'applique qu'aux cas où il s'agit d'un supplément d'appointements de $200. L'honorable ministre aurait le droit de nommer une personne qui retirerait le salaire minimum, mais il veut pouvoir nommer des fonctionnaires dont les appointements seront de $700. Il ne veut donc obtenir ce privilège que pour pouvoir accorder ces appointements supplémentaires.

Le MINISTRE DES FINANCES : Répondant à l'honorable député de Grey-est, j'ai dit qu'il pouvait arriver que je dusse nommer une personne qui n'aurait pas subi les examens réglementaires et la garder en fonctions durant quelques mois. Supposons que je puisse trouver immédiatement un bon comptable qui n'a pas subi ces examens, la Chambre m'excusera de le nommer, sous la condition qu'il devra passer ses examens, à la prochaine occasion. Voilà quelle est mon idée.

Telle que modifiée, la résolution est adoptée.

Ministère de la Marine et des Pêcheries, y compris $1,900 à J. F. Fraser, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $62,440.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose :

Que la résolution soit modifiée en retranchant le chiffre " $1,900 ", pour le remplacer par le chiffre " $1,000 ".

La résolution telle que modifiée, est adoptée.

Ministère de l'Intérieur—Aide aux écritures et autre, y compris $790 pour J. D. Bollard, et $485 pour T. W. Hogins, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $4,215.

M. SPROULE.

M. BRODER : Je voudrais poser une quetion au sujet des rapports de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Nous ne pouvons consulter ces documents ; cependant, depuis que cette compagnie a cédé sa propriété au gouvernement en 1869, un grand nombre de personnes ont intérêt à connaître tous les faits qui établissent leurs droits. Le gouvernement a-t-il l'intention de déposer au ministère de l'Intérieur tous ces documents que pourront voir les intéressés ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Le ministère a tous ces papiers ou des copies de ces derniers. Ils sont, comme les autres documents, à la disposition des intéressés.

M. BRODER : Avez-vous tous les contrats concernant les titres de propriétés passés avant 1869 ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Oui, car ces titres sont consignés dans les livres de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

M. BRODER : Et ces registres sont en la possession du ministère et on peut les consulter ?

Le MINISTRE DE L'INTERIEUR : Certainement. Je crois qu'ils sont tous au ministère.

Ministère de la Marine et des Pêcheries, $1,000.

M. CLARKE : Avant que cette résolution soit adoptée à l'unanimité, je voudrais demander au premier ministre si le gouvernement a décidé d'aider le capitaine Bernier dans son expédition au Pôle Nord. Il s'agit ici d'une question qui intéresse vivement un grand nombre de membres des deux côtés de la Chambre. Quand nous avons siégé en comité, nous n'avons pu obtenir qu'une réponse évasive du gouvernement quant à l'attitude qu'il entend prendre sur cette question. Je demande maintenant au premier ministre si le gouvernement a l'intention de prêter son aide au capitaine Bernier qui, à mon avis, est un homme digne de notre considération, afin de lui permettre de mener à bonne fin son entreprise.

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a rien décidé à ce propos. Nous n'avons pas cru opportun de demander au parlement de nous voter, à cette session, un crédit pour aider le capt. Bernier dans son expédition au pôle Nord. D'après les renseignements que m'a fournis le capt. Bernier lui-même et qu'il a communiqués aussi aux membres de cette Chambre, je comprends que cette expédition coûtera environ $120,000. Le capt. Bernier a demandé au gouvernement de lui donner $60,000, soit la moitié du coût total. Je le déclare de nouveau, nous n'avons pas cru opportun de demander un crédit semblable à la Chambre, non pas parce que le gouvernement ne serait pas disposé à contribuer généreusement à une entreprise semblable, mais parce que

nous ne croyons pas qu'il soit utile de voter ce montant au capt. Bernier, à moins d'avoir de justes espérances que la balance du coût de l'expédition sera souscrite par des particuliers. Je ne puis, en ce moment, parler au nom du gouvernement, mais je dois dire que, quant à moi, je serais prêt à aider le capt. Bernier si du dehors lui arrivait une souscription assez élevée pour lui permettre de faire cette expédition.

M. MONK : Il me fait peine de constater que le gouvernement ne peut nous expliquer clairement ses intentions quant à cette expédition. Il est reconnu que le capt. Bernier n'aura l'avantage de recevoir des conscriptions du public et des société scientifiques que s'il obtient l'assurance que le gouvernement l'aidera à réaliser son projet. Le fait est qu'à l'heure actuelle, si je ne me trompe, M. Bernier a des promesses de souscriptions au montant de $20,000, bien qu'il n'ait sollicité cette aide que depuis quelques temps seulement. Il est donc certain que si le gouvernement voulait promettre de l'aider, le capitaine Bernier pourrait, en quelques jours, réunir le montant mentionné par le premier ministre. Dans ces circonstances, il est regrettable qu'on fasse attendre encore une année, ce hardi explorateur qui ne pourra, dans l'intervalle, construire le navire sur lequel il veut entreprendre son périlleux voyage. S'il s'en rapporte aux sentiments qu'ont exprimés, à maintes reprises, les membres de cette Chambre, le gouvernement devrait donner au capitaine Bernier l'assurance de son concours ; cela permettrait à notre compatriote de recevoir les souscriptions dont il a besoin.

M. HENDERSON : Je regrette sincèrement que le gouvernement n'ait pas jugé à propos d'aider le capitaine Bernier. Je suis convaincu que le gouvernement ne pourrait dépenser plus avantageusement $70,000, car cette entreprise ferait connaître le Canada dans le monde entier, même si l'expédition ne pouvait atteindre le pôle Nord. Si les ministres pouvaient trouver le moyen de faire adopter un crédit de $75,000 ou de $80,000, qui ne serait remis au capitaine Bernier que lorsqu'il aurait reçu des souscriptions pour la balance du coût de l'entreprise, je n'hésite pas à dire qu'avant longtemps toute la somme requise serait souscrite. Dans ce cas, le gouvernement ne paierait qu'à cette condition. Ce serait un sujet d'orgueil pour tout véritable canadien de pouvoir dire qu'un de ses compatriotes, né au Canada, d'un caractère aussi énergique que celui du capitaine Bernier, a été le premier homme à arborer le drapeau britannique au pôle Nord.

Ministère des Postes, $60,780.

Le MINISTRE DES FINANCES : Dans cette résolution se trouvent les mots " gratification pour payer le coût excessif de la vie au Manitoba." On a inclus cette stipulation dans la loi, à une époque où elle devait être, sans doute, nécessaire. Mais on nous a fait remarquer qu'elle donne une idée erronée du coût de la vie au Manitoba, et le ministère des Postes demande que ces mots soient retranchés. Je fais donc une proposition à cet effet.

La motion est adoptée.

Cour Suprême du Canada, $22,460.

L'honorable M. HAGGART : Je veux appeler l'attention du gouvernement sur les dépenses considérables que nous occasionnent la cour Suprême du Canada. Nous avons commencé avec un crédit peu élevé, mais, maintenant, cette cour coûte presque aussi cher qu'un ministère. Je crois que ces dépenses sont superflues.

Cour de l'Echiquier du Canada, $10,955.

L'honorable M. HAGGART : Voici encore une dépense injustifiable et qui dépasse de beaucoup les besoins réels de cette cour. Lorsque nous établissons une cour quelconque, les dépenses sont, d'abord, modérées, mais elles augmentent ensuite d'année en année. Le crédit qu'on nous demande de voter n'est certainement pas nécessaire.

Le PREMIER MINISTRE : A quel item s'oppose mon honorable ami ?

L'honorable M. HAGGART : Je m'oppose à toute cette dépense ; outre le traitement du juge, il nous faut payer bien cher le personnel de cette cour.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Que mon honorable ami nous fasse voir en quoi il y a eu augmentation des dépenses de cette cour ; je ne parle pas des frais de déplacement du juge qui a beaucoup plus d'ouvrage qu'il n'en avait dans le passé, et qui doit se rendre à Halifax et à Vancouver pour remplir ses fonctions. S'il est, dans ce pays, une cour de justice qui expédie d'une manière prompte et satisfaisante les causes qui lui sont soumises, c'est bien la cour de l'Echiquier.

L'honorable M. HAGGART : Le traitement du juge est de $7,000.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Non, il est de $6,000 et il n'a jamais été augmenté. Mon honorable ami doit se rappeler que le juge de la cour de l'Echiquier remplit maintenant les fonctions des trois arbitres nommés en vertu de la loi concernant l'arbitrage. Ces derniers donnaient moins de satisfaction et ce tribunal nous coûtait plus cher.

Bureau de poste—Service de la malle, $2,227,000.

M. BIRKETT : Hier, j'ai donné avis d'une résolution appelant l'attention du directeur général des Postes intérimaire sur l'augmentation des apopintements qu'il veut, prétend-il, accorder aux facteurs. Je faisais partie d'une députation qui s'est rendue auprès du directeur général des Postes, un jour

ou deux avant son départ ; le ministre nous a affirmé que celui qui devait le remplacer, durant son absence, verrait à opérer cette augmentation. Depuis, plusieurs députations ont eu des entrevues avec le ministre intérimaire, et, à mon sens, ce serait un acte gracieux de sa part, s'il remplissait la promesse faite par le directeur général des Postes. Les facteurs méritent notre considération et leur cause est digne d'attirer l'attention du gouvernement.

L'honorable M. SUTHERLAND : Mon honorable collègue, le directeur général des Postes, a étudié cette question avant son départ ; il avait préparé tout un plan dont l'application aurait eu pour résultat d'augmenter les appointements des facteurs. J'ai reçu deux ou trois députations de ces fonctionnaires. On a exprimé différentes opinions quant au meilleur plan à adopter, et après avoir étudié attentivement cette question, j'en suis venu à la conclusion qu'il valait mieux attendre à la prochaine session pour opérer cette réforme. Je ne suis pas en état de dire ce qui sera fait, mais je puis affirmer à mon honorable ami que le directeur général des Postes et le gouvernement sont en faveur d'une augmentation, et qu'on adoptera un plan qui, je l'espère, sera favorablement accueilli par les facteurs et la Chambre en général.

M. CLARKE : D'après ce que vient de dire le directeur général des Postes *pro tempore*, je comprends que le ministère a préparé un plan qu'on a soumis aux facteurs qui se sont rendus en députation auprès du ministre intérimaire, et que la raison pour laquelle on ne l'a pas mis à exécution, c'est la divergence d'opinion qui existait parmi les facteurs quant au meilleur moyen de l'appliquer. Cela est-il exact ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Pas tout à fait. Nous avons discuté différents plans et, finalement, nous avons considéré qu'il valait mieux laisser cette question en suspens jusqu'à la prochaine session. La session actuelle était déjà avancée et nous avions beaucoup de besogne à faire. Je crois que la décision à laquelle nous en sommes venus satisfait pour le moment les facteurs.

M. CLARKE : L'honorable gentleman a-t-il soumis un plan ?

L'honorable M. SUTHERLAND : Je viens de dire que nous avions discuté différents projets avec les délégués.

M. CLARKE : Si les facteurs ne s'entendent pas sur le meilleur moyen à prendre pour faire augmenter leurs appointements, il est raisonnable de laisser cette question en suspens ; cela permettra au gouvernement de préparer un système d'augmentation pour la prochaine session. Une députation nombreuse s'est rendue auprès du directeur général des Postes qu'accompagnait, je crois, le ministre des Finances.

Ceux qui ont parlé en faveur des facteurs, ont expliqué tous les détails de la cause de ces derniers ; ils ont semblé créer une impression favorable sur les deux ministres. Tant que les facteurs sauront que le gouvernement a l'intention d'augmenter leurs appointements, et que la seule raison du retard apporté à cette réforme, est la divergence d'opinions qui existe entre le ministre intérimaire et les facteurs eux-mêmes sur des questions de détail, on pourra prétendre qu'il est de l'avantage des intéressés que cette question reste en suspens ; on peut, toutefois, demander au ministère de consulter les facteurs avant de soumettre un plan arrêté. J'espère que lorsqu'on nous soumettra ce projet, celui-ci contiendra une stipulation faisant dater cette augmentation de cette année même.

Somme destinée au secours des Canadiens indigents en pays étrangers autres que les Etats-Unis, $500.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que le mot " étrangers " soit retranché, car ce crédit nous permettra de soulager les Canadiens indigents dans tous autres pays, y compris la Grande-Bretagne.

La résolution, telle qu'amendée, est adoptée.

Travaux publics—Imputable sur le revenu—Territoire du Nord-Ouest—Bureau d'enregistrement, géôle, poste de police, $1,000.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je propose que les mots " bureau d'enregistrement " soient retranchés et remplacés par les suivants : " palais de justice."

La résolution, telle que modifiée, est adoptée.

Canal Cornwall—Elargissement, $22,500.

L'honorable M. HAGGART : Je demanderais au ministre des Finances de laisser cet item en suspens. L'honorable député de Cornwall (M. Pringle) désire dire quelques mots au sujet de la mise à la retraite d'un nommé Shields.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député (M. Pringle) est dans la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Je le sais, mais tous les documents n'ont pas été soumis à la Chambre. Mon honorable ami désire faire quelques remarques sur cette question ; il pourra cependant attendre un autre item concernant ce canal.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il serait fâcheux de suspendre un item semblable des estimations ; mon honorable ami consentira peut-être à laisser adopter ce crédit, avec l'entente qu'il pourra faire ses remarques lorsqu'il s'agira d'un autre item.

L'honorable M. HAGGART : Très bien.

Service de navires à vapeur tous les quinze jours entre Saint-Jean et Liverpool, Grande-Bretagne, durant l'hiver de 1901-2, pas moins de 10 voyages aller et retour, $20,000.

L'honorable M. HAGGART : A propos de cet item, je veux poser une question à l'honorable premier ministre au sujet d'un rapport envoyé par câble de Londres, et annonçant que le premier ministre de Terreneuve s'est rendu à Ottawa, et qu'il a conclu une convention avec le gouvernement canadien, par laquelle il peut négocier un traité avec les Etats-Unis, sans s'occuper du Canada. Dans la correspondance échangée entre le gouvernement impérial et les autorités canadiennes, on a déclaré qu'aucune colonie n'aurait le droit de conclure un traité commercial avec un pays étranger, si cette convention était de nature à causer du dommage à un autre colonie ; ou ajoutait de plus qu'en recevant une plainte à cet effet, le gouvernement impérial désavouerait sans retard un pareil traité. D'après le câblegramme en question, le gouvernement canadien n'a soulevé aucune objection à ce que M. Bond, le premier ministre de Terreneuve, conclût un traité commercial avec les autorités de Washington, sans le consentement du gouvernement canadien. Y a-t-il quelque chose de vrai dans ce rapport?

Le PREMIER MINISTRE : Ce rapport est entièrement faux et le gouvernement canadien n'a pas retiré son objection à la convention connue sans le nom de traité Bond-Blaine, négociée il y a dix ans. Depuis que ce traité a été conclu en 1890, comme tout le monde le sait, les gouvernements de la Grande Bretagne, du Canada et des Etats-Unis ont nommé une commission conjointe dans le but de régler un grand nombre de difficultés au nombre desquelles se trouve la question des pêcheries de Terre-Neuve qui intéresse aussi le Canada Terre-Neuve à son représentant à cette commission. Celle-ci n'a pas encore arrêté de traité, mais elle n'a pas fini ses travaux, qui ne sont que suspendus momentanément. J'entretiens l'espoir, espoir vivace, en verité, qu'elle reprendra son travail bientôt, probablement dans le cours de l'année. Terre-Neuve est partie à ces négociations ; son gouvernement a accepté l'offre qu'on lui à faite, il y a quatre ans, de se faire représenter à cette commission; il est donc juste, semble-t-il, que le gouvernement mpérial et celui de Terre-Neuve attendent, pour prendre une attitude quelconque, la fin des négociations actuellement en cours. Si celles-ci échouent, ou ne sont pas reprises dans un temps raisonnable, ou, étant reprises, ne produisent aucun résultat satisfaisant en tant que les intérêts de Terre-Neuve se trouvent concernés, alors il sera temps de considérer cette question. Dans le moment, les choses restent en l'état que je viens de décrire ; l'attitude prise par le gouvernement canadien, sans tenir compte des mérites de telle ou telle question, est basée sur le fait qu'il existe une commission dont Terre-Neuve fait patie, et qui a pour objet de régler toutes les difficultés que nous connaissons.

M. MACLEAN : Ne pourrions-nous pas profiter de cette circonstance pour reprendre les négociations avec Terre-Neuve, en vue de l'entrée de cette île dans la Confédération ?

Le PREMIER MINISTRE : Jusqu'à présent, je ne sache pas que Terre-Neuve soit disposée à reprendre ces pourparlers.

M. WALLACE : Mais l'honorable premier ministre a entendu parler de cette question du temps de l'ancien gouvernement de Terre-Neuve ; je ne crois pas qu'il fût en faveur de cette idée alors.

Le PREMIER MINISTRE : De quelle époque voulez-vous parler ?

M. WALLACE: Je veux parler du temps où sir James Winter tenait les rênes du pouvoir à Terre-Neuve. Le gouvernement d'alors était en faveur de l'entrée de l'île dans la Confédération. Je suppose que la premier ministre connaît parfaitement ce détail important.

Le PREMIER MINISTRE : Je l'ignorais.

M. WALLACE : Apparemment, on n'a rien fait pour mettre cette idée en pratique. Depuis, un nouveau gouvernement préside aux destinées de l'île ; il n'entretient pas au sujet de l'union projetée par son prédécesseur, les opinions pronées par ce dernier. Au contraire, il s'est adressé aux Etats-Unis avec lesquelles il a négocié un traité que le gouvernement canadien d'alors a consideré si préjudiciable aux intérêts de notre pays, qu'il a protesté énergiquement et avec droit, je crois, contre la ratification de cette convention ; sur ce point, je crois que nous partageons tous la même opinion. A l'appui de son opposition, le gouvernement canadien alléguait qu'il avait un intérêt tout aussi grand que celui que pourrait défendre le gouvernement de Terre-Neuve, dans les pêcheries anglaises du littoral de l'Atlantique. Si ce traité mauvais avait été mis en vigueur, il aurait pu surgir des conflits, ou bien les Etats-Unis auraient possédé des pouvoirs que le Canada ne pourait consentir à leur accorder. Si cette commission qui doit reprendre, nous dit-on, ses séances, probablement cette année, n'amène aucun résultat pratique alors M. Bond pourra s'adresser de nouveau au gouvernement anglais pour lui demander de confirmer l'ancien traité ; nous pourrons être certains que les EtatsUnis aimeront mieux conclure un traité avec Terre-Neuve qu'avec le Canada, parce qu'ils peuvent, semble-t-il, obtenir de Terre-Neuve des conditions plus avantageuse que celles que le Canada leur accorderait. Afin de prévenir cet état de choses, le gouvernement du Dominion doit entrer un négociations avec celui de l'île dans le but d'amener cette dernière à faire partie de la Confédération canadienne.

Un grand nombre de raisons militent en faveur de cette prétention. Les pêcheries de l'Atlantique, des côtes de Terre-Neuve et du golfe Saint-Laurent appartiennent aux deux gouvernements; si Terre-Neuve faisait partie de la Confédération, le Canada aurait le droit indiscutable de régler cette question des pêcheries avec les Etats-Unis, avec tout autre pays. C'est pourquoi je dis que le gouvernement devrait prendre des mesures efficaces dans le but d'opérer cette union. Il est d'autres avantages considérables que le Canada retirerait de cette politique. Au point de vue du sentiment national, nous désirons tous que toute la partie nord de l'Amérique Septentrionale vive sous le même gouvernement ; c'est ce qui ariverait si Terre-Neuve faisait partie de la Confédération ; notre commerce avec cette île et celui de cette dernière avec le reste du Canada, prendrait une extension nouvelle, pour l'avantage réciproque des intéressés. Notre loyauté s'affinerait de ce contrat mutuel. Cependant le gouvernement n'a rien fait dans ce sens, pour la raison, je suppose, que la question des droits de la France à ses pêcheries, n'a pas encore été réglée ; il a peur de toucher à aucune question qui pourrait soulever le moindre conflit entre la France et le Canada. A mon sens, ce n'est pas là une raison suffisante pour empêcher ces négociations. Je serais porté à croire que la cause de Terre-Neuve, sa bonne en apparence, deviendrait meilleure par le fait que son règlement n'intéresserait pas seulement la petite province de Terre-Neuve, mais le Canada tout entier. Cette question doit être décidée, car depuis trop longtemps, elle reste en suspens et crée tant de difficultés, qu'il faudra bientôt s'adresser aux grandes puissances pour la régler. A mon avis, ce règlement s'effectuerait plus rapidement si Terre-Neuve faisait partie du Canada. Cette colonie prend une attitude très réservée, semble-t-il, et qu'on pourrait défendre avec avantage, si Terre-Neuve était une des provinces de la Confédération ; mais nous allons, je crois, rester à ne rien faire et nous montrer tout aussi indifférents que nous l'avons été, depuis le départ des délégués que Terre-Neuve nous a envoyés, il y a quelques années.

Je ne prétends pas que les conditions proposées par le gouvernement Bond fussent de nature à encourager le Canada à les accepter ; toutefois, dans une affaire aussi importante, nous avons commis une erreur, si notre conduite a été dictée par des considérations de simple finance et si ce sont là les raisons qui ont empêché Terre-Neuve d'entrer dans la Confédération. Dans une question d'un intérêt aussi national que celle-là, nous aurions dû laisser de côté toute considération de louis, de schellings et de deniers. Depuis ce temps, notre gouvernement a eu des occasions bien favorables pour mettre à exécution ce projet, parce que le gouvernement de Terre-Neuve était en faveur de l'union contrairement à l'administration Bond. Dans cette affaire, comme dans un grand nombre d'autres questions, le gouvernement me semble temporiser, sans pouvoir déterminer une politique définie. Si je ne me trompe, les ministres n'ont jamais fait connaître cette politique à la Chambre, ni au pays.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je concours entièrement dans une des remarques que l'honorable député vient de faire. Il y a en jeu des questions internationales qui ne doivent pas être réglées pour de simples considérations de dollars et de cents. Il s'est présenté une circonstance où notre grand projet de confédération eût pu se réaliser complètement par l'entrée de Terreneuve dans la Confédération. C'était au temps où l'honorable député faisait partie de l'ancien gouvernement. Malheureusement, on ne profita pas de cette circonstance favorable. On vit alors le gouvernement qui comptait parmi ses membres l'honorable représentant d'York-ouest, mettre au-dessus de l'intérêt national la question de dollars et de cents. L'honorable député est responsable de cet insuccès.

M. WALLACE : Je ne faisais pas partie du gouvernement alors.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : L'honorable député ne faisait peut-être pas partie du cabinet, mais il était un des membres de l'administration, et en cette qualité, sur ses épaules doit retomber la responsabilité du fiasco qui a marqué les efforts du gouvernement d'alors. Depuis, la conviction que cet insuccès était dû à la politique mesquine de louis, schellings et de deniers, suivie par l'ancienne administration, s'est accentuée de jour en jour parmi le peuple.

L'honorable député prétend que notre gouvernement n'a jamais énoncé de politique au sujet de l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération. Il se trompe, il y a deux ans, nous avons indiqué en termes clairs et précis, l'attitude que nous entendions tenir au sujet de cette importante question. On a vu alors les membres de ce gouvernement se lever ici, pour faire connaître combien vivement ils désiraient l'union gouvernementale avec Terre-Neuve, à des conditions raisonnables. Que pouvions-nous faire de plus ? Si le gouvernement actuel avait voulu forcer Terre-Neuve à faire partie de la Puissance, il aurait misérablement échoué. Nous nous sommes montrés bons camarades ; la population de Terre-Neuve connaît nos sentiments, et cependant, il n'y a pas d'apparence encore qu'elle veuille entrer en négociations. Nous espérons qu'un temps viendra où elle répondra à nos avances ; mais à présent les circonstances ne nous permettent pas de changer d'attitude. L'hono-

rable député a dit lui-même que le temps serait mal choisi pour les négociations.

M. WALLACE : Ce n'est pas ce que j'ai dit. Au contraire, j'ai prétendu que le gouvernement aurait du profiter des avantages que pouvait lui offrir M. Bond, alors qu'il était au pouvoir, c'est-à-dire il y a deux ans, sous l'administration de sir James Winter.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Depuis l'insuccès qui à marqué les négociations entreprises par sir John Thompson et son gouvernement dont faisait partie l'honorable monsieur nous n'avons plus eu d'occasion favorable pour entrer en relations efficaces avec Terre-Neuve.

M. WALLACE : Au contraire.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Non, nous avons déclaré, à différentes reprises, que nous voulions renouer ces négociations, et le gouvernement de cette colonie n'ignore pas ce fait.

L'honorable député a parlé de la question du littoral français, mais cette dernière a cessé d'être une condition matérielle de l'union. Ce n'est plus qu'une question de sentiment. Les intérêts de la France sur la côte occidentale de Terre-Neuve ne sont plus matériels ; ils tiennent plutôt au sentiment, et tous ceux qui ont lu l'opinion de cet amiral français dont les déclarations sont si précises, savent que je dis la vérité. Le gouvernement anglais désire vivement règler cette question, aussitôt qu'il en aura l'avantage.

Mon très honorable ami, le premier ministre, a expliqué l'attitude qu'a prise Terre-Neuve, depuis la nomination de la commission conjointe où elle est représentée, sur les négociations de cette commission ; il n'y a aucune raison pour adopter la ligne de conduite que l'honorable député a mentionné. Quant aux pêcheries des bancs, elles n'ont aucun rapport avec celles du littoral de Terre-Neuve, et elles n'appartiennent pas au Dominion. Ce sont des pêcheries internationales. Cependant les pêcheurs ne peuvent exercer leur industrie sur les bancs, sans s'approvisionner à Terre-Neuve même de boitte fraiche. C'est là ce qui donne de l'importance à l'île. L'honorable monsieur n'ignore pas que Terre-Neuve, depuis plusieurs années, est en négociations avec le Canada, et s'efforce de faire conclure un traité général entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, dans lequel se trouveront des stipulations concernant les pêcheries de l'île et celles du Canada s'il faut en juger par l'opinion des hommes d'Etat importants de Terre-Neuve, nous ne pourrions rendre un pire service à la population de cette colonie, qu'en lui demandant de faire partie du Dominion. Si on me permet de parler en mon nom personnel et non plus comme ministre, je dirai que, à mon avis, Terre-Neuve doit faire les premières ouvertures en vue de l'opinion projetée. Quant à nous, nous avons annoncé notre désir siSncère de prendre en considération les avances qu'elle pourrait nous faire, et nous avons pris le seul moyen raisonnable qui se trouvât à notre disposition, pour opérer cette union.

Je suis convaincu que si nous adoptions des moyens que la plus grande partie des électeurs de Terre-Neuve considèreraient comme étant de nature à leur forcer la main, nous nuirions à la réalisation du projet que nous désirons voir réussir. L'honorable gentleman peut être certain que le gouvernement reconnaît l'importance de cette question.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que cette résolution soit adoptée, je veux dire que si le gouvernement est entré, directement ou indirectement, en négociations, depuis quatre ans, dans le but d'opérer l'union de Terre-Neuve à la Confédération, j'ignore si on en a informé le parlement.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je n'avais pas l'intention de parler de négociations véritables. L'honorable représentant d'York-ouest avait prétendu que le gouvernement n'avait jamais fait connaître sa politique sur cette question, et j'ai répondu que, au contraire, il l'avait énoncée il y a quelques années.

M. BORDEN (Halifax) : En quoi consistait cette politique ?

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Dans un désir sincère d'entrer en négociations, à la condition, cependant, que Terre-Neuve fît elle-même les premières démarches. En effet, quand nous avons exprimé le désir de rouvrir des négociations, nous avions déjà fait tout ce qui était en notre pouvoir pour régler cette question, et toutes démarches subséquentes auraient nui à la réussite du projet d'union.

M. BORDEN (Halifax) : Je dois conclure de tout ce qu'a dit le ministre de la Marine et des Pêcheries, qu'il n'y a pas eu, directement ou indirectement, de négociations, et que le gouvernement s'est contenté de déclarer ici qu'il est prêt à discuter les avances que Terre-Neuve pourrait lui faire. L'honorable ministre a parlé des efforts de l'ancienne administration ; il a condamné celle-ci pour sa prétendu politique mesquine dans une affaire aussi importante. En parlant, comme il le fait, des fiascos de l'ancien gouvernement, il doit avoir oublié les insuccès du gouvernement actuel. Je ne connais pas d'insuccès plus misérable que celui de l'honorable gentleman et de ses collègues, dans l'accomplissement de leurs promesses de relations commerciales plus étendues avec les Etats-Unis. S'il peut me signaler un fiasco plus complet, je lui demande de le faire. Cet échec est dû à la politique mesquine de ce gouvernement ? L'honorable ministre nous a dit que dans ces grandes questions internationales, il ne saurait être question d'une misérable poli-

tique de dollars et de cents. Est-ce à cause d'une politique semblable que, comme membre de la commission internationale, il n'a pu en arriver à une entente avec les représentants de la république voisine ? Je suppose qu'il faut considérer cette question de dollars et de cents, quand il s'agit de négociations, soit avec un pays aussi considérable que les Etats-Unis, soit avec une simple province comme Terre-Neuve. Peut-être l'honorable gentleman a-t-il parlé sans avoir de documents en mains, quand il a qualifié de la manière que l'on sait, les efforts de l'ancien gouvernement.

L'honorable M. HAGGART : Dois-je comprendre que le premier ministre déclare positivement que tout traité commercial qui pourrait être conclu avec les Etats-Unis et Terre-Neuve, au préjudice du Canada, serait combattu par le gouvernement ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'ai aucunement parlé de cela. J'ai dit qu'à l'heure actuelle, l'occasion ne nous est pas offerte de discuter le mérite de cette question. Présentement, le Canada et Terreneuve sont en négociations avec les Etats-Unis, dans le but de régler les questions qui concernent exclusivement le Canada, et d'autres questions où Terre-Neuve et le Canada sont intéressés ; tant que ces difficultés ne seront pas réglées d'une façon ou d'une autre, il n'y aura aucune raison pour nous de nous occuper de la question dont mon honorable ami a parlé. Quant à moi, si mes renseignements sont exacts, je puis dire qu'alors même que Terre-Neuve négocierait un traité avec les Etats-Unis, ce ne serait pas au désavantage du Canada.

En règlement final de la réclamation de la Gilbert Dredging Company (à voter de nouveau, $10,500), $16,480.

L'honorable M. HAGGART : Je propose que cet item ne soit pas adopté. Je ne veux pas le discuter maintenant, vu la discussion complète qui s'est faite en comité ; plus tard, on pourra peut-être ajouter certaines remarques. Pour prouver ce que je pense de ce crédit, je propose qu'il soit retranché.

La résolution est adoptée sur division.

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 153), présenté par l'honorable Solliciteur général, "pour lever les doutes sur la continuation en exercice des juges des cours fédérales et provinciales, en cas de changement de règne," est lu une troisième fois et adopté.

Il en est ainsi du bill (n° 105), présenté par le premier ministre, "modifiant de nouveau l'acte concernant les juges des cours provinciales."

CODE CRIMINEL—AMENDEMENT.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que le bill (n° 148) "modifiant le code pénal de 1892" soit lu une deuxième fois, et que la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

La motion est adoptée.

Le SOLLICITEUR GENERAL : D'après l'alinéa 6, paragraphe 2, le crédit foncier du Bas-Canada ne tombe pas sous la stipulation contenue dans l'article concernant les loteries. Les directeurs de cette institution ne veulent pas qu'on considère leur entreprise comme se rattachant, de près ou de loin, aux loteries, et c'est pour faire droit à leur demande, que nous proposons cet amendement au code criminel. Un autre article se rapporte au vol d'un animal marqué, et s'applique surtout aux Territoires du Nord-Ouest et au Manitoba. Le seul changement important se rapporte à la garde de certains documents dans la province d'Ontario. On veut que le gardien de ces archives soit le greffier de la cour, et non pas le magistrat de police, comme la chose se pratique maintenant.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.

LOI DU REVENU DE L'INTERIEUR.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose que le bill (n° 144) "modifiant l'acte du Revenu de l'intérieur," soit lu une deuxième fois et étudié en comité.

La motion est adoptée.

M. BORDEN (Halifax) : Quel est l'objet de ce bill?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Nous voulons abolir les positions de commissaire et d'assistant-commissaire du Revenu de l'intérieur, et faire remplir ces fonctions par un sous-ministre.

M. WILSON : A quels appointements?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Ils ne sont pas encore fixés.

M. WILSON : Quels sont les appointements des deux fonctionnaires que vous congédiez?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Le commisaire retirait $3,200, et son assistant, environ $3,000, je crois.

M. WILSON : L'honorable ministre peut-il nous donner une idée des appointements qu'il entend donner au sous-ministre?

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INRIEUR : Ils seront les mêmes que ceux qui retiraient notre commisaire, M. Miall, qui prend sa retraite.

Le bill est rapporté.

ELECTION CONTESTEE DE DURHAM-OUEST.

M. L'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du régistraire

de la cour Suprême du Canada, une copie certifiée du jugement de la dite cour dans l'appel de l'élection pour le district électoral de la division-ouest du comté de Durham, maintenant la décision de l'honorable juge Street et renvoyant l'appel.

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous avons encore à faire un changement au tarif. Dans l'exposé budgétaire j'ai annoncé qu'on ne ferait de modification au tarif que pour l'admission de certains matériaux qui servent à la construction de fabriques de sucre de betterave. Je propose donc :

Résolu, qu'il est opportun d'amender les lois concernant les droits de douane, en ajoutant ce qui suit à la liste des articles admis en franchise :

Machines de toutes espèces, fer et acier pour construction, quand ils seront importés en vertu de règlements que déterminera le ministre des Douanes, pour servir à la construction et à l'outillage d'usine pour la fabrication du sucre de betterave, jusqu'au 1er avril 1902.

M. SPROULE : A mon sens, il est bien douteux qu'aucune compagnie puisse bénéficier de cette résolution. A tout événement, je crois qu'il serait sage d'un prolonger la mise en vigueur. Ses effets ne dureront qu'un an environ, et la construction d'une fabrique exige tant de préparatifs, qu'on peut se demander s'il sera possible à une compagnie d'installer ses machines dans ce court espace de temps. On se prépare, m'a-t-on dit, à construire une fabrique et l'on ne sait encore si elle sera prête en temps voulu.

Le MINISTRE DES FINANCES : Vu les avis qui ont déjà été donnés, je n'aimerais pas faire de changements maintenant cependant, si le cas dont a parlé l'honorable député, se présentait, nous pourrions le considérer à son mérite. Si la demande dont on parle, avait été faite plus tôt, peut-être aurions-nous pu préparer certaines stipulations à son sujet, il y a quelques temps, je crois que nous devrions le laisser tel qu'il est, en nous réservant le droit de l'appuyer suivant les circonstances, et d'en prolonger la durée d'application.

M. WALLACE : A mon sens, on ne trouvera par une seule compagnie ou une seule personne dans tout le pays, pour remercier le ministre des Finances de cette prétendue concession. Réellement, il n'y a pas de concession. La question a été soumise au ministre des Finances et à ses collègues par une nombreuse députation d'industriels qui organisaient des compagnies ; on ne profitera pas de cette stipulation durant cette courte période où l'on pourrait avoir ces machines sans payer de droits. Après tout, cette concesion n'est pas importante, parce que ces machines seront fabriquées en grande partie au Canada même, suivant le cours ordinaire des choses ; nos industriels n'auront donc aucun droit à payer. D'un autre côté, cette industrie ne s'établira pas dans le pays, dans l'état actuel des choses, car on ne dit qu'une de ces raffineries coûtera de $500,000 à $600,-000. On peut donc affirmer que ce prétendu avantage accordé par le ministre des Finances est réellement nul.

L'an dernier, je crois, on avait établi comme règle qu'on admettrait en franchise toutes les machines qu'on ne pourrait fabriquer au Canada. Le gouvernement prétend avoir opéré un changement dontil se vante comme s'il s'agissait d'une concession importante et evantageuse aux industriels; is prochaine que, non seulement les machines qu'on ne fabrique pas au Canada, mais encore celles qu'on peut y manufacturer, seront admises en franchise. Je ne crois pas que cette modification favorise la création de cette industrie au pays. Il faudrait autre chose pour engager les gens à placer les capitaux voulus dans une industrie qui est encore à l'état d'enfance au Canada.

M. WRIGHT : Il y a deux semaines, l'agent du Canada Atlantique est venu à Renfrew, et nous avons eu une réunion sous les auspices de la chambre de commerce. Le maire présidait et l'agent du Canada Atlantique a déclaré, que si la ville de Renfrew voulait encourager les cultivateurs à cultiver la betterave à sucre, il y avait un capitaliste qui consacrerait $500,000 à la construction et à l'outillage d'une fabrique de sucre de betterave dans la ville de Renfrew.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député d'York-ouest déprécie l'importance de cette concession. La députation qui s'est rendue auprès du gouvernement aurait été sans doute plus satisfaite si elle avait obtenu de plus grands avantages ; elle a reconnu cependant l'importance du changement que nous faisons. La règle de l'an dernier limitait cette concession aux machines non fabriquées au Canada ; elle était trop restrictive. On a prétendu qu'il serait avantageux d'acheter à l'étranger dans un même établissement, l'outillage d'une fabrique de sucre de betterave. Si l'on veut avoir une usine bien outillée, il faut donner ses commandes à une seule personne et lui permettre d'acheter tout le matériel chez le même manufacturier, parce qu'on s'expose toujours à des embarras en achetant une partie de l'outillage à un endroit et le reste chez un autre fabricant. Si la construction et l'installation d'une fabrique de sucre de betterave coûte $600,-000, l'outillage doit représenter à lui seul $400,000. L'exemption de droits compte donc pour un montant considérable qui sera peut-être de $100,000. Aussi, tout en demandant d'autres avantages, les personnes qui veulent établir cette industrie ont attaché une grande valeur à cette concession.

Avec mon honorable ami de Renfrew, j'espère que les capitalistes mettront de l'argent dans cette entreprise, à cause de l'encouragement que nous donnons à cette industrie. Ces capitalistes ont dû réellement être découragés, depuis quelque temps. Il s'est produit un certain malaise, depuis que cette résolution a été soumise. Les membres de l'opposition, dans des discours nombreux, ont demandé au gouvernement d'enlever les droits sur le sucre ; c'était ne plus protéger les fabricants de sucre de betterave au Canada, et décourager ceux qui voulaient mettre des capitaux dans cette industrie. Malgré tout cela, j'espère que celle-ci sera établie sur des bases solides, et qu'on reconnaîtra la portée de l'encouragement que nous lui donnons.

M. SPROULE : C'est le gouvernement qui a découragé ces industriels, en ne leur accordant pas, sous la forme de primes, l'aide qu'ils ont le droit d'attendre des ministres. Ceux-ci sont prêts à accorder des gratifications aux manufacturiers de plomb, de fer, d'acier, etc ; ils refusent d'aider, tant soit peu le cultivateur. On veut établir une fabrique de sucre de betterave à Wallaceburg. Comment ? En demandant à cette petite ville une gratification de $50,000. Ceux qui sont à la tête de cette entreprise prétendent qu'ils ont besoin de cette subvention, parce que le gouvernement ne leur accorde pas d'aide, pour ainsi dire. Il n'est pas juste de forcer la population d'une localité à se mettre une taxe si lourde sur les épaules, quand cette industrie pourrait être établie facilement, si le gouvernement accordait une légère prime sur le sucre.

Le MINISTRE DES FINANCES : Malgré tout ce que pourra faire le gouvernement, les industriels s'adresseront toujours aux conseils municipaux, pour en obtenir des gratifications.

M. HENDERSON : Je suis surpris d'apprendre la raison pour laquelle le gouvernement a augmenté l'impôt sur le sucre importé. Il semble maintenant qu'il a agi ainsi dans le but d'encourager la culture de la betterave à sucre et la fabrication du sucre de betterave. Cette révélation est une surprise pour moi, comme elle surprendra les autres membres de cette Chambre. L'an dernier, le ministre des Finances a exposé avec éloquence les raisons qui l'avaient engagé à augmenter les droits sur certains articles, et je suppose que le sucre se trouvait parmi ces derniers. Il déclarait alors, que le gouvernement voulait maintenir une politique financière déterminée et ferme.

Il lui fallait dépenser beaucoup d'argent et le tarif de préférence ayant eu pour effet de réduire les droits dont certaines marchandises étaient frappées, il devint nécessaire d'élever les droits imposés sur d'autres articles afin de combler le déficit.

Lorsque, pour favoriser la main-d'œuvre anglaise, il réduisit les droits sur les lainages, il crut, pour couvrir l'écart, devoir taxer l'ouvrier canadien. Il vient maintenant prétendre qu'il n'avait d'autre objet que celui d'encourager la fabriction du sucre de betterave, et cependant, il ne va pas jusqu'à accorder à nos cultivateurs l'aide qu'il donne aux fondeurs de plomb de la Colombie Anglaise et aux producteurs de fer du pays tout entier ; il refuse d'accorder une prime, et il me semble que les motifs de son refus doivent grandement étonner la Chambre.

M. WALLACE : L'argumentation de l'honorable ministre des Finances ne tient pas debout. L'honorable ministre prétend que l'établissement de cette nouvelle manufacture occasionnera des importations au montant de $400,000, sur lesquelles on économisera $100,000 de droits ; or, j'ai déjà dit qu'on peut se procurer une bonne partie des machines au Canada, mais le ministre a répondu en affirmant qu'on pourrait avoir un meilleur outillage en s'adressant à une seule et même maison qu'en partageant la commande entre plusieurs. Il me semble pourtant que les fabricants de machines à raffiner le sucre ne font pas le commerce des machines à vapeur ni celui des bouilloires, et que pour acheter ces articles il faudra s'adresser ailleurs. Que l'on achète une machine à vapeur, une bouilloire de telle ou telle maison, cela ne fait aucune différence, car ces articles sont aujourd'hui construits d'après certains plans partout suivis, et nos maisons canadiennes peuvent les produire aussi bien que l'étranger. Mais pour l'outillage, on devrait le faire faire au Canada, dût-on importer quelques pièces des Etats-Unis. Je ne sais pas au juste ce que sont ces machines, mais il doit s'agir de grandes cuves et bouilloires plutôt que de pièces d'une grande complication. Ainsi, l'économie réalisée sur les droits de douane serait bien légère et ne s'élèverait pas au quart de ce que pense l'honorable ministre. Naturellement, tout ceci est matière d'opinion ; celle de l'honorable ministre ne repose sur aucune donnée, et la mienne n'est guère mieux appuyée. Mais les honorables députés de Grey-est (M. Sproule) et de Halton (M. Henderson) ont soulevé un autre point important : le Canada importe pour environ $10,000,000 de sucre brut, de sucre raffiné, de sirop et de mélasse que notre pays produira si on favorise convenablement l'industrie sucrière. Il a été démontré à l'évidence que notre sol peut produire la matière première, la betterave à sucre, aussi avantageusement que celui des autres pays. Pour qu'elle soit profitable, la betterave à sucre doit contenir 11 ou 12 pour cent de matière sucrée ; mais au Canada, cette proportion s'élève jusqu'à 17 et 18 pour cent. La fabrication du sucre de betterave dans notre pays représenterait une économie de $9,000,000 ou $10,000,000—c'est-à-dire que notre argent, au lieu d'aller à l'étranger, irait grossir les re-

venus des cultivateurs qui s'adonneraient à la culture de la betterave à sucre. Cette industrie est donc du nombre des plus dignes de l'attention et de la sollicitude du gouvernement. Mais, comme l'a fait observer l'honorable député de Grey-est, le gouvernement est disposé à accorder à la fabrication du fer et de l'acier une prime qui, y compris ce que paie le gouvernement d'Ontario, s'élève à $7 par tonne dans cette province, et à $6 par tonne dans les autres parties du Dominion. D'après le prospectus de la " Dominion Iron and Steel Company," cette prime représente une large part du coût de la production. On accorde aussi une prime, moins forte, il est vrai, à l'industrie du plomb, et je suis loin de désapprouver l'encouragement ainsi donné à cette industrie. Mais les cultivateurs canadiens qui n'attendent que l'occasion de produire des millions valant de betterave, mais nos ouvriers et nos travailleurs auxquels l'industrie sucrière donnerait de l'emploi, pourquoi le gouvernement leur refuserait-il les avantages qu'il accorde aux industries du fer et du plomb ? Voilà qui serait inexcusable. Puisque le gouvernement a admis ce principe en ce qui concerne la fabrication du fer, il devrait l'appliquer avec logique et favoriser également les cultivateurs canadiens, attendu qu'il est parfaitement démontré que notre sol se prête admirablement à la culture de la betterave et que les cultivateurs s'attendent à ce que le gouvernement leur vienne en aide. Les cultivateurs de toutes les parties du pays se cherchent de nouvelles sources de revenus, et leur espoir se porte sur la culture de la betterave à sucre ; ils pourraient se livrer à cette nouvelle culture, mais le gouvernement ne leur en donne pas l'avantage ; on leur apprend, de plus, qu'au lieu d'acheter leurs machines des fabricants canadiens, on va leur donner l'occasion de favoriser l'étranger, car le ministre a déclaré qu'il vaut mieux acheter tout l'outillage d'une seule et même raison. Pour quelle raison ? c'est ce que je ne saurais dire. Je le répète, les cultivateurs tiendront compte au gouvernement de ne pas avoir encouragé l'industrie sucrière comme il a favorisé celle du fer.

Le MINISTRE DES DOUANES : L'honorable député prétend que l'encouragement que nous entendons donner restera sans résultats, que nous avons fait injure à la classe agricole en n'accordant pas, dans le cas actuel, de prime comme celle que nous avons accordée aux industries du fer et du plomb. L'honorable député devrait pourtant s'apercevoir que les deux cas sont dissemblables. Une mine de fer n'a aucune valeur tant que le minérai n'est pas converti en fer —et il ne peut servir à autre chose. Il en est de même d'une mine de plomb : elle ne peut produire que du plomb. Mais le cultivateur qui possède 100 acres de terre n'est pas astreint à ne cultivater que la betterave ; il est libre de se livrer à d'autres cultures ; c'est ce qu'il a fait par le passé, et c'est ainsi qu'il s'est enrichi—ce dont nous nous réjouissons tous—et que sa situation deviendra plus florissante encore. Il se peut que la culture de la betterave soit plus rémunératrice que d'autres. La législature d'Ontario a jugé à propos d'accorder une prime à cette culture, et le gouvernement fédéral entend la favoriser dans une certaine mesure ; si cette industrie s'implante et rapporte des bénéfices aux cultivateurs, chacun s'en réjouira. Mais l'honorable député fait une assertion absolument gratuite lorsqu'il vient dire que nous n'obtiendrons aucun résultat. Certes, l'opposition n'entend pas que le gouvernement fasse des dépenses exagérées dans le but de favoriser l'établissement de cette industrie ; elle ne doit pas désirer que nous dépensions plus d'argent qu'il ne faut. L'honorable représentant de Grey-est (M. Sproule) nous dit qu'on verra probablement l'établissement d'une usine à Wallaceburg ; les promoteurs de cette industrie m'ont appris que les modifications que nous apportons au tarif vont leur permettre de conduire leur entreprise à bonne fin. L'honorable député de Grey-est partage assurément cet avis. J'ai remarqué dans un journal une dépêche expédiée de London, Ont., et conçue dans les termes suivants :

La Compagnie de sucre de betterave raffiné, de cette ville, a déjà passé des contrats dans les environs de London et de Saint-Thomas pour faire cultiver 400 acres de betterave à sucre. La compagnie consent à payer $3 la tonne, les betteraves livrées à bord des wagons de chemin de fer. Elle fournit la graine gratuitement.

Je cite cette dépêche à titre de nouvelle et pour démontrer qu'il s'est passé des contrats cette année.

M. SPROULE : Cette compagnie paie le prix que payait l'an dernier la " Marine City Sugar Factory ", c'est-à-dire $3.25, la betterave livrée au bord de l'eau, plus 50 cents de droits par tonne, et le reste pour frais de transport, ce qui faisait en tout $4 la tonne, la betterave livrée à l'usine de la " Marine City Sugar Company."

Le MINISTRE DES DOUANES : Cette compagnie s'est formée dans le but de fonder une usine à cet endroit-là, en disant qu'elle leur garantit $3 par tonne. l'honorable député doit entendre qu'elle leur garantit au moins ce montant-là. J'espère qu'il s'établira une raffinerie de sucre de betterave sinon plusieurs. Nous connaîtrons mieux, une autre année, le résultat des opérations de celle-là. L'événement, je l'espère, prouvera que les craintes de l'honorable député d'York-ouest n'étaient pas fondées.

M. SPROULE : Assurément, cela ne veut pas dire que la compagnie de London avait l'intention de construire une raffinerie au Canada ; en effet, la raffinerie de Marine City a fait à Wallaceburg plusieurs contrats d'après lesquels elle s'est engagée à payer

$3.25 la tonne des betteraves qu'on aurait rendues jusqu'à la rivière. La raison pour laquelle il lui était impossible de payer plus cher, c'est que ces betteraves n'étaient pas analysées et qu'elle ignorait, par conséquent, la proportion de sucre y contenu ; il fallait les expédier aux Etats-Unis et payer du fret et des droits. Je pense que ces contrats-ci ont été faits pour la même raison, c'est-à-dire, parce qu'il fallait transporter les betteraves en dehors du pays.

M. WALLACE : A mon sens, l'argument du ministre des Douanes tendant à démontrer qu'il faut juger différemment de la protection du fer et de celle qui se rapporte à une ferme de 100 acres, est loin d'être solide; il nous dit que si l'on ne convertit pas le fer en fer en gueuse, il reste là, tandis que le propriétaire d'une ferme de 100 acres peut compter sur d'autres produits. C'est précisément là qu'est la difficulté. Ainsi, le cultivateur de la partie ouest d'Ontario, où sont situées ces raffineries, s'aperçoit qu'il lui faut renoncer à la culture du blé ; en vendant son blé 65 ou 70 cents le boisseau et même moins dans bien des cas, il ne fait pas de bénéfice ; il lui faut donc renoncer à cette culture et chercher d'autres moyens de subsistance. Autrefois l'orge et le blé étaint les deux principales denrées sur lesquelles les cultivateurs de la partie ouest d'Ontario pouvaient compter, et l'honorable ministre des Douanes le sait fort bien ; mais le prix de l'orge a tellement baissé que les cultivateurs ont renoncé à en cultiver au-delà de ce qu'il leur en fallait pour nourrir leurs animaux. A l'heure qu'il est, il leur faut également renoncer à la culture du blé et chercher à faire pousser d'autres produits sur leurs fermes. D'après ce qu'ils ont vu et entendu, ils ont fini par croire qu'ils pouvaient cultiver la betterave à sucre avec succès et qu'il était possible d'établir ici des raffineries et de fabriquer du sucre sur une assez vaste échelle. C'est parce que le cultivateur est obligé de se livrer à quelque industrie nouvelle, qu'il se trouve si désappointé.

La résolution est rapportée, lu une seconde fois et adoptée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je présente le bill (n° 156) amendant le tarif de 1897.

La motion est adoptée et le bill lu la première fois.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Pour acquérir des Dames Ursulines de Québec la propriété connue sous le nom de : " les Plaines d'Abraham ", une somme n'excédant pas $80,000.

M. BOURASSA : Depuis quelques semaines, les journaux ont fait assez de bruit autour de cette affaire ; voilà déjà quelque temps qu'on s'en occupe à Québec ; c'est la Société Historique qui a été la première à agiter la question qui, après avoir alimenté la politique municipale, a fini par tomber dans le domaine fédéral. On a commenté de diverses manières l'attitude prise en cette affaire par l'honorable représentant de Québec-ouest (M. Dobell). Je regrette que cet honorable gentleman ne soit pas ici, car il aurait pu nous donner l'explication des puissantes objections qu'il avait, non seulement à titre de représentant de la division dans laquelle cette propriété est située, mais aussi à titre de membre du gouvernement.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je vous demande pardon ; cette propriété est située dans la division que je représente, et je n'ai pas la moindre objection à soulever.

M. BOURASSA : Cette propriété est située tout près de la demeure de l'honorable député de Québec-ouest et tout près, aussi, d'une propriété que son beau-frère a déjà vendue, je crois. Toute cette affaire, cela va sans dire, est aujourd'hui du domaine public, et je crois que le gouvernement devrait nous en donner l'explication ; il devrait nous faire connaître les raisons qui l'ont déterminé à faire l'acquisition de cette propriété.

Le PREMIER MINISTRE : Les Plaines d'Abraham appartiennent à une communauté religieuse connue sous le nom des Dames Ursulines de Québec, qui en est propriétaire depuis quelque 200 ans. Cette propriété a été louée au gouvernement du Canada pour une période de 99 années ; le bail passé à cet effet en 1803 expirera le 1er mai 1902. A cette date, les Dames Ursulines reprendront possession de leur propriété. On est généralement sous l'impression, par suite de la rumeur, qui semble bien fondée, que les Dames Ursulines, après en avoir repris possession, vont vendre leur propriété après l'avoir fait diviser en lots de ville.

Nombre de sociétés et de citoyens ont représenté au gouvernement qu'il conviendrait de ne pas laisser passer aux mains de particuliers ce coin de terre que les Canadiens de toute origine vénèrent avec amour, que nous devrions l'acquérir et en faire une propriété d'Etat. Le gouvernement partage cet avis ; il considère qu'il serait odieux de laisser acheter, revendre, diviser en lots et traiter comme un terrain ordinaire, ce coin sacré de notre sol qui occupe l'attention de tant de sociétés historiques. Obéissant à ce sentiment, nous avons cru répondre au désir de la Chambre et à celui de la population canadienne en venant demander au parlement de pourvoir à l'achat de cette propriété. Voilà, pour répondre à la dernière question de mon honorable ami, la raison qui nous a déterminés à demander à la Chambre le crédit qui lui est actuellement soumis. L'honorable député a fait allusion à certaines rumeurs dont je veux dire un mot. On a

dit et répété que certain monsieur a acheté la propriété Marchmont dans le but de la passer aux religieuses propriétaires des plaines. Je n'ai rien à voir à cette opération, le gouvernement l'ignore et elle n'a rien de commun avec le marché que nous entendons conclure. Nous n'achèterons que les Plaines d'Abraham et ne traiterons qu'avec leurs propriétaires, c'est-à-dire avec les religieuses. Lorsque nous aurons acheté et payé cette propriété, les religieuses pourront faire de leur argent l'usage qu'il leur plaira, le déposer en banque ou le faire servir à l'achat d'immeubles, sans que cela nous regarde. La Chambre n'a qu'à rechercher si nous payons le juste prix. Il est convenu que nous pouvons acquérir cette propriété à raison de $80,000 et, qu'on me permette de l'avouer, de prime abord, ce prix m'a semblé quelque peu exagéré.

M. MACLEAN : Combien y a-t-il d'acres?

Le PREMIER MINISTRE : Soixante-onze et une fraction.

M. WALLACE : Mesure française ou anglaise?

M. MORIN : Mesure française, je crois.

Le PREMIER MINISTRE : Non pas, ce sont des acres anglais ; j'ai ici un rapport où l'ingénieur de la ville de Québec, M. Genest, déclare que la propriété comprend 71 acres, mesure anglaise, ce qui équivaut à 84 arpents et une fraction, mesure française.

On nous avait dit que les religieuses estimaient la valeur de leur propriété à 10 cents le pied ; je chargeai donc deux ingénieurs et architectes de Québec, MM. Berlinguet et Peachy, de faire une enquête. Ces messieurs estimèrent la propriété à 5 cents le pied, ce qui lui donnait une valeur de $130,000. Il y a quelque temps, le gouvernement recevait, par rapport à cette affaire, une députation qui comptait parmi ses membres quelques-uns des plus importants négociants de Québec : M. Price, un des principaux marchands; M. Victor Châteauvert, autre marchand fort connu dans le monde politique, qui a déjà représenté la division électorale de Québec-centre à la législature provinciale, et qui fut candidat du parti conservateur à la dernière élection provinciale. Le témoignage de ces messieurs est irrécusable et leur honnêteté est au-dessus de tout sopuçon ; or, tous deux sont d'opinion qu'au prix de $80,000 c'était acheter cette propriété à bon marché, et ils ont couché leur opinion par écrit. De son côté, le secrétaire de la députation, M. Chambers, a dit en présence de tous qu'il était autorisé à déclarer au nom de M. Andrew Thomson, président de la banque Union, de M. Garneau, conseiller législatif, et d'autres hommes d'affaires bien connus, que ce serait acquérir la propriété à fort bon march que de ne la payer que $80,000. Je suis heureux de reconnaître que je m'étais trompé lorsque j'avais cru tout d'abord que ce prix-là était peut-être trop élevé. Les députés qui connaissent Québec savent que depuis un grand nombre d'années cette ville s'est trouvée couvert d'un nuage commercial, si je puis m'exprimer ainsi, que la valeur de la propriété, autrefois très grande, y a subi une baisse considérable ; mais, je le dis avec plaisir, la réaction s'y est opérée, le commerce s'y développe, la propriété reprend sa valeur et il faut aujourd'hui y payer un prix assez élevé celle qu'on pouvait acquérir à un prix purement nominal il y a quelques années.

M. WALLACE : S'agit-il des propriétés situées dans le voisinage des Plaines d'Abraham?

Le PREMIER MINISTRE : De toutes les propriétés de la ville.

M. WALLACE : Certaines parties de la ville comme, par exemple, l'Anse que nous avons visitée, ne semblent pas se ressentir de cette vague de prospérité.

Le PREMIER MINISTRE : Cela viendra. Cet endroit que l'honorable député est allé visiter l'autre jour, ce dont je suis fort heureux, fut autrefois la partie la plus importante de Québec. Il a perdu de sa valeur, mais il est certain que lorsque le pont sera construit et que le chemin de fer s'y rendra, il reconquerra son importance. Néanmoins, la valeur de la propriété située dans la haute ville a considérablement augmenté. M. Gaspard Lemoine est un des principaux négociants de Québec et, je dois le dire, ce n'est pas un de mes amis politiques puisqu'il appartient au parti conservateur. Or, je tiens à la main une lettre où ce monsieur dit que la propriété que la rue sépare des Plaines d'Abraham est estimée de 20 à 35 cents le pied, et il ajoute : " Si l'on divisait la propriété en deux au moyen d'une rue qui traverserait les Plaines d'Abraham, la propriété qui longe la Grande Allée vaudrait $70,000, et toute l'étendue de terrain qui serait située entre cette rue et le bord de l'eau vaudrait au moins $290,000." D'après son estimation, cette propriété vaudrait environ $300,000—entre $250,000 et $300,000.

M. HUGHES (Victoria) : La propriété s'étend-elle jusqu'à la rue Champlain ?

Le PREMIER MINISTRE : Non, jusqu'à la falaise. Je ne dis pas que la propriété pourrait aujourd'hui se vendre au prix mentionné par M. Lemoine, et je ne crois pas, non plus, que ce soit cela qu'il veuille dire, mais il prétend que si on la divisait en lots de ville, la propriété pourrait rapporter entre $250,000 et $300,000. Dans ces circonstances, si nous pouvons acquérir cette propriété à raison de $80,000, nous l'aurons obtenue à bon compte.

M. WALLACE : J'ai lu quelque part que les Ursulines avaient vendu à certaines conditions ; d'autre part, le premier ministre nous dit que le gouvernement a acheté sans conditions.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas ce que j'ai dit ; j'ai dit que nous ne traiterions qu'avec les Ursulines et que, d'après ce que nous en savons, ces sœurs accepteront notre offre si nous la faisons avant ou vers le 1er juin.

M. WALLACE : Les Ursulines n'ont-elles pas mis comme condition que la propriété devrait servir de parc ou de jardin public ?

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'avons pas entamé de négociations avec les Ursulines ; il y a bien eu des pourparlers entre les religieuses et le maire de Québec, mais ce qui concerne les rumeurs auxquelles mon honorable ami a fait allusion, je tiens à dire que le gouvernement y est absolument étranger et que, ainsi que nous l'avons toujours dit, nous ne traiterons qu'avec les Ursulines. Jusqu'à présent, nous n'avons pas entamé de négociations avec elles.

M. MONK : La Chambre me paraît être d'avis que le gouvernement ferait bien d'acquérir la propriété en question. Il me semble que par le passé nous avons eu trop peu de souci pour nos endroits historiques dont plusieurs, dans la province de Québec, sont tombés en oubli par suite de notre négligence. Assurément, l'Etat devrait se porter acquéreur d'un champ de bataille aussi intéressant que celui-ci, tout plein qu'il est de souvenirs impérissables. Pour moi, je ne trouve rien d'excessif au prix mentionné dans la résolution, surtout si on considère qu'elle est très vaste et qu'elle est située aux portes de la ville de Québec. Il n'y a pas de doute que si on la divisait en lots et l'utilisait pour des fins commerciales, elle pourrait rapporter beaucoup plus que le prix dont il est fait mention dans la résolution ; mais il me semble que le premier ministre n'a pas complètement répondu à la question que lui a posée l'honorable député de Labelle. Bien que chacun admette l'àpropos de cette acquisition, la rumeur n'en veut pas moins qu'il y ait un " coup " en sous-main—c'est ainsi qu'il faut appeler cela, je crois—et que le marché ne puisse se conclure à moins ques les Ursulines ne s'engagent à acheter une autre propriété dont les propriétaires seraient disposés à se dessaisir en réalisant un bénéfice de $30,000. Cette rumeur a eu libre cours et l'attitude d'un des membres du gouvernement lui a donné quelque apparence de fondement. Dans ces circonstances, il me semble que le premier ministre devrait déclarer que le gouvernement a fait faire une enquête et qu'il en est venu à la conclusion que cette rumeur n'était pas fondée. La Chambre serait heureuse si le premier ministre pouvait la rassurer sur ce point.

Le PREMIER MINISTRE : Je crois pouvoir dire que si mon collègue de Québec-ouest (l'honorable M. Dobell) était ici, il pourrait donner entière satisfaction à mon honorable ami (M. Monk) sur ce point, M. Dobell est absent en ce moment, mais il sera ici à la prochaine session et sera alors en mesure de fournir toutes les exulications qu'on pourra désirer. Personnellement, je suis persuadé que cette rumeur est vaine ; mais je dois dire que, dans le cas même où elle serait fondée, le gouvernement est absolument étranger à toute tentative de ce genre. Nous ne traiterons qu'avec les religieuses et leur représentant légal en ces sortes d'affaires, l'archevêque de Québec.

M. HUGHES (Victoria) : Je crois qu'il existe un malentendu au sujet de cette propriété ; ces dames n'en sont-elles pas propriétaires depuis nombre d'années ?

Le PREMIER MINISTRE : Depuis environ 200 ans, et depuis 100 ans, nous en avons la jouissance en vertu d'un bail. On a dit que M. Tanguay a acheté la propriété Marchmont dans le but de faire un échange avec les religieuses ; or, advenant le cas où cette opération aurait lieu, nous n'en serions nullement responsables. Je le déclare, et c'est sur cette déclaration que je m'appuie pour demander le crédit actuellement soumis au parlement—le gouvernement est absolument étranger à toute opération de ce genre. Nous n'entendons ni acheter la propriété Marchmont ni l'échanger contre les Plaines d'Abraham ; nous entendons ne traiter qu'avec les religieuses. Nous sommes à même d'acquérir la propriété en question à raison de $80,000 et à condition qu'on en fasse un parc public. Nous traiterons directement avec les religieuses et c'est entre leurs mains que nous verserons le prix convenu. Que feront-elles ensuite de leur argent, c'est ce qui ne nous regarde pas. Qu'elles achètent la propriété Marchmont au prix de $20,000, $40,000 ou $100,000, c'est leur affaire, et nous n'avons rien à y voir.

M. MONK : Pas même si elles y étaient contraintes ?

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami (M. Monk) estime que le prix est juste et raisonnable, et si je l'ai bien compris, il désire que nous fassions l'acquisition de cette propriété. De qui pouvons-nous l'acheter ? Qu'attend-il de nous ?

M. MONK : Je crois qu'il y a ici matière à enquête.

Le PREMIER MINISTRE : Pour rechercher quoi ?

M. MONK : Pour rechercher s'il est bien vrai que les religieuses ne peuvent vendre les Plaines d'Abraham sans s'engager à acheter la propriété Marchmont.

Le PREMIER MINISTRE : Je puis affirmer qu'il n'y a pas une ombre de vérité dans l'assertion——

M. MONK : C'est ce que je voulais savoir.

Le PREMIER MINISTRE : Nous n'avons à faire qu'avec les religieuses et l'Archevêque, leur conseiller.

M. WALLACE : La vente est-elle sujette à certaines conditions ?

Le PREMIER MINISTRE : On m'a appris que les religieuses exigent que les Plaines d'Abraham servent de parc public et qu'on ne les divise pas en lots.

M. WALLACE : Il n'y a pas d'autres conditions que celles-là ?

Le PREMIER MINISTRE : Aucune. J'ajouterai que dès que cette acquisition sera un fait accompli et que le contrat aura été signé, je déposerai ce dernier sur le bureau de la Chambre.

M. MONK : Je me déclare satisfait des déclarations du premier ministre tendant à établir que les religieuses ne sont pas obligées d'acheter la propriété Marchmont et que telle acquisition ne fait pas partie des conditions de la vente.

M. ROBINSON (Elgin-ouest) : Il n'y aura pas d'objection à ce que le gouvernement fédéral fasse l'acquisition des Plaines d'Abraham ; c'est un endroit historique où deux races largement représentées au Canada ont répandu leur sang. S'il y avait là un beau parc orné d'arbres et de fleurs, les Canadiens éprouveraient du plaisir à y faire une visite. La gouvernement et le pays auraient assurément tort de laisser les Plaines d'Abraham se diviser en lots et se couvrir de maisons comme cela ne manquera pas d'arriver si on ne se hâte de les acheter. Je crois que le gouvernement agit sagement en achetant ces soixante-onze acres de terre au prix mentionné, et c'est pour cette raison que j'appuierai la résolution qui nous est soumise.

M. SPROULE : Je dois le dire, je ne crois pas qu'il soit sage d'acquérir la propriété en question au prix mentionné dans la résolution. Je sais qu'il convient de faire cette acquisition ; mais, d'après des renseignements récemment obtenus, on sait qu'une propriété voisine de celle-ci s'est vendue, il y a quelques mois, à un cinquième du prix qu'on demande de celle-ci, et il me semble qu'on en impose au gouvernement par rapport à cette affaire. Je ne sais à quelle cause attribuer cette augmentation subite de la valeur de la propriété dans ces parages-là. Je sais, pour le tenir de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), qu'il y a quelques mois, cet honorable ministre a vendu une propriété située dans le même endroit, au cinquième du prix que l'on demande aujourd'hui de celle-ci. Autre détail caractéristique : si le gouvernement achète cette propriété, il devra la convertir en parc public à l'usage de la ville de Québec. Il s'agit d'un endroit historique, c'est vrai ; beaucoup de souvenirs s'y rattachent qu'il convient de perpétuer, et nous désirons tous que l'Etat se porte acquéreur de ce champ célèbre ; mais si les gens de Québec ont besoin d'un parc, ils devraient l'acheter eux-mêmes et ne pas compter que le gouvernement fédéral va l'acquérir pour leur compte et en payer les frais d'entretien. La ville de Québec devra bénéficier presque seule de cette acquisition ; le visiteur se rendra bien là par curiosité, et ce sera un endroit charmant à visiter, mais en fin de compte, c'est toujours la ville de Québec qui bénéficiera de cette acquisition et il me semble que c'est elle qui devrait en faire les frais. Le premier ministre a prétendu que si on divisait la propriété en lots elle pourrait se vendre beaucoup plus cher ; à mon sens, cette assertion ne vaut guère, parce qu'il en coûterait pour tracer les rues, faire exécuter d'autres travaux, et il s'écoulerait bien du temps avant que la propriété produisit des revenus, car il est tout probable qu'une grande partie des terrains resteraient vacants. Ainsi, bien qu'il soit possible de retirer de cette propriété un montant plus considérable que le prix qu'on en demande, en la divisant et la vendant par lots, cela ne démontre pas qu'il faille en payer le même prix en l'achetant à l'acre et en bloc. Mais ce qui me frappe plus particulièrement, c'est qu'il y a quelques mois, me dit-on, une propriété du voisinage s'est vendue au cinquième du prix qu'on demande de celle-ci.

M. LEMIEUX : Je n'ai pas la moindre intention de combattre ce crédit ; mais il me semble que certains députés croient à tort qu'il s'agit ici d'un endroit historique. D'après quelques historiens, ce n'est pas là que la bataille des Plaines d'Abraham se serait livrée. Je viens justement de lire, dans le dernier rapport de la Société Royale du Canada, une étude fort intéressante de M. Doughty, fonctionnaire du gouvernement de Québec, où ce monsieur démontre que ce n'est pas là que la bataille s'est livrée, mais beaucoup plus près de la ville de Québec ; et il arrive à cette conclusion après avoir cité les écrits des officiers des armées françaises et anglaises qui ont traité ce juet. C'est commettre une erreur historique que de prétendre que la bataille s'est livrée sur ce terrain-là.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne dirai qu'un mot en réponse à mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule), qui estime que le prix est exorbitant. La réponse à cette objection est fort claire : les religieuses ne tiennent pas à vendre, elles ne s'en soucient guère ; elle aiment autant garder leur propriété pour la diviser en lots. Mon honorable ami dit qu'il faudrait beaucoup de temps pour la vendre de cette manière ; c'est vrai.

M. SPROULE : Pourquoi imposent-elles comme condition que si le gouvernement acquiert la propriété il devra en faire un parc ?

Le PREMIER MINISTRE : Parce qu'elles ont assez de patriotisme pour sacrifier un

peu de profit et pour accepter ce prix à cette condition-là.

Quant aux remarques de l'honorable représentant de Gaspé (M. Lemieux), je dirai que si nous faisions une étude minutieuse de ce qu'on est convenu d'appeler les erreurs historiques, nous risquerions fort de perdre beaucoup de nos illusions. Conservons donc nos illusions ! La tradition veut que la bataille se soit livrée là. Peut-être les troupes françaises et anglaises se sont-elles rencontrées plus à l'est ; mais mon honorable ami oublie qu'il s'est livré deux batailles, l'une en 1759, et l'autre le 20 avril 1760 ; et il n'y a aucun doute que ce terrain-là servit de théâtre au combat.

M. BROCK : Je ne me lève ni pour objecter au crédit ni pour critiquer le prix d'achat de ce terrain, mais simplement pour demander un renseignement. Les citoyens de Toronto tiennent fort à avoir des parcs, et lorsqu'ils veulent en acquérir, il ne leur vient pas à l'idée de demander au gouvernement de l'acheter et de le leur passer ensuite sous un prétexte quelconque ; la municipalité l'achète. Il semble qu'il n'en soit pas ainsi dans Québec. Je n'y vois pas d'objection ; mais que le gouvernement ne s'étonne pas si, après qu'il aura ainsi acheté ci et là de petits morceaux de terrain par tout le pays, Toronto, Hamilton et d'autres villes viennent à leur tour lui faire des demandes semblables. Nous aussi nous avons nos endroits historiques ; mais quel accueil nous ferait-on si nous osions demander au gouvernement de se saigner de $80,000 pour nous acheter un parc dans le voisinage ou la banlieue de Toronto ?

On dit que la valeur de la propriété à Québec augmente par sauts et par bonds, à tel point qu'il est presque dangereux d'approcher de cette ville à l'heure qu'il est, et cependant, on demande au gouvernement de lui faire cadeau d'un parc. En justice pour tout le reste du Dominion, la ville de Québec devrait faire elle-même l'acquisition de cette propriété, bien que ce soit un terrain historique et que certains député s'évertuent à détruire la légende qui s'y rattache. Le gouvernement devrait s'entendre avec la ville de Québec pour que cette dernière se charge au moins de maintenir la parc en ordre parfait, car lorsque nous aurons cette propriété-là sur les bras, il ne sera plus temps de conclure d'arrangements à cet effet.

Le PREMIER MINISTRE : J'ignorais qu'il y eût dans les limites de Toronto des terrains aussi fameux que les Plaines d'Abraham. S'il en est ainsi et que la ville de Toronto fasse une demande appuyée par toute la population du Canada, comme dans le cas actuel, et mon honorable ami recevra le même accueil. Nous avons reçu des monceaux de lettres où l'on priait le gouvernement de faire l'acquisition de cette propriété ; ces lettres nous ont été adressées de Toronto, de Québec, de Montréal et de toutes les parties du Canada, mais personne ne nous a demandé d'acheter un seul pouce de terrain historique à Toronto.

M. BROCK : On a un peu de réserve à Toronto, et on n'y oserait jamais adresser au gouvernement pareille demande. Tout de même, il y a des places historiques en plein œcur de la ville. Ainsi, le gouvernement fédéral en possède une que la ville accepterait volontiers, et s'il vous plaisait de nous en faire cadeau, nous pourrions en obtenir plus de $80,000.

L'honorable M. ROSS : Les places historiques de Toronto sont celles où William Lyon Mackenzie a livré ses batailles politiques.

M. HUGHES (Victoria) : Le Solliciteur général voudrait-il me dire si le monument du général Wolfe est compris dans l'achat de cette propriété ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Ce monument appartient déjà au gouvernement fédéral ainsi que tout le terrain compris entre la limite est des Plaines d'Abraham et les murs de la citadelle, excepté l'étroite lisière qui borde la Grande Allée.

M. HUGHES (Victoria) : Comment se fait-il que la prison soit là ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Elle fut construite avant la Confédération et cédée à la province avec le terrain adjacent, en vertu d'un arrêté adopté en 1872 ou 1873.

M. HUGHES (Victoria) : Il ne serait que juste de demander au gouvernement provincial de faire disparaître la prison des Plaines d'Abraham.

Le SOLLICITEUR GENERAL : C'est un bel édifice.

M. HUGHES (Victoria) : En effet, mais elle n'est pas du tout à sa place. Si on doit convertir en parc public le champ de bataille où Wolfe est mort, il me semble que ce serait blesser le sentiment national que de laisser la prison à cet endroit-là.

M. LEMIEUX : On pourrait la transférer à Lindsay.

M. HUGHES (Victoria) : On n'a pas besoin de prison à Lindsay. Qu'on la transporte dans la basse ville de Québec ou ailleurs. Je me suis entretenu de cette affaire avec plusieurs officiers de la garnison de Québec et tous s'accordent à trouver le marché avantageux et à reconnaître que la propriété pourrait rapporter plus de $80,000 ; ils considèrent, de plus, que les religieuses devant acquérir une autre propriété donnant sur les Plaines d'Abraham, elles se trouveront ainsi quelque peu dédommagées. Notre excellent ami de Toronto (M. Brock) a fait allusion aux endroits historiques de cette ville. Qu'il veuille me permettre de lui dire que le général Pyke, un des plus

célèbres explorateurs et voyageurs que ce continent ait jamais produits, a dirigé des troupes contre Toronto et a trouvé la mort dans les limites mêmes de la ville. Je serais enchanté que l'on achetât le terrain où ce soldat a succombé, et qu'on en fît un parc pour la ville de Toronto ; je voudrais, de plus, qu'on permît aux admirateurs américains du général Pyke de lui ériger un monument dans la ville, et qu'on permît également aux admirateurs américains du général Montgomery de lui ériger un monument à Québec. Les Canadiens feraient preuve d'une grande étroitesse d'esprit s'ils refusaient cette faveur à leurs voisins des Etats-Unis. Au cours de la récente campagne du Sud-africain, on a vu un général anglais faire ériger un monument sur le champ de bataille où un commandant boer avait trouvé la mort. Je ne vois rien d'humiliant à ce que l'on permette aux Américains d'élever de tels monuments. J'engage aussi le gouvernement à prendre un soin tout particulier de nos places historiques ; j'ai déjà appelé son attention sur le vieux fort Huguenot de Latour, situé à l'embouchure de la rivière Saint-Jean. Les descendants des premiers colons huguenots, qui se sont établis dans les provinces maritimes, forment une race dont notre pays est justement fier. J'appuierais volontiers une résolution tendant à assurer la conservation de ce fort ainsi que de ceux d'Annapolis et de Beau-Séjour, situés sur la frontière qui sépare le Nouveau-Brunswick de la Nouvelle-Ecosse.

M. BOURASSA : Je regrette de ne pouvoir appuyer cette proposition. Ce n'est pas d'ailleurs à la transaction financière que je m'oppose. Le prix d'achat de ce terrain ne me semble pas exagéré. A ma connaissance personnelle et d'après des renseignements que je tiens de bonne source, je crois que le coût est modéré. Mais ce que je ne puis accepter, c'est le mobile de cette acquisition.

Je ne m'oppose certes pas à consacrer les lieux historiques qui rappellent des souvenirs chers à la mémoire du peuple canadien tout entier : tel le champ de bataille de Châteauguay où les Canadiens s'illustrèrent dans la défense de leur pays. Nous entendons répéter souvent—et chaque fois j'applaudis—qu'il nous faut faire du Canada une nation unie et oublier toutes les dissensions du passé. Et voici qu'on nous demande de commémorer un événement qu'il nous faut accepter, je le reconnais ; dont j'accepte même les conséquences comme——

Un DEPUTE : Une bénédiction !

M. BOURASSA : Non, je ne dirai pas précisément une bénédiction ; mais je dirai que les conséquences de cet événement ont tourné à l'avantage du pays. Et les descendants des braves soldats français qui se sont battus sur les Plaines d'Abraham ont loyalement accepté leur sort. Mais il y a plus que cela dans la proposition qui nous est soumise. Le mouvement qui, né à Québec, détermine aujourd'hui l'acquisition de cette propriété par l'Etat, n'avait d'autre but que de célébrer la dernière défaite des armes françaises en Amérique et le triomphe décisif de l'Angleterre. Je reconnais aux Canadiens d'origine anglaise le droit d'être fiers de cette journée, de même que nous pouvons nous enorgueillir des nombreuses victoires de nos ancêtres ; mais je déclare que ces souvenirs devraient s'effacer de plus en plus.

Ceux de nos collègues qui ont fait, il y a quelques jours, le voyage à Québec, ont dû observer, en parcourant la terrasse Dufferin, un modeste monument qui s'élève à l'ouest de cette magnifique promenade et domine les flots du Saint-Laurent. Un gouverneur anglais en posa les assises, il y a près d'un siècle, et éleva cet obélisque à la mémoire de Wolfe et de Montcalm. On y lit une inscription latine dont j'ai oublié le sens : "Leur courage les a réunis dans la mort, l'histoire dans la gloire ; la postérité leur donne cette pierre." C'est dans cet esprit que nous devrions commémorer les grandes actions de notre histoire.

Le projet de faire acheter les Plaines d'Abraham par l'Etat a été lancé par un petit groupe de citoyens de Québec, dont je respecte hautement les intentions. Je ne critiquerais pas leur action s'ils se fussent contentés de célébrer eux-mêmes cet évènement. Mais le jour où le mouvement pénètre jusqu'ici et pousse le parlement du Canada à glorifier la dernière défaite des armes françaises en Amérique et la victoire finale de l'Angleterre, il ne me semble pas généreux de demander à tout le peuple canadien de payer les frais de cette apothéose.

Ainsi que je l'ai dit au début, je ne m'oppose nullement à ce que l'Etat acquière les lieux historiques où les deux races ont combattu pour la défense commune du territoire canadien. Ce que nous devons nous efforcer d'immortaliser, ce n'est pas le souvenir des victoires françaises ou anglaises, mais celui des victoires canadiennes remportées pour le salut du Canada. Et chaque fois que le gouvernement demandera à la Chambre l'autorisation de commémorer ces victoires, je lui donnerai volontiers mon appui. Mais, répétant les paroles que prononçait naguère le ministre des Travaux publics, je dis : que le passé emporte le passé ! Plusieurs pages sombres de notre histoire se sont fermées : ne les ouvrons pas à nouveau.

La vie du peuple canadien ne remonte pas encore loin dans l'histoire ; mais cette existence nationale est assez longue pour permettre aux deux races de s'enorgueillir de maints faits mémorables sans remonter à une époque dont les souvenirs, tout glorieux qu'ils soient pour les deux races, n'en sont pas moins cuisants pour tous. Je veux croire que le gouvernement est animé de bonnes intentions ; mais le mouvement qui a imposé cette détermination au ministère n'est pas

de ceux que l'on doive favoriser dans un pays où il faut évoquer les souvenirs apaisants au lieu de faire revivre les évènements douloureux de notre histoire.

Le PREMIER MINISTRE : Si mon honorable ami (M. Bourassa) veut se donner la peine de réfléchir un seul instant, il ne manquera pas de modifier les opinions qu'il vient d'émettre. Il trouve qu'on a très bien fait d'ériger un monument à la mémoire de Wolfe et de Moncalm. Quel Canadien, passant à Québec, ne s'enorgueillit à la vue de ce monument-là, de ce que la nation ait su oublier ses querelles et ses dissensions et commémorer ainsi la mort héroïque de ces deux généraux sur les plaines d'Abraham ? Mais si l'honorable député approuve le mouvement qui a déterminé l'érection d'un monument commun à la mémoire de Wolfe et de Montcalm, comment peut-il objecter à ce qu'on consacre au culte de leur souvenir le terrain où ces deux héros ont trouvé la mort ? N'est-ce pas toujours la même pensée, en fin de compte ? Et s'il contemple ce monument avec orgueil, ne verra-t-il pas du même œil la place où ces deux grands hommes ont rendu le dernier soupir? A mon sens, il serait noble d'enterrer à l'endroit même où nos ancêtres communs ont versé leur sang, la dernière des dissensions auxquelles mon honorable ami a fait allusion. Telle est la pensée qui a inspiré ceux qui se sont adressés au gouvernement en cette circonstance ; et, mu par le même sentiment, le gouvernement a cru qu'il convenait d'avoir un nouveau memento, de consacrer ce terrain à la mémoire des grands hommes qui y ont perdu la vie, et de le soustraire à jamais à toute profanation.

M. WILSON : Il semble généralement admis qu'il convient de voter le crédit demandé par rapport à l'acquisition de ce terrain. On devrait cependant s'entendre d'une manière précise au sujet de l'entretien du parc. Je me rappelle que lorsque les honorables députés de la droite étaient dans l'opposition, plusieurs d'entre eux ont reproché au gouvernement d'alors de s'être chargé de l'entretien du parc de la Côte Major. Il devrait être bien compris que si le gouvernement du Dominion achète cette propriété, la ville de Québec, de son côté, devra tenir le parc en parfait ordre.

Le PREMIER MINISTRE : Très bien.

M. WILSON : Le premier ministre pourra peut-être nous dire à quoi ont servi les Plaines depuis qu'on les a louées.

Le PREMIER MINISTRE : On les avait louées pour des fins militaires, pour en faire un champ de Mars ; nombre d'années durant, elles ont servi d'hippodrome——

Le SOLLICITEUR GENERAL : Et de terrain à pâturages.

Le PREMIER MINISTRE : Elles n'ont pas eu de destination particulière.

M. WILSON : Est-il convenu que la ville de Québec sera chargée de l'entretien du parc?

Le PREMIER MINISTRE : Il devrait en être ainsi.

M. HUGHES (Victoria) : On ne devrait permettre à la ville de Québec de mettre la main sur ce terrain-là que l'on devrait plutôt convertir en place d'armes ; il pourrait être, plus tard, d'une très grande utilité à la milice. Pour revenir aux observations de l'honorable député de Labelle, je déclare que je suis tout étonné de ce qu'un gentleman d'un caractère aussi chevaleresque ne s'aperçoit pas que ce mouvement même devra avoir pour effet de resserrer davantage les liens qui unisent les deux races. Je me prétends aussi loyal que qui que ce soit, et cependant, je contemple les champs de bataille de Carillon ou de Ticonderoga, où les Français ont défait les Anglais, avec tout autant d'orgueil que si les armes britanniques y eussent été victorieuses.

M. BOURASSA : En conseilleriez-vous l'acquisition?

M. HUGHES (Victoria) : Assurément. Par malheur, ils appartiennent aux Américains. Je ne fais que peu de cas de quiconque, à cette époque de lumière, fait montre d'étroitesse d'esprit au point de s'opposer à l'acquisition d'une propriété comme celle-ci, sous prétexte qu'elle pourrait faire revivre certaines dissensions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je déplore l'absence de l'honorable député de Québec-ouest (M. Dobell), et il serait fâcheux que l'on donnât une interprétation erronée à l'attitude qu'il a prise au sujet de cette question. On a dit ici et répété dans les journaux que l'honorable député ne voulait pas de l'acquisition des Plaines d'Abraham. Quoi que l'on puisse dire de l'honorable représentant de Québec-ouest, on ne saurait lui reprocher de manquer de fidélité et de dévouement aux meilleurs intérêts de Québec ; c'est toujours avec la plus grande générosité qu'il a traité cette ville dont il est un des premiers citoyens. De fait, il est un de ceux qui ont le plus fortement recommandé l'acquisition des Plaines d'Abraham ; mais il était d'opinion qu'on pouvait les acheter à meilleur marché, et c'est ce à quoi il tenait. Après être allés aux renseignements, force nous fut de constater qu'il n'était pas possible de les acquérir à meilleure composition. C'est donc faire injure à cet honorable député que de prétendre qu'il n'approuve pas entièrement l'acquisition des Plaines d'Abraham. Vu son absence, je tenais à faire cette déclaration.

M. SPROULE : Je suis certain que personne n'avait l'intention—pas moi, assurément—de faire croire à la députation que l'honorable député de Québec-ouest est hos-

tile à l'achat de cette propriété ; on a tout simplement laissé entendre qu'il s'opposait à cette acquisition au prix mentionné dans la résolution, le considérant trop élevé. Je suis encore d'avis que les religieuses se sont quelque peu moquées du gouvernement lorsqu'elles ont parlé de diviser la propriété et de la vendre par lots ; elles se sont servies de ce moyen-là pour faire réussir leur marché : c'est du moins ce que me laisse penser le fait qu'elles obligent le gouvernement à convertir la propriété en parc public. Puisqu'lles tenaient tant à avoir un parc, pourquoi ne nous ont-elles pas menacés de diviser la propriété en lots si nous ne leur en payions pas un prix plus élevé?

Un mot au sujet des observations de l'honorable député de Labelle : il m'a semblé, quand on a parlé d'acquérir ce terrain, que rien ne pourrait mieux servir à cimenter l'union des deux races que l'acquisition d'un tel bien, également cher à toutes deux. Ses remarques m'engagent à prier le comité de considérer comme non avenu tout ce que j'ai dit à l'encontre de cette acquisition.

M. CALVIN : Je désire réfuter l'objection soulevée par l'honorable député d'York-ouest par rapport à la valeur de la propriété dans la ville de Québec. Ce qu'il a dit au sujet du piteux état de la propriété dans le voisinage de l'Anse n'est pas du tout fondé ; la baisse que la propriété a subie dans cette partie-là de la ville est due à des causes absolument indépendantes de la volonté des négociants de Québec. Le pays s'est déboisé, on a adopté de nouvelles méthodes relativement à l'exportation du bois et par suite, ces propriétés sont devenues presque sans valeur, ne pouvant plus servir aux fins auxquelles on les avait affectées, il y a quelque trente ans. Les honorables députés qui sont descendus à Québec l'autre jour ont vu quel tort la ruine de cette industrie avait causé à la ville de Québec ; il en est ainsi de la ruine de cette autre industrie qui consistait dans l'exportation du bois. Quoi qu'il en soit, ces messieurs n'ont pu s'empêcher de remarquer la prospérité qui règne dans Québec, ses belles rues, ses beaux édifices, ses usines ; enfin, le progrès s'affirme non seulement dans la haute ville, mais dans Saint-Roch et Saint-Sauveur également.

Pour ce qui est du prix de cette propriété, je n'entends pas émettre l'opinion d'un expert ; mais je connais bien M. Price, M. Châteauvert et pour ainsi dire tous les autres dont le premier ministre a mentionné les noms. J'ai en eux la plus grande confiance et je me réjouis de l'achat de cette propriété.

On rapporte quelques résolutions.

Sur motion du premier ministre, la séance est levée à 12.45 du matin, mercredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 22 mai 1901.

La Chambre s'ouvre à onze heures.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUEBEC.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je désire présenter un bill (n° 157) pour modifier les Actes de 1899 et 1900 concernant les commissaires du havre de Québec. Le bill n'a pas une importance bien grande. Il dit que les commissaires du havre de Québec qui sont autorisés par l'Acte de 1889 à garantir un intérêt de 3 pour 100 sur $200,000 pendant 20 ans pour la construction d'un élévateur à Québec, pourront garantir un intérêt de 2 pour 100 sur $300,000. La somme annuelle à payer sera la même si les commissaires sont jamais appelés à payer l'intérêt. La motion est adoptée et le bill lu la première fois.

INTERPELLATIONS.

PENITENCIER SAINT-VINCENT DE PAUL.

M. FORTIN :

Le gouvernement sait-il qu'aux termes de l'article 51 du règlement des pénitenciers, le sous-préfet doit, en l'absence du préfet, s'acquitter de tous les devoirs du préfet et remplir toutes les fonctions assignées à cet officier ?

2. Comment se fait-il que les fonctions de préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul sont actuellement et ont été remplies depuis le 17 février dernier par l'inspecteur des pénitenciers ?

3. Le gouvernement est-il informé que le dit inspecteur des pénitenciers est absent du dit pénitencier la moitié du temps chaque jour ?

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier) : 1. Le gouvernement est au courant. 2. L'inspecteur remplit ces fonctions depuis quelque temps à la demande du préfet. Il a été rappelé aussitôt que le gouvernement a appris la chose. 3. Le gouvernement n'est pas renseigné sur ce point.

LE STEAMER " TYRIAN ".

M. BELL (Pictou) :

1. Le gouvernement fédéral a-t-il nolisé le steamer Tyrian ? Dans l'affirmative, de qui ?
2. Pour quel service ?
3. Pour quelle période ?
4. A quel taux ?

Le MINISTRE DES DOUANES (M. Paterson) : Le ministre des Travaux publics m'a remis la réponse suivante : 1. La Compagnie de steamers Scotia, à responsabilité limitée d'Halifax, N.-E. 2. Pour le service du câble. 3. Pour un mois et plus. 4. $1,600 par mois.

MONUMENT AU GENERAL MONTGOMERY.

M. CLARKE :

Le gouvernement permettra-t-il d'ériger un monument ou de placer une plaque commémo-

rative sur une propriété du gouvernement dans la cité de Québec pour marquer l'endroit où a été tué le général américain Montgomery qui a livré un assaut infructueux, avec des troupes américaines, à la cité de Québec ?

Le PREMIER MINISTRE : Le gouvernement n'a pas encore décidé quelle conduite il tiendrait dans une circonstance de ce genre, et il attendra qu'on lui fasse la demande, si, toutefois, on doit la faire.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

M. MONK : J'ai une question à poser au premier ministre au sujet des bills d'intérêt privé. Une personne intéressée dans un de ces bills ne peut venir ici que ce soir, et il est à craindre que si ce bill est adopté ce soir à la Chambre des communes, il soit trop tard pour passer au Sénat. Serait-il possible de donner priorité aux bills d'intérêt privé ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'est pas trop tard.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je suppose que le bill en question est celui du Sénat concernant les brevets ?

M. MONK : Il y a ce bill et celui des comtés du Sud.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Je ne crois pas que le bill des brevets retourne devant le Sénat.

M. MONK : Le Sénat n'a pas encore vu l'autre bill.

M. HUGHES (Victoria) : Je désire appeler l'attention du premier ministre sur le fait que j'ai déposé entre les mains du greffier, il y a deux jours, une interpellation qui n'apparaît pas encore, aujourd'hui, sur la feuille des ordres du jour. L'honorable premier ministre se rappelle, sans doute, que je lui ai montré cette interpellation ?

Le PREMIER MINISTRE : J'en suis peiné, mais mon monorable ami sait qu'il n'y a pas de de ma faute. Je ne sais quelle est la cause du retard, et si mon honorable ami veut déposer de nouveau sa question, je lui donnerai la réponse demain.

M. HUGHES (Victoria) : Cette question se rapportait au bill par lequel la législature d'Ontario prolongeait son existence, bill que plusieurs croient être inconstitutionnel.

TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 145) modifiant de nouveau l'Acte des chemins de fer.—M. Blair.

Bill (n° 155) modifiant de nouveau l'Acte des pénitenciers.—L'honorable sir Wilfrid Laurier.

Bill (n° 156) modifiant le tarif des Douanes. —L'honorable M. Fielding.

ACTE DU REVENU DE L'INTERIEUR.

Le ministre de l'Intérieur propose la troisième lecture du bill (n° 154) modifiant l'Acte du Revenu de l'intérieur.

M. MACLEAN : Est-ce là le bill pour nommer un sous-ministre ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. MACLEAN : Je ne vois pas que ce bill confère de titres à M. Bernier que l'on a appelé dans une circulaire envoyée aux députés " l'homme droit et honnête qui mérite d'être appelé le lion du sud ".

La motion est adoptée, le bill lu la troisime fois et passé.

AUGMENTATION DE L'INDEMNITE PARLEMENTAIRE.

Le bill (n° 151) modifiant l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des communes est lu la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

M. SPROULE : Je ne vois rien dans le bill fixant la proportion qu'un député peut retirer chaque jour sur son indemnité. On devrait aussi établir de meilleurs règlements pour obliger les députés a assister aux séances.

Le PREMIER MINISTRE : Cette question demande un peu d'étude. Le gouvernement y a songé, mais a cru qu'il valait mieux ne pas s'en occuper cette année. Tout ce que l'on veut pour le présent, c'est l'augmentation de l'indemnité. Mais je crois qu'il nous faudra faire des règlements pour corriger, je ne dirai pas les maux, mais certaines pratiques qui ne devraient pas exister.

M. BORDEN : Ne serait-il pas bon d'augmenter l'amende imposée à ceux qui n'assistent pas aux séances vu que nous augmentons l'indemnité ? Je ne demande pas d'agir immédiatement, mais c'est une question que le premier miinstre pourrait étudier. Nous sommes déjà très généreux lorsque nous permettons à un député de s'absenter pendant quinze jours. La loi devrait obliger les députés à assister autant que possible aux séances de la Chambre. Je ne crois pas que la somme de $1,500 soit trop élevée pour une personne qui abandonne ses affaires et vient ici surveiller celles du pays. Je crois que nous devrions prendre tous les moyens possibles pour assurer la présence régulière des député à Ottawa pendant les sessions du parlement, et les déterminer à consacrer leur temps aux affaires du pays. J'espère que l'honorable premier ministre s'occupera de cette question pendant la vacance et préparera un amendement à la loi à cet effet.

M. HUGHES (Victoria) : J'espère que le premier ministre considérera aussi que l'on est retenu à Ottawa pendant quatre ou cinq

mois de l'année par de longs discours qui pourraient être beaucoup raccourcis. Ne serait-il pas possible d'offrir une récompense à ceux qui assistent aux séances, vu qu'on les oblige à écouter de si nombreux et si longs discours ?

M. INGRAM : Et aussi le bavardage de ceux qui parlent cent fois par jour, empêchant ainsi les autres de parler.

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si j'avais une proposition à faire, je dirais à mon honorable ami de Victoria, que s'il veut raccourcir les discours et les améliorer, il lui faudra abolir le " Hansard".

M. SPROULE : Je ne sais si le gouvernement a l'intention d'apporter à la loi d'autres changements que l'augmentation du chiffre de l'indemnité. La loi actuelle dit que l'indemnité parlementaire est de $1,000 si la session dure trente jours ; mais elle dit aussi que les députés pourront retirer $7 par jour jusqu'à ce qu'ils aient reçu leur mille dollars. Se propose-t-on de laisser cette partie de la loi telle qu'elle est ou de la changer ? Je ne dis pas qu'il serait à propos de faire des changements à ce sujet, parce que nous avons eu des sessions où des député avaient retiré toute leur indemnité de $1,000 avant que la session fût terminée, et sont ensuite partis, sans s'occuper que la session fût finie ou non, parce qu'en restant ici, il leur aurait fallu faire venir de l'argent de chez eux et payer leur pension. Si on laisse la loi telle qu'elle est, il y aura cet avantage, que même lorsque les sessions seront très longues, les député ne pourront pas retirer toute leur indemnité et ils ne seront pas obligés de faire venir de l'argent de chez eux pour payer leur pension, s'ils restent à Ottawa. Si l'on avait cependant, l'intention de fixer à plus de $7 la somme qu'un député peut retirer chaque jour, cette stipulation devrait être incorporée dans le présent acte. Mais elle n'est pas dans la résolution.

L'honorable M. ROSS : Il y a dans la Chambre, quelques orateurs tels que le premier ministre, le chef de l'opposition et quelques autres des deux côtés de la Chambre, dont les discours sont toujours écoutés avec attention, mais il y en a d'autres dont les discours ne sont profitables ni à la Chambre, ni au pays. Pour ma part, je ne parle jamais bien longtemps, parce que je sais que mes discours sont de troisième ordre, et je ne veux pas trop m'imposer à la Chambre.

Sur la question : Le bill sera-t-il rapporté ?

M. SPROULE : Avant que vous rapportiez ce bill, M. le Président, je veux appeler l'attention de la Chambre sur le nombre extraordinaire de bills que nous avons passés à toute vapeur dans cette session, avant même qu'ils fussent imprimés et distribués aux députés. C'est un mauvais précédent, et quand bien même la session devrait être prolongée de quelques jours encore, je crois que cela vaudrait mieux que de laisser croître cet abus.

Le PREMIER MINISTRE : Le pratique dont parle mon honorable ami n'est pas très régulière je l'admets, mais je n'admets pas qu'elle ait été plus grande à la présente session qu'aux sessions précédentes. Tous les bills qui restent et qui ne sont pas encore distribués sont de pure formalité. Ce sont des bills sur lesquels la Chambre s'accorde et qui ne contiennent qu'un ou deux articles. Si ces bills devaient soulever de la discussion, j'admets que l'on ne devrait pas les passer avant que chaque député en ait reçu une copie et ait eu le temps de les etudier.

H. HUGHES (Victoria) : Il a dans cette Chambre deux députés récemment élus et qui, conséquemment, n'ont pas passé toute la session ici. Recevront-ils leur indemnité complète.

Le PREMIER MINISTRE : Qui sont-ils ?

H. HUGHES : Il y a un député de l'Ile du Prince-Edouard et le député de Bruce-nord.

Le PREMIER MINISTRE : La loi règle ces cas-là.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et passé.

PRIME SUR LE PLOMB RAFFINE.

Le bill (n° 152) pourvoyant au paiement de primes sur le plomb raffiné au Canada est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité.

M. BORDEN (Halifax) : Ce bill a-t-il été imprimé, y en a-t-il d'autres copies ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La copie qui est devant le Président est la seule que nous avons reçue. Le bill est une copie exacte de la résolution, excepté l'erreur au sujet de la date à laquelle la prime devra cesser ; cette erreur a été faite en faisant les corrections, et n'a pas été répétée dans le bill. Nous faisons ce changement afin que la prime cesse à l'expiration de cinq années. A part cela, le bill est absolument semblable aux résolutions.

Article 7,

M. MACLEAN : Le ministre peut-il nous dire quel est le poids de la tonne de charbon sur laquelle le gouvernement perçoit le droit régalien à la Nouvelle-Ecosse ?

Le MINISTRE DES FINANCES : La tonne est de 2,000 livres, autant que je me rappelle.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et passé.

EMPAQUETAGE ET VENTE DE CERTAINES DENREES.

La Chambre étudie les amendements faits par le Sénat au bill (n° 117) concernant l'empaquetage et la vente de certaines denrées.

Le MINISTRE DU REVENU DE L'INTERIEUR : Je propose que la Chambre rejette l'amendement fait au paragraphe 4 de l'article 7, parce que ce paragraphe fixant la date au 1er octobre est déjà contenu dans un acte passé à la dernière session ; cet acte est présentement en vigueur, et conséquemment nous n'avons que faire de la nouvelle date. Ce bill est simplement la transformation de l'acte des poids et mesures en un acte spécial.

La motion est adoptée.

REPRESENTATION DES TERRITOIRES.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a sur le feuilleton des ordres du jour un bill (n° 147) qui vient du Sénat, et dont le but est de modifier de nouveau la représentation des Territoires du Nord-Ouest. Ce bill a été mis en mon nom par erreur. Je n'en suis pas responsable, et conséquemment, je propose qu'il soit rayé.

M. BORDEN (Halifax) : La législation contenue dans ce bill me semble très désirable. Je ne sais pas si l'honorable premierministre l'a examinée. J'ai appelé l'attention du Solliciteur général sur ce sujet des amendements que nous faisions à la loi des élections, et j'ai compris qu'il était d'avis qu'un amendement de ce genre était désirable, mais il ne croyait pas opportun de l'incorporer dans lacte que nous discutions alors. Il croyait qu'il serait plus à sa place dans la loi concernant la représentation des Territoires du Nord-Ouest. Je crois donc que l'on ne devrait pas rayer ce bill, car il renferme une législation désirable et l'honorable premier ministre devrait le laisser passer.

Le PREMIER MINISTRE : Je retirerai ma motion, mais je ne proposerai pas l'adoption du bill. Je consulterai l'honorable ministre de la Justice afin de savoir si ses vues s'accordent avec celles de l'honorable chef de l'opposition. Je retire donc la motion que je viens de faire.

La motion est retirée.

SUBSIDES.—TRAITE BOND-BLAIN.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable M. Fielding) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. C. E. KAULBACH (Lunenburg) : Je veux appeler l'attention de l'honorable chef du gouvernement et de ses collègues sur une question d'importance vitale pour cette partie du Canada qui borde l'océan Atlantique et pour la Nouvelle-Ecosse, en particulier.

Je veux parler du traité Bond-Blaine, ainsi qu'on l'appelle communément, et au sujet duquel l'honorable député de Lanard-sud a posé, hier soir, une question qui a provoqué une courte discussion. Mais comme le sujet est d'une grande importance pour le Canada, je crois qu'il mérite plus que quelques remarques passagères. Tous les membres de cette Chambre y portent intérêt, particulièrement les députés de l'Ile du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick, et la gravité de la situation suffit pour me justifier d'en parler de nouveau et de demander à la Chambre sa bienveillante attention pendant quelques instants.

Le bruit court que la visite au Canada de l'honorable premier ministre Bond, de Terre-Neuve, il y a quelques jours, avait pour but une conférence avec l'honorable chef du gouvernement et ses collègues au sujet du traité proposé entre Terre-Neuve et les Etats-Unis, traité connu sous le nom de traité Bond-Blaine et formulé, il y a environ une dizaine d'années, mais dont sir Charles Tupper, lorsqu'il était haut-commissaire pour le Canada à Londres, a empêché la ratification parce qu'il était injuste envers le Canada, dont les intérêts sont identiques à ceux de Terre-Neuve et doivent être protégés contre toutes attaques du dehors, d'autant plus que, par ce traité, les Etats-Unis recevaient des concessions qui auraient détruit l'industrie de la pêche dans les provinces maritimes du Canada.

M. Bond, mécontent de la réponse qu'il reçut alors, réponse qui pourtant était basée sur les mérites de la cause et les considérations les plus raisonnables, revient aujourd'hui à la charge et voudrait faire mettre le traité en vigueur, s'il peut le faire approuver par le gouvernement anglais et avoir le concours du Canada. Mais il est à espérer que le gouvernement canadien saura protéger les intérêts du Canada et n'approuvera pas ce traité dont les effets nous causeraient tant de dommages.

Conséquemment, il est à espérer que l'honorable chef du gouvernement conseillera au gouvernement impérial de repousser toute attaque contre les droits acquis dont le Canada jouit depuis si longtemps dans les eaux de Terre-Neuve, et dont l'île de Terre-Neuve jouit réciproquement dans celles du Canada. Il est généralement admis que l'on ne peut nous enlever ces droits à moins que nous y consentions. En d'autres mots, le gouvernement anglais a parfaitement le droit de désavouer toute proposition de M. Bond contraire aux intérêts du Canada, à moins que les deux colonies, le Canada et Terre-Neuve, fassent entre elles un arrangement avantageux aux deux.

Ce traité se divise en deux parties ; une qui se rapporte au poisson et aux pêcheries, et l'autre aux marchandises et aux produits agricoles et industriels. Dans la première partie, on propose d'accorder aux vaiseaux de pêche des Etats-Unis le privilège d'entrer dans les eaux de Terre-Neuve, d'y acheter

de la bouette en tout temps, et aux mêmes conditions, à tous égards, que les vaisseaux de Terre-Neuve.

En retour, les Etats-Unis accorderont l'entrée en franchise à la morue sèche de Terre-Neuve, à l'huile de foie de morue, aux peaux de loup-marin, aux langues et ouies de poissons. Il est facile de comprendre quelle perte, quels dommages en résulteraient pour le Canada lorsque l'on sait que les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, depuis le Cap-Sâble jusqu'au Cap-Nord, font presque tous la pêche sur les grands bancs de Terre-Neuve, avec des navires aussi forts et aussi bien gréés que ceux des Etats-Unis. Je prétends, au nom du Canada et aux nom des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse que l'île de Terre-Neuve n'a pas le droit d'accorder aux Etats-Unis les privilèges qu'elle se propose de leur accorder, vu le grand tort que cela causerait à la Nouvelle-Ecosse et aux provinces maritimes en général, de même qu'à elle-même, si elle pouvait seulement voir que lorsqu'elle consent à permettre aux Etats-Unis de prendre dans ses eaux tout le poisson dont elle-même a besoin pour son propre marché de même que pour les marchés étrangers, elle ferme aux Canadiens, et elle se ferme à elle-même l'entrée non seulement des marchés américains, mais aussi des marchés étrangers en permettant aux Etats-Unis de les encombrer de poissons pris dans ses propres eaux. Je veux que le Canada et Terre-Neuve gardent leur poisson pour les pêcheurs du Canada et de Terre-Neuve, et si les Etats-Unis voulaient imposer des droits de douanes élevés sur notre poisson, lorsqu'ils ne pourront plus pêcher dans nos eaux, il leur faudra alors payer ces droits eux-mêmes, et le Canada et Terre-Neuve conserveront leur commerce.

Quant à la partie du traité qui se rapporte aux marchandises et aux produits de la ferme et des manufactures, les principales dispositions sont que les droits sur la farine ne dépasseront pas 25 cents par baril ; sur le porc, 1½ cents la livre ; sur le bacon et le jambon fumé, 2½ cents la livre ; sur la farine de blé d'Inde et les pois, 30 cents par baril ; sur le son, le maïs et le riz, 12 pour cent ad valorum ; sur le sel, 25 cents de la tonne et sur le pétrole 6 cents du gallon. Puis Terre-Neuve admettra en franchise lorsqu'ils viendront des Etats-Unis tous les instruments aratoires et les machines importées par des sociétés pour l'avantage de lagriculture, les moulins concasseurs, le coton brut, le millet pour balais, les machines à gaz, les charrues et les herses, les moissonneuses, les râteaux et machines à labourer, les presses et caractères d'imprimerie.

Tous ces articles, à l'exception de quelques-uns, tels que le coton, le millet pour balais, le Canada les produit comme les Etats-Unis et leur fait concurrence sur les marchés de Terre-Neuve ; mais cependant, M. Bond nous dit, comme réponse à notre objection, qu'il ne concède pas de privilèges de pêche aux Etats-Unis et qu'il n'y a rien dans le traité qui soit nuisible aux intérêts du Canada. Il est pourtant admis, ici, que l'on ne pourrait rien concevoir de plus destructeur pour le commerce et l'industrie du Canada qu'un traité de cette nature, car il sape par leur base les plus grandes industries du Canada et détruit virtuellement l'industrie de la pêche. Comme conséquence, notre flotte de bâteaux pêcheurs, l'orgueil des provinces maritimes, cesserait d'exister et nos chantiers de construction se fermeraient. Les pêcheurs qui gagneraient leur vie à la pêche et en retiraient un profit modéré seraient obligés de changer d'emploi ; peut-être aussi seraient-ils forcés de quitter complètement le pays ; le marchand n'aurait plus les pêcheurs pour acheter ses marchandises, et le cultivateur n'aurait plus d'acheteurs pour les produits de sa ferme.

Enfin, tout le monde souffrirait et, dans plusieurs cas, comme dernière alternative, plusieurs s'en iraient aux Etats-Unis. On se plaint beaucoup, maintenant, du manque de marché pour notre poisson, depuis que les Etats-Unis ont pris Porto-Rico et y ont planté leur drapeau. Cette île était un de nos principaux marchés, et aujourd'hui, les Etats-Unis y pratiquent le monopole du poisson, chose que le Canada et Terre-Neuve pourraient empêcher en refusant aux pêcheurs américains le privilège de se procurer de la boitte sur nos rives.

Les Néo-Ecossais ont eu de la difficulté, ce printemps, à trouver des équipages pour leurs bateaux de pêche, à cause de l'absence d'un marché rémunérateur pour leur poisson, et les bateaux de pêche américains, se sentant maîtres du marché, ont offert, ce printemps, à nos pêcheurs de meilleurs salaires que nous pouvions leur offrir ; comme conséquence, on en a perdu plusieurs et beaucoup de bateaux ont été obligés de partir avec des équipages incomplets. Les Etats-Unis ont déjà assez de privilèges, et leur faire de nouvelles concessions serait non seulement détruire l'industrie de la pêche dans les provinces maritimes, mais leur donner le monopole du poisson dans les Antilles, ruiner notre pêche ici en été, et notre commerce de transport maritime en hiver. Je crains que le gouvernement ne porte pas assez d'attention à cette industrie importante de la pêche ; qu'il ne garde pas, qu'il ne protège pas nos droits et intérêts comme ils devraient l'être, non seulement au sujet du commerce de poisson avec les Antilles, mais aussi au sujet du commerce de bois et autres marchandises. Ce n'est pas la première fois que je parle de cette question. La Chambre se rappelle qu'il y a quelques années, lorsqu'il a été question de guerre entre l'Epagne et les Etats-Unis, j'ai appelé l'attention du gouvernement canadien sur le commerce profitable que la Nouvelle-Ecosse faisait alors avec Porto-Rico, et je lui ai conseillé, dans le but de conserver ce commerce, de demander au gouvernement impérial, d'inviter les Etats-Unis à borner leurs opérations strictement à l'île de Cuba, à la-

quelle ils avaient promis l'indépendance, et de ne pas toucher à Porto-Rico dont la population était paisible et respectait la loi, à moins que Porto-Rico ne désirât se séparer de l'Espagne, mais cette séparation d'après moi n'aurait dû se faire qu'à la condition que l'Angleterre et ses colonies n'eussent pas été gênées dans leur commerce par les droits de douanes, et le Canada et l'Angleterre auraient joui sur les marchés de Porto-Rico des mêmes privilèges que les Etats-Unis. Si cet arrangement s'était fait, le Canada y aurait obtenu de grands avantages, mais je doute fort que l'on ait songé à écrire à ce sujet, et comme conséquence, Porto-Rico a été cédé aux Etats-Unis qui y ont établi un tarif hostile et prohibitif. Le Canada et Terre-Neuve devraient être unis dans cette question, s'entendre de façon à faire échec aux Etats-Unis. Je demande qu'on ne leur accorde aucun privilège dans les eaux du Canada ou dans les eaux de Terre-Neuve, et que les deux colonies sœurs se tiennent unies et refusent de vendre de la boitte aux pêcheurs américains, mais l'utilisent pour la pêche de notre poisson, ce qui nous rendrait maîtres de la situation. Nous pourrions alors poser nos conditions, car il est bien connu que si les pêcheurs américains ne peuvent obtenir de boitte chez nous, ils ne peuvent pas prendre de poisson, et nous serons en état de vendre notre poisson, non seulement sur le marché des Etats-Unis, mais aussi celui de Porto-Rico ; nous pourrons en obtenir le prix que nous voudrons leur en demander, malgré tous les murs douaniers que les Etats-Unis voudraient élever.

Mais si nous sommes assez aveugles, si nous comprenons assez peu nos intérêts pour permettre aux Etats-Unis de construire des bateaux de pêche, d'engager nos propres pêcheurs et matelots, d'avoir notre boitte en l'achetant ou autrement, et de pêcher le poisson que nous pourrions pêcher nous-mêmes pour le vendre ensuite, non seulement sur leur propre marché, mais aussi aux Antilles et en d'autres pays étrangers, nous pouvons aussi bien jeter tout de suite le manche après la cognée, car on nous fera crever de faim. J'espère que le gouvernement comprendra l'importance de la question et résistera à une tentative aussi injuste de s'emparer de nos pêches et de détruire notre commerce en général ; et tout cela, sans que l'île de Terre-Neuve en retire d'avantage pour elle-même, tout en portant au Canada un coup très injuste, pour ne pas dire plus.

Je ne comprends pas ce mouvement hostile de la part de M. Bond, le premier ministre de Terre-Neuve, lorsque le Canada a toujours donné à Terreneuve de si nombreuses preuves de son estime, lorsque, par exemple, nous avons établi notre système de télégraphe Marconi à Castle-Bay, à l'entrée nord-est du détroit de Belle-Isle et dont il y a aussi une station entre la baie Bonne et Quirpon. Le gouvernement canadien entretient des phares sur la côte du Labrador, à Forteau, et un autre sur l'île Greenlay avec des sifflets de brume à chacune de ces stations. Sur le côté sud du détroit de Belle-Isle, le gouvernement canadien entretient quatre phares, savoir : au cap Bauld, au cap Norma, à Flower-Ledge et à Point-Riche. Le phare de Flower-Ledge a été construit tout récemment ; les phares du cap Ray et cap Race dernièrement construits par le gouvernement anglais ont été récemment transférés au gouvernement du Canada qui les entretient.

Les bateaux de Terre-Neuve ne paient qu'un léger droit d'entrée de 25 cents pour mouiller dans nos ports, nous ne leur faisons payer aucun autre droit tandis que les bateaux du Canada qui entrent dans le port de Saint-Jean, Terre-Neuve, sont obligés de payer tous les droits que paient les navires étrangers. On nous fait payer même sur notre sel et nos barils, quand bien même nous ne les débarquons pas du bateau, et ne les utilisons que pour l'empaquetage et la salaison du poisson ; quelquefois, nous repartons de ce port sans avoir utilisé nos barils d'aucune façon, ni avoir déchargé aucune marchandise, et l'on nous fait payer les droits tout de même, ce qui, suivant moi, est très déraisonnable, et contraire je crois, à tout précédent. Je demanderai à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries de vouloir bien s'occuper de cette imposition injuste sur le sel et sur les barils, quand on ne les a même pas déchargés du navire, et j'espère qu'il demandera à Terre-Neuve de faire disparaître cette injustice.

Le Canada occupe le septième rang parmi les nations maritimes du monde par le tonnage inscrit de ses navires ; il prime même la Russie. Mais tiendra-t-il longtemps ce rang honorable ? C'est ce qui dépendra largement de l'action du gouvernement canadien relativement à cet appel au gouvernement impérial pour le rejet d'un projet aussi désastreux que celui de ce traité Bond-Blaine, qui ne saurait avoir d'autre résultat que la destruction complète de notre commerce et de notre marine. J'attire l'attention de l'honorable ministre des Finances sur l'industrie de la construction de navires que s'exerce dans le comté de Queen, où il y a en ce moment sept navires en voie de construction. Quel serait l'effet de ce traité sur cette industrie ? Elle disparaîtrait complètement. Il en serait de même de celle qui fleurit à Lunenburg.

Pour ce qui est des clauses 4 et 5 du traité projeté, au sujet des intérêts manufacturiers et agricoles, je laisse à d'autres membres de cette Chambre le soin de faire voir le tort que leur cause l'attitude que prend Terre-Neuve à leur détriment et en faveur des Etats-Unis. Quant aux vastes pêcheries du Canada et de Terre-Neuve, je dis conduisons-nous en véritables colonies sœurs

et jouissons de nos propres avantages ; ne les abandonnons pas à nos voisins du sud ; nous aurons ainsi notre riche récompense et serons les maîtres du marché. J'espère que Terre-Neuve envisagera la chose de cette façon. Mieux que cela, qu'elle entre dans la grande Confédération continentale des possessions britanniques de l'Amérique du Nord. Formons un tout ; soyons un peuple uni et prospère.

En terminant et avant de reprendre mon siège, j'exprime de nouveau l'espoir que le gouvernement prendra auprès et par l'entremise du gouvernement impérial les mesures les plus actives, les plus promptes et les plus déterminées, pour amener le rejet d'un traité aussi injuste et irraisonnable, aussi attentatoire aux meilleurs intérêts du Canada.

REVUE DE LA SITUATION FINANCIERE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'espère que le très honorable premier ministre et le gouvernement pèseront comme il convient les idées qu'a si habilement exposées mon honorable ami le député de Lunenburg (M. Kaulbach), et prendront les mesures nécessaires pour protéger les intérêts de ce pays, et particulièrement notre industrie de la pêche, dont mon honorable ami a si bien plaidé la cause.

Je n'ai pas l'intention, cependant, de parler sur la question que l'honorable député de Lunenburg a exposée devant cette Chambre. Je me lève pour offrir un amendement à la motion qui propose, M. l'Orateur, que vous quittiez le fauteuil, et pour dire à cette occasion quelques mots sur les dépenses du pays relativement au présent exercice et à l'exercice qui prendra fin le 30 juin 1902.

En premier lieu j'aimerais à attirer votre attention sur le fait que ce qu'on appelait autrefois des " dépenses insensées "—quand le parti libéral était de ce côté-ci de la Chambre—s'appelle aujourd'hui tout autrement. L'emploi des adjectifs a grandement changé dans la presse libérale et dans la bouche des orateurs libéraux au cours des cinq dernières années. Les épithètes " insensées," " excessives," " scandaleuses " et autres similaires étaient celles qu'on employait sans réserve à l'égard des dépenses du pays, alors que celles-ci étaient de plusieurs millions moindres qu'elles ne sont à présent. Mais depuis que ces honorables messieurs sont au pouvoir, ils ont trouvé un autre adjectif ; et le terme dont-ils qualifient communément aujourd'hui les dépenses du gouvernement—aujourd'hui les dépenses du a été de $53,000,000 pour le dernier exercice et en sera si extraordinairement élevé l'exercice prochain—le terme dont on se sert pour qualifier ces dépenses n'est rien moins que l'épithète " généreuses."

Voilà un changement remarquable, et pour un homme d'imagination comme je sais que vous l'êtes, M. l'Orateur, ce changement est véritablement fort suggestif. Ce qui autrefois était excessif, extravagant, n'est plus que généreux. Les revenus du pays, on les décrivait autrefois comme arrachés aux contribuables. C'était le bien du peuple et le peuple était saigné à blanc. Mais l'emploi du terme " généreuses " indique un ordre de choses tout à fait nouveau. Apparemment, vu l'emploi de ce terme, les hommes au pouvoir ne considèrent pas qu'il s'agit du tout de l'argent du pays, mais se montrent généreux dans l'emploi des derniers dont ils disposent de la façon la plus absolue et auxquels ils ont seuls un droit indiscutable. Il n'en a pas toujours été ainsi. En 1894, l'honorable ministre de la Marine visitait le collège électoral que j'ai l'honneur de représenter, et y représentait en termes passionnés les rigueurs imposées aux contribuables auxquels on arrachait des sommes aussi extravagantes que celles que rapportaient alors les impôts. L'honorable monsieur faisait de la position du pauvre contribuable un tableau qui devait, j'en suis sûr, tirer les larmes des yeux de plus d'un bon libéral qui l'écoutait.

Mais dans le cours des dernières années, le produit des taxes a considérablement augmenté et il est bon d'attirer l'attention de la Chambre et du pays sur la mesure dans laquelle s'est produite cette augmentation. En 1896, la nation payait en droits de douane et en impôts d'accise $27,759,285. En 1900, le chiffre n'était pas moins de $38,242,222 ; soit une augmentation d'environ $10,000,000. D'après les paroles du ministre des Finances, dans son dernier discours budgétaire, nous aurons probablement prélevé cette année, en droits de douane et d'accise, près de $39,000,000. Il y a là sujet à réflexion. Jetons un coup d'œil sur les recettes totales du fonds consolidé depuis 1896 :

1896	$36,618,590.72
1897	37,829,778.40
1898	40,555,238.03
1899	46,741,249.54
1900	51,029,994.02

De sorte qu'il ne saurait y avoir de doute que les recettes du pays ont pris un développement énorme pendant les quatre dernières années. On peut dire que c'est un indice de prospérité. Nous ne le nions pas. Ce pays a participé à la prospérité qui règne dans le monde entier, et nous nous en réjouissons. Mais tous les hommes d'affaires savent, je crois, qu'une partie considérable de l'augmentation des recettes de douane est due, non pas à de plus fortes importations, mais à ce que les prix des marchandises ont augmenté. Avec ces revenus énormes, qu'ont fait les honorables messieurs du gouvernement qui ont charge du trésor ? On sait qu'autrefois ces messieurs se prétendaient les champions de l'économie. Maintes fois, ce qu'ils disaient à ce sujet a été répété en cette Chambre ; et la session est trop avancée pour que je vous ennuie en les répétant de nouveau. Tout le monde sait qu'ils ont

prétendu qu'une dépense de $38,000,000 était de 3 ou 4 millions trop élevée. Tout le monde sait que mon honorable ami le ministre du Commerce (l'honorable sir Richard Cartwright a dénoncé l'extravagance de l'ancien gouvernement en termes dont seul il a le secret. Et le très honorable chef du gouvernement (le très honorable sir Wilfrid Laurier) en a fait autant.

Et le ministre de la Marine et des Pêcheries n'est pas resté en arrière sous ce rapport. Le ministre de la Justice a, lui aussi, élevé la voix. Et le directeur général des Postes (l'honorable M. Mulock) a tonné plus fort même que tous les autres contre l'extravagance du gouvernement d'alors.

M. HUGHES (Victoria) : Pas plus fort que le ministre des Douanes (l'honorable M. Paterson).

M. BORDEN (Halifax) : J'accepte la rectification. Je n'aurais pas dû oublier mon honorable ami, le ministre des Douanes. Mais il n'était pas à son siège dans le moment, et je l'ai passé, ce dont je lui fais mes sincères excuses. Assurément, sa fougueuse et retentissante éloquence a tonné contre l'état de choses d'alors, bien qu'aujourd'hui ses grondements se fassent roucoulements de colombe, quand il aborde ces questions. Au cours de la présente session, le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) nous a dit, en parlant des finances du pays relativement aux quatre dernières années, que nous avons eu, en cette période, des surplus s'élevant à un total de $14,095,194, qui grossira encore cette année un surplus qu'il estime à $6,350,000, jusqu'au chiffre de $20,445,194 pour les cinq exercices. Mais ce qu'il y avait de remarquable dans ce que nous a dit l'honorable ministre, c'est que pendant cette période, qui a donné des surplus d'au dela de $20,000,000, la dette du pays a augmenté de $8,796,373. Comment cela est-il arrivé? Par le plus extraordinaire système de dépense. Le parti libéral-conservateur n'a jamais reculé devant la responsabilité de dépenser l'argent nécessaire au développement du pays et il a toujours été prêt à appuyer le gouvernement dans l'emploi de sommes raisonnables à cette fin. Mais il doit y avoir limites à ces choses ; et je suis porté à croire que ce gouvernement n'a pas eu égard à certaines raisons pour lesquelles les dépenses auraient dû, pendant les trois ou quatre dernières années, être moindres qu'elles n'ont été. Quel est le devoir du gouvernement, et quel est le devoir de l'opposition en ces matières? En premier lieu, je crois qu'une forte partie de cette énorme dépense provient de ce que le gouvernement a persisté avant les élections à s'engager par des promesses envers les gens, et s'est par là dessaisi du pouvoir d'écarter ceux qui s'adressent à lui pour lui faire dépenser de l'argent en travaux publics ou autrement. Je ne me propose pas d'examiner à fond les prévisions budgétaires, et je ne m'occuperai que du budget suplémentaire qui a été présenté à la Chambre il y a à peine deux jours, le 20 de ce mois. J'ai jeté les yeux sur une des catégories des crédits demandés—celle des ports et rivières—et je constate qu'elle contient au moins 269 différents item qui représentent une somme de 1 à 2 millions que la Chambre est appelée à voter. J'admets que tout gouvernement en ce pays a à ubir l'assaut de ses amis, qui demandent d'énormes dépenses en travaux de cette nature ; et je dis que le devoir du gouvernement est de réduire les demandes qu'on lui fait jusqu'à un chiffre raisonnable, eu égard aux moyens du pays et aux besoins du présent et de l'avenir. Je ne crois pas que le gouvernement a su résister avec assez de fermeté aux demandes de cette nature, qui lui ont été faites. C'est pourquoi les dépenses du présent exercice dépassent cinquante millions, et que celles qu'on propose de faire pendant l'exercice qui prendra fin le 30 juin 1992, s'élèvent jusqu'au delà de $60,000,000. Elles dépassent les crédits de grande prospérité, pendant laquelle les ressources sont plus abondantes qu'elles ne sauraient l'être dans l'avenir. J'ai signalé le devoir du gouvernement. Maintenant, quel est le devoir de l'opposition en ces matières? Est-ce son devoir ou est-il possible pour elle d'étudier 269 item de cette nature dans les deux ou trois jours qui restent avant la prorogation ; lui est-il possible d'obtenir des ministres assez de renseignements pour lui permettre de s'occuper de ces item avec connaissance de cause et de retrancher ceux qui sont le moins raisonnablement nécessaires dans l'intérêt du pays? Supposons que nous ayons eu cinq cents item et que le montant en eût été le double, aurait-il été posible à cette date d'obtenir assez de renseignements pour permettre à l'opposition de s'acquitter de son devoir? En ces matières l'opposition n'est pas dans la même position que le gouvernement. Ce dernier a un personnel d'officiers qui lui font des rapports ; il a devant lui les faits qui lui sont fournis par les localités ; il est en possession de renseignements qu'il serait impossible pour l'opposition d'obtenir, à moins que la session ne durât jusqu'en août ou septembre prochain. Il ne nous reste donc qu'une chose à faire en présence d'un pareil budget—protester formellement et solennellement contre le tout.

Le MINISTRE DU COMMERCE : L'honorable député a parlé tantôt de 269 item. A-t-il voulu dire 269 nouveaux item, ou 269 item y compris ceux à voter de nouveau?

M. BORDEN (Halifax) : Je ne savais pas qu'un très grand nombre des item dont j'ai parlé ont déjà été votés. Je vois que c'est là quelque item à voter de nouveau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Un très grand nombre.

M. BORDEN (Halifax) : Eh bien, je crois ne pas me tromper en disant qu'au moins les trois-quarts sont de nouveaux crédits. Du

reste, je rappellerai à mon honorable ami le ministre du Commerce, que cette Chambre, composée comme elle est en grande partie de nouveaux membres, a droit d'être renseignée même sur les item à voter de nouveau.

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement.

M. BORDEN (Halifax) : A cet égard, ces item sont tout comme s'ils n'eussent jamais été votés du tout. Je comprendrais la force de l'argument de mon honorable ami, si ceci n'était pas un nouveau parlement, si tous les membres qui composent aujourd'hui cette Chambre avaient eu connaissance de la discussion de ces item et été suffisamment renseignés. Il n'en est pas ainsi. Nous avons ici, je suppose, une centaine de nouveaux représentants du peuple ; et pour eux tous ces item sont exactement comme s'ils étaient présentés à la Chambre pour la première fois. Je ne me cache pas les difficultés dans lesquelles se trouve le gouvernement en face des exigences de ses partisans ; mais ce que je veux représenter à cette Chambre et au pays entier, c'est que le gouvernement n'a pas su offrir à la pression qu'il subit une résistance assez ferme, et qu'il a entrepris des dépenses sur une trop grande échelle.

Et puis, ce que je disais l'autre jour au sujet de la date à laquelle les subventions aux chemins de fer nous ont été présentées, mérite d'être répété en ce moment. On nous a soumis ces résolutions à une époque très avancée de la session ; on nous les a présentées sans renseignements suffisants ; de fait, sans offrir aucuns renseignements à la Chambre ; et on les a fait voter d'urgence sans que la Chambre ait pu avec connaissance de cause se former une opinion raisonnable sur les questions. Quand l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a la charge de quelque affaire de cette nature, il me semble toujours qu'il faille chercher à la sonde les renseignements dont nous avons besoin. Les renseignements qu'il est en état de donner, ou au moins ceux qu'il est disposé à donner, il les donne tellement à contre-cœur, et ils éclairent si peu la Chambre sur la question dont il s'agit, que c'est réellement une tâche presque désespérée que d'entreprendre d'obtenir de lui les renseignements que nous devrions avoir.

Maintenant, je désire signaler à la Chambre une autre chose à laquelle le gouvernement devrait, je crois, faire sérieusement attention. C'est que le ministre des Finances a lui-même, à trois reprises différentes, ces dernières années, fait observer que nous ne devons pas toujours nous attendre à des recettes comme celles dont nous jouissons aujourd'hui. Je veux rappeler à la Chambre que dans son discours budgétaire de 1899, l'honorable ministre des Finances s'exprimait comme suit :

> Mais, M. l'Orateur, au sein de toute cette prospérité, je me permettrai de donner un conseil. On m'a dit qu'un de mes distingués prédécesseurs avait suggéré aux hommes d'affaires, alors que le commerce était prospère, de " mettre toutes voiles au vent ". Je suis loin de vouloir exprimer ce sentiment aujourd'hui. Je serais plutôt porter à conseiller la prudence si mes paroles doivent avoir quelque poids, et à dire avec Kipling : " Lest we forget, lest we forget ". Je rappellerai à ceux qui m'écoutent que les circonstances qui ont amené cette prospérité dont nous jouissons aujourd'hui ne peuvent durer indéfiniment. Le ministre des Finances n'aura pas toujours l'avantage de faire un exposé budgétaire comme celui que j'ai l'honneur de présenter aujourd'hui à la Chambre. Nous n'avons pas toujours de bonnes récoltes et des marchés avantageux. Les circonstances extérieures, tout comme les circonstances intérieures peuvent nuire à cette prospérité. L'expérience du passé nous démontre que le Canada peut être privé, d'un moment à l'autre, de ce qui a fait sa prospérité depuis deux ou trois ans. Il peut venir un jour où cette prospérité ne sera pas aussi grande, et je conseillerais aux Canadiens de bien profiter des avantages du moment, afin de faire face plus facilement aux jours moins prospères qui pourraient nous arriver et qui nous arriveront.

Or, cet avertissement que l'honorable ministre donnait en cette Chambre ne s'adressait pas seulement aux hommes d'affaires, mais avait aussi en vue l'administration des affaires de l'Etat. Je ne vois pas que l'honorable monsieur ait pris bien à cœur l'avertissement qu'il était assez bon d'adresser à la nation. Plus tard, dans son discours budgétaire de 1900, le ministre des Finances disait :

> Comme je me suis déjà permis de le faire remarquer, le balancier de la pendule va et vient, et c'est ce qu'il est toujours bon de se rappeler ; mais la prospérité actuelle ne menace pas encore de faire place à des temps plus difficiles.

Et, s'il m'est permis de rapporter les paroles qu'il prononçait pendant la présente session, je citerai les suivantes, que je tire du discours budgétaire :

> Il ne faut pas s'attendre à ce que le revenu poursuivre sa marche ascendante si accentuée depuis trois ou quatre ans. Nous sommes actuellement sur la crête de la vague de la prospérité. Cependant, je ne prévois pas de revers sérieux ; depuis quatre ou cinq ans les affaires se sont développées d'une façon régulière et sûre, et l'on n'a pas connu cette pléthore qui caractérise d'ordinaire les temps d'abondance. En somme, la prudence qui a présidé à la direction des affaires a lieu de nous remplir de confiance en l'avenir.
>
> Toutefois, il ne faut pas nous attendre à un progrès toujours croissant comme celui qui s'est fait ces dernières années ; il peut se produire une solution de continuité, une accalmie.

Les états financiers publics publiés jusqu'à récemment corroborent assez ce que disait l'honorable ministre. J'ai examiné quelque peu attentivement les bordereaux financiers jusqu'au 20 du courant, et j'y constate que jusqu'au 20 mai, et comparés avec ceux de la période correspondante pour l'année dernière, les bordereaux accusent une augmentation de $1,335,162. Cette

majoration se compose principalement des augmentations de recettes dans les services suivants :

Accise	$434,276
Chemins de fer	$366,769
Terres fédérales	397,009
Postes	226,205

D'un autre côté les recettes de la douane ont diminué de $167,541.

Je ne sais pas comment mes honorables amis le ministre des Finances et le ministre du Commerce interprètent ces indications relativement aux affaires dans le pays. Les recettes douanières accusent une diminution de $167,541 relativement à la période correspondante pour l'an dernier. Cela veut-il dire, pour les honorables ministres, que non seulement nous avons atteint le point culminant de notre prospérité ; mais que nous avons même commencé d'assister à la marche rétrogressive des choses. Il me semble que ces chiffres peuvent s'interpréter ainsi, et dans ce cas ils servent à accentuer l'avertissement que le ministre des Finances a donné à la Chambre et au pays dans son discours budgétaire. Mais tandis que les recettes de l'exercice courant jusqu'à la date du 20 mai, comparées à celles de la période correspondante pour l'exercice précédent, montrent une augmentation de $1,335,162, de leur côté les dépenses ont augmenté de $2,883,111. Ces augmentations se répartissent surtout comme suit :

Chemins de fer	$,144,579
Législation	237,982
Travaux publics	1,063,618
Phares et service côtier	34,955
Pêcheries	34,754
Yukon	32,723
Douane	40,259
Postes	178,033

Or, je voudrais appuyer sur cette vérité qu'il est très aisé, dans une période d'abondance, de mettre nos dépenses sur un grand train, de dépenser non seulement les revenus du pays, mais encore de contracter des dettes pour une somme de huit millions, mais qu'il ne sera pas très aisé de réduire nos besoins quand viendront les temps rigoureux. J'estime qu'il en est du pays un peu comme d'un particulier dans ses affaires privées. Si quelqu'un se met sur un grand pied de dépense, il trouve beaucoup de difficulté, à l'époque des temps durs, de réduire sa famille à un train plus modeste. Il est très difficile de retrancher çà et là des dépenses qu'on s'est permises pendant nombre d'années ; et il en sera exactement de même pour le pays. Ce grand train de dépense sur lequel on met le pays en ces jours de prospérité, s'imposera presque absolument au gouvernement, libéral ou conservateur, qui administrera les affaires du pays, quand la propsérité aura disparu. C'est là une vérité dont le gouvernement n'a pas assez tenu compte, et qu'il n'aurait pas dû perdre de vue dans sa gestion des affaires, pendant les années qui viennent de s'écouler.

M. BORDEN (Halifax).

L'honorable ministre des Finances faisait valoir l'autre jour un argument, que pour l'objet en vue, j'étais porté à approuver. Il disait à propos des subventions aux chemins de fer, qu'il n'était pas juste qu'une partie du pays, après avoir contribué aux revenus à l'aide desquels on avait créé des chemins de fer dans d'autres parties de la Confédération, se trouvât privée de l'avantage d'avoir elle aussi des chemins de fer subventionnés à même les revenus généraux du pays. J'admets tout de suite que l'argument ne manque pas de force, mais l'honorable ministre verra la portée de cet argument relativement aux énormes dépenses que l'on impose au pays. Le gouvernement a 269 item de travaux publics à son budget. Quand viendront les temps durs, comme ils viedront probablement d'après le ministre des Finances, toutes les parties du pays ne seront-elles pas aussi exigeantes que jamais ; et comment le ministre des Finances, que ce soit le titulaire actuel ou un autre que lui, pourra-t-il faire face à toutes ces exigences basées sur le budget que nous avons aujourd'hui devant nous ? Il n'est pas facile pour un gouvernement de se débarrasser de demander des crédits de cette nature, simplement en répondant que les revenus du pays ont diminué.

Les partisans tapageurs d'un gouvernement ne sont pas très disposés à accepter cela comme une excuse valable. En voyant que l'on a dépensé des sommes énormes dans différentes parties du pays—que les revenus soient considérables ou qu'ils soient peu élevés—ils sont très portés à dire qu'ils n'ont pas eu justice dans le passé, et ils l'exigent à l'avenir.

Un mot maintenant relativement au système du gouvernement au sujet des subventions accordées aux chemins de fer et au sujet des travaux publics. Le gouvernement, il me semble, en ce qui concerne les subventions accordées aux chemins de fer et les travaux publics, vit simplement au jour le jour et de session en session. A mon avis, il devrait avoir quelque système défini relativement aux travaux publics à subventionner et à construire dans ce pays. Il devrait agir d'après un principe défini, mais les explications du ministre et la pauvre discussion qui a eu lieu au sujet du budget du ministère des Travaux publics prouvent qu'ils ne l'a pas fait. Ainsi, après avoir entendu les explications du ministre, il me semble que le gouvernement n'a pas adopté de projet défini relativement aux travaux publics à construite, relativement au principe d'après lequel ils seraient construits, ou relativement à la règle que l'on suivra au sujet des dépenses des deniers publics dans différentes parties du pays. Il me semble juste et sage qu'il y ait une règle.

Le même raisonnement s'applique exactement aux subventions accordées aux chemins de fer. A mon sens, le gouvernement devrait se présenter avec quelque plan ar-

rêté en ce qui touche à la construction des chemins de fer d'un bout à l'autre du Canada et dans les différentes provinces de la confédération. Vous supposeriez qu'il viendrait avec une carte indiquant, par exemple, les chemins de fer à construire dans la Nouvelle-Ecosse, et dans le cas où nous jugerions à propos et sage d'agrandir le réseau de chemins de fer de cette province d'après ces principes, nous dirions que nous croyons juste de construire ces lignes de chemin de fer et de les rattacher au réseau ; vous supposeriez qu'il agirait ainsi à l'égard des autres provinces et de tout le réseau de chemins de fer du pays. Mais pour les dépenses des travaux publics, ainsi que pour les subventions aux chemins de fer, on semble consulter plutôt les considérations politiques que les plans ou les principes dont je viens de parler.

Je n'ai pas l'intention de parler plus longtemps, M. l'Orateur. Je puis seulement effleurer cette question. Je puis seulement la traiter d'une manière très sèche. La session est trop avancée pour que je tente de faire autrement que d'exposer ces quelques faits à la Chambre. Je propose donc :

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

La dépense totale démontrée par les comptes publics pendant chaque exercice, de 1892 à 1900, inclusivement, a été comme suit :—

1892	$42,272,136 32
1893	40,853,727 91
1894	43,006,233 89
1895	42,872,338 44
1896	44,096,385 92
1897	42,972,755 89
1898	45,334,281 06
1899	51,542,635 29
1900	52,717,466 84

Que le ministre des Finances estime que le revenu pour l'exercice courant se terminant le 30 juin 1901, sera de $52,750,000.

Que malgré ce revenu très considérable, le ministre des Finances estime que la dette publique sera augmentée pendant l'exercice courant d'environ $1,800,000.

Que les sommes totales que cette Chambre a été appelée à voter au cours de la présente session, y compris les item de dépense autorisés par statut, sont en substance comme suit :—

Budget supplémentaire, 1901	$ 3,729,716 90	
Budget supplémentaire, 1902	30,000 00	
		$ 3,759,716 90
Budget principal, 1902	$50,398,823 56	
Budget supplémentaire, 1902	8,369,241 13	
Budget supplémentaire, 1902	1,240,476 18	
		60,008,540 87
Subventions aux chemins de fer	$ 3,462,472 00	
Autres subventions aux chemins de fer	96,000 00	
		3,558,472 00
		$67,326,729 77
Subvention annuelle à une ligne de steamers entre le Canada et France		100,000 00
Total		$67,426,728 77

Que le ministre des Finances estime que pendant l'exercice prochain un million de dollars, au moins, sera nécessaire pour payer les primes sur le fer et l'acier, et que ce chiffre pourrait même être un peu plus élevé.

Que cette Chambre est d'avis que les dépenses pour l'exercice 1900-1901 et les dépenses projetées pour l'exercice 1901-1902 sont excessives et exorbitantes, et qu'elle regrette que le gouvernement, avec les ressources exceptionnellement considérables dont il dispose, a non seulement manqué de réduire la dette publique mais l'a augmentée dans une large mesure ; et qu'il n'a pas su se rendre compte de la grande difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité, de réduire dans les années à venir une dépense exorbitante dont le chiffre est fixé pendant une période de grande prospérité.

Avant de reprendre mon siège, je dirai que je n'ai pas tenu compte de ce fait que nous avons une dépensne, autorisée par statut, de $750,000 pour un service transatlantique rapide, dépense qui a été approuvée à l'unanimité par les deux partis et que, à en croire l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), nous serons peut-être appelés à payer dans quelques années. En outre, en examinant la situation financière du pays, je n'ai pas tenu compte du fait que nous sommes responsables de cinq-huitièmes de £2,000,000, représentant l'intérêt sur le câble transpacifique ; je n'ai pas tenu compte, non plus, de la résolution proposée par l'honorable ministre des Finances relativement aux primes sur le minerai de plomb, s'élevant à pas plus de $100,000 par année. En songeant à ces item et aux dépenses votées pendant l'année actuelle, le pays, je crois, arrivera à la conclusion que la règle posée par le gouvernement en ces temps de prospérité peut nous causer un sérieux embarras, si les prédictions de mon honorable ami, le ministre des Finances, au sujet de ce que nous pouvons attendre dans l'avenir, se réalisent.

A une heure, la séance est suspendue.

La Chambre se réunit à trois heures.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les honorables membres de la gauche ont pris l'habitude, à la fin ou vers la fin de la session, de faire, à leur point de vue, un examen ou une critique du système financier du gouvernement. Mon honorable ami, le chef de la gauche, a entrepris cette tâche aujourd'hui, et tout en étant obligé de ne pas partager son opinion sous certains rapports quant à son exposé de faits, et certainement quant à ses conclusions, je suis sûr que nous devrons tous admettre que malgré la grande portée des sujets, il a traité la question très brièvement et dans un langage très modéré. Je m'efforcerai de suivre son bon exemple sous ce rapport.

Qu'il me soit permis de dire qu'autant que mon honorable ami s'est proposé de nous dire qu'il fallait modérer nos dépenses, je l'approuve absolument. Dans les temps de grande prospérité, les gens ont toujours une

tendance à oublier l'avenir, qu'il s'agisse d'affaires personnelles ou d'affaires nationales, et il est toujours bon qu'il se rencontre un homme froid pour appeler l'attention sur la situation du jour, sur le changement possible de cette situation et sur la nécessité d'adapter notre système, non seulement aux choses telles qu'elles sont, mais aux choses telles qu'elles peuvent être avant qu'il soit longtemps. Je suis toujours bien aise de trouver quelqu'un qui signale à l'attention cet aspect de nos affaires publiques. Je suis si fortement convaincu qu'il ne faut jamais oublier cela, que dans les divers exposés budgétaires qu'il m'a été donné de faire, alors que nous avions atteint le plus haut degré de prospérité, j'ai jugé à propos de faire observer l'idée sérieuse que mon honorable ami a émise aujourd'hui, et que j'ai émise de temps à autre relativement à la nécesssité qu'il y a de songer à l'avenir. Toutefois, bien que j'admette avec mon honorable ami qu'il devrait y avoir de la modération et de la prudence, je ne conseille pas de rester les bras croisés. Je n'ai pas l'intention de dire à un homme d'affaires du pays, parce qu'il est bon d'être prudent, qu'il doit rester inactif et faire simplement le même volume d'affaires qu'il a fait dans des années moins prospères. A mon avis, tout les commerçants du Canada, qui sont à la tête de grands établissements, font plus d'affaires aujourd'hui qu'il y a quelques années. Parce que leurs affaires sont plus considérables, on ne doit pas prendre cela comme une preuve de gaspillage de leur part.

Le chef de la gauche, je crois, n'a pas tenu compte du grand changement qui s'est opéré dans la situation de notre pays depuis quelques années. En cherchant à comparer les dépenses du jour à celles de 1896 et des années précédentes, il devrait tenir compte des énormes progrès que le Canada a faits depuis. Loin de moi la pensée de supposer que les paroles que j'ai prononcées de temps à autre, et que mon honorable ami a été assez bon de citer, ont eu une influence sensible sur l'esprit public en ce qui a trait à la prudence, bien que, vu ma position officille, il fût bon de les dire. Cependant, je dirai que d'autres qui avaient qualité pour parler ont eu la même pensée, et nous pouvons raisonnablement prétendre, je crois, comme je l'ai fait dans l'exposé budgétaire de la présente session, que les grands progrès que le Canada a fait depuis les quelques années dernières, il les a faits dans des conditions sûres ; que, dans nos affaires publiques et dans les affaires générales du pays, l'on a porté une attention raisonnable aux probabilités de l'avenir, et que, comme conséquence, s'il arrive, ainsi que la chose peut arriver dans tous les pays, qu'une période de stagnation succède à une période d'activité, nous pouvons raisonnablement conclure que le Canada se trouvera dans une très bonne situation et pourra subir le changement sans inconvénient très sérieux.

M. FIELDING.

J'ai dit que je ne conseillerais pas aux hommes d'affaires de cesser d'accroître leur commerce ; je ne le conseillerais pas, non plus, dans la vie nationale. J'ai dit que tout grand établissement de commerce au Canada fait aujourd'hui plus d'affaires qu'auparavant, et que nous ne devrions pas considérer cela comme une preuve de gaspillage. Nous ne devrions pas, non plus, si, dans notre vie nationale, nos dépenses sont considérables, plus considérables qu'en 1896 et pendant les années précédentes, considérer cela comme une preuve de gaspillage. Nous avons fait de grandes opérations ; nous avons fait progresser notre pays de bien des manières. Si le marchand qui augmente son commerce est excusable d'augmenter ses dépenses, assurément, d'après le même principe, notre gouvernement national sera excusable d'augmenter ses propres dépenses, pourvu qu'il le fasse pour des fins publiques utiles. Cette Confédération du Canada est, après tout, un grand établissement d'affaires. Nous faisons des affaires d'après des principes qui, nous l'espèrons, seront considérés comme principes pratiques, et nous élargissons le cercle de nos opérations dans tous les sens. Prenez comme exemple, si vous le voulez, le développement du Yukon. Ainsi que nos comptes publics le prouvent, nous avons augmenté considérablement notre budget par les dépenses que nous avons faites pour le développement de ce territoire.

En agissant ainsi, nous avons permis aux honorables membres de la gauche de dire à la Chambre : Voyez ces grandes augmentations des dépenses publiques ! Mais nous faisons observer que, de l'autre côté du compte, figure une somme plus considérable que les dépenses ; de sorte que l'augmentation de nos affaires au Yukon n'implique pas un fardeau plus lourd pour le pays, mais est une preuve de notre plus grande prospérité, et jusqu'aujourd'hui, ce territoire a été une source de profits, et non pas une source de dépenses pour le trésor fédéral.

Nous pouvons raisonner de même au sujet du chemin de fer Intercolonial. Au fond, la grande augmentation des dépenses d'exploitation de ce chemin, qui permet à mon honorable ami, le chef de la gauche, de parler de l'augmentation des dépenses totales, l'accroissement des recettes y a fait face dans une très grande mesure. Le résultat de l'exercice courant n'est pas aussi bon que nous le voudrions. Il y a à cela des raisons exceptionnelles ; mais cela regarde spécialement mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer, et je lui en abandonnerai l'examen. Toutefois, mon honorable ami, le chef de la gauche, observera que si nous avons beaucoup augmenté les dépenses d'administration de l'Intercolonial, nous en avons beaucoup augmenté les recettes. Je dis cela, afin que l'on puisse faire une distinction entre un accroissement des dépenses publiques, qui augmente le fardeau des taxes, et un accroissement de dépenses qui n'impose pas ce fardeau.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai cité les deux parties du compte, indiquant l'augmentation des recettes et l'augmentation des dépenses.

Le MINISTRE DES FINANCES : En tout cas, la résolution de mon honorable ami s'occupe de l'augmentation des dépenses, et ce sont ces dépenses dont nous entendons parler le plus dans le pays. Or, nous augmentons les affaires de beaucoup de manières. Le marchand a sa méthode d'accroître ses affaires, et nous avons la nôtre d'étendre notre commerce. A un endroit, c'est en construisant une ligne de chemin de fer de l'Etat ; à un autre endroit, c'est en subventionnant une ligne de chemin de fer ; ailleurs, c'est en construisant une ligne télégraphique ; ailleurs encore, c'est en construisant un brise-lames pour permettre aux pêcheurs d'exercer leur industrie sans que leurs bateaux soient détruits ; à un autre endroit, c'est en construisant un quai public ; à un autre endroit, c'est en creusant un canal. Les diverses parties de la Confédération ont leurs différents intérêts, leurs différentes industries, leurs différents besoins ; le gouvernement a eu pour système de s'appliquer à répondre à ces conditions et à ces besoins, et si cela a entraîné des dépenses très considérables, je nie que cela prouve de quelque façon que c'est un gouvernement prodigue. Au contraire, c'est peut-être la meilleure preuve qu'un gouvernement veille aux besoins de la situation et répond aux exigences du moment.

Mon honorable ami a semblé un peu alarmé de l'exposé relatif à l'exercice courant ; tel que le démontrent les citations qu'il a faites. Il a pu faire observer que les recettes des douanes sont un peu moindres qu'elles n'étaient l'année dernière à l'époque correspondante. La différence n'est pas considérable ; elle mérite cependant d'attirer l'attention. Mais nous ferons bien de ne pas exagérer le montant ni ce qu'il signifie. Il est bon que nous nous rappelions que les droits imposés sur les marchandises sont moins élevés aujourd'hui qu'ils n'étaient il y a un an, à la date correspondante, et que la réduction des recettes des douanes n'est, jusqu'à un certain point, que la preuve de la réduction de nos taxes.

Cependant, si les recettes des douanes sont un peu moins élevées aujourd'hui qu'il y a un an, à la même époque, d'autres recettes les compensent et, en somme, notre situation financière pour l'exercice courant jusqu'aujourd'hui est très satisfaisante. Je suis bien aise de dire que la condition du commerce jusqu'à cette date n'est pas moins satisfaisante. Je ne veux pas fatiguer la Chambre en lui donnant des détails sur ce point ; mais elle apprendra avec plaisir, j'en suis sûr, que les exportations du Canada pendant la période de dix mois, jusqu'à la fin d'avril du dernier exercice, ont été de $127,461,000, et que pendant la même période de l'exercice en cours, elles ont été de $144,520,000. De sorte que, relativement à ce signe très important de la prospérité de notre pays, les résultats sont en réalité des plus satisfaisants jusqu'à présent. Malgré la réduction des recettes des douanes, dont mon honorable ami a parlé, et malgré l'augmentation des dépenses dans certains services, je suis heureux de pouvoir dire que je nourris encore l'opinion que j'ai exprimée il y a plusieurs mois, opinion portant qu'à la fin de cet exercice, le 1er juillet prochain, nous aurons un très bel excédent, pas aussi considérable que celui du dernier exercice, bien entendu, mais toutefois un des excédents les plus considérables que nous ayons eus dans le pays.

Mon honorable ami, dans sa résolution, a réuni les crédits de la présente session, et la totalité en est de $67,326,000, d'après son calcul, j'aimerais faire observer à mon honorable ami qu'une partie très considérable de ces crédits est destinée aux dépenses de l'exercice courant, et ne devrait pas être mêlée avec les dépenses de l'année prochaine. On dira peut-être, il est vrai, qu'à la fin du prochain exercice, nous aurons aussi un budget supplémentaire et qu'il pourra y avoir équilibre. Cela est possible ; mais que ce soit le cas ou non, je crains que l'observateur ordinaire, en lisant la résolution de mon honorable ami, ne soit porté à supposer que nous avions l'intention de dépenser environ 67,000,000 pendant le prochain exercice.

Il y a deux réponses à cela. D'abord, il importe de se rappeler la différence qu'il y a entre des crédits et des dépenses. Les honorables députés qui font partie de la Chambre depuis un grand nombre d'années savent beaucoup mieux que moi qu'il y a toujours une différence importante entre les crédits votés et les montants dépensés. Pour diverses raisons, l'on ne trouve pas qu'il soit possible de dépenser tous les deniers votés. Chaque année, de fortes sommes ne sont pas dépensées. Ainsi, une grande partie des crédits que nous votons à cette session, et que mon honorable ami a compris dans son total de $67,000,000, se compose de crédits déjà votés il y a un an. Mon honorable ami qui remplisait les fonctions de critique financier il y a un an, a pu citer ces crédits élevés contre nous à cette époque ; et aujourd'hui, quand l'argent est voté de nouveau, mon honorable ami a le privilège de les citer encore ; de sorte qu'ils servent sans cesse. Ainsi des subventions aux chemins de fer. Une grande partie de ces subventions sont d'anciens crédits votés de nouveau.

Les années précédentes, les honorables gentlemen ont pu invoquer ces crédits contre nous, et vu qu'ils n'ont pas été dépensés et qu'ils sont aujourd'hui votés de nouveau, ils les invoquent encore contre nous. Il est donc bon d'observer la distinction qui existe entre les crédits et les dépenses, et aussi que les dépenses de tout exercice particulier sont toujours bien au-dessous des crédits destinés à cet exercice.

Puis, relativement aux subventions accordées aux chemins de fer, en mettant de côté

la question des crédits votés de nouveau et en ne nous occupant que des nouveaux subsides, il serait extrêmement injuste de considérer ces derniers comme dépenses imputables sur un seul exercice. Quelques-uns de ces subsides ne seront probablement jamais dépensés, jamais dans un avenir prochain, en tout cas, car, bien que l'on nous ait assurés que les chemins seront continués, il est possible que, comme dans le passé, les compagnies ne soient pas en mesure de le faire. Dans ces circonstances, les subsides ne seront pas réellement dépensés ; quoique, dans le présent cas, je suis obligé de le dire, nous ayons cherché à réduire ceux qui seront dépensés prochainement. C'est dans ce but que nous avons examiné la liste. Mais nous devons nous rappeler que les subventions accordées pour un seul exercice aux chemins de fer s'étendront peut-être à plusieurs exercices ; en conséquence, il n'est pas juste de prétendre qu'en estimant nos dépenses totales de l'exercice, on doit comprendre celles votées pour un seul exercice.

Mon honorable ami, je crois, s'est trompé en prétendant que les dépenses du Canada ont été exceptionnellement élevées depuis peu. Dans son discours et dans sa résolution, il a parlé du chiffre élevé de nos dépenses, et je suis sûr que la Chambre aura été mise sous l'impression—mon honorable ami lui-même était peut-être sous cette impression—qu'à cet égard, nos dépenses sont exceptionnellement élevées. Il a basé tous ses arguments là-dessus. Il sera peut-être surpris d'apprendre—en tout cas, d'autres le seront—que nous n'avons pas aujourd'hui un chiffre de dépenses exceptionnellement élevé, que nous n'en avons pas eu dans ces dernières années. Nous devons considérer les progrès du pays depuis les années dont l'honarble gentleman a parlé. Parce qu'aujourd'hui, les dépenses dépassent de quelques millions celles de 1896, il ne s'ensuit pas que notre chiffre de dépenses est exceptionnellement élevé. En examinant ce chiffre, nous devons considérer les progrès du pays et de la population. Les grandes améliorations que nous avons faites, les progrès qui ont été accomplis, personne ne se l'imagine, nous n'avons pu les accomplir sans dépenser les deniers publics. Alors, il s'agit fortement de savoir si ces dépenses marchent raisonnablement de pair avec les progrès généraux du pays, et spécialement avec l'augmentation de la population.

L'année dernière, les dépenses totales imputables sur le compte du capital et sur le compte du revenu, sur tout ce qui a pu influer sur la dette du pays, se sont élevées à $9.80 par tête de la population du Canada, d'après estimation. C'est un peu plus que les dépenses ordinaires faites depuis plusieurs années, mais c'est une erreur de les considérer comme exceptionnellement élevées, ainsi que le fait mon honorable ami. S'il veut consulter de nouveau les comptes publics, il verra qu'en 1884, nos dépenses totales se sont élevées en moyenne à $12.90 par tête de la population, comparativement à $9.80 pendant le dernier exercice. Et de peur que l'on ne croie que l'exercice de 1884 a été un exercice très exceptionnel, qu'il me soit permis de faire observer qu'en 1885, les dépenses ont été de $10.83 par tête, contre $9.80 en 1900. Mon honorable ami dira sans aucun doute que pendant ces exercices, l'on a dû répondre à des dépenses d'un caractère très exceptionnel. Oui, c'est vrai. C'est vers cette époque que l'on a dû payer les dépenses entraînées par la rébellion du Nord-Ouest. Mais nous avons aussi dû répondre à des dépenses d'un caractère très exceptionnel depuis que ce gouvernement est au pouvoir. D'abord, il nous a fallu payer des sommes considérables sur d'anciennes obligations de l'ex-gouvernement. Nous avons dû payer à la province du Manitoba une forte somme provenant d'une réclamation qui ne s'est pas produite de notre temps, mais avant notre arrivée au pouvoir. Et si ces honorables députés ont eu leurs difficultés, auxquelles ils ont eux-mêmes donné lieu en grande parti, nous avons eu aussi des dépenses exceptionnelles pendant l'année dernière, en ce que nous avons dû payer une somme considérable pour que le Canada pût faire son devoir relativement à la guerre de l'empire dans le Sud-africain. En conséquence, l'idée que nos dépenses ont été d'un caractère exceptionnel sous le présent régime est erronée. C'est vrai, nous avons dépensé plus que ne l'a fait l'ancien gouvernement pendant quelques années, mais nos dépenses n'ont pas été plus fortes que celles du gouvernement conservateur, car pendant trois ans, au moins, ses dépenses par tête ont été plus considérables que les nôtres.

En ce qui concerne l'augmentation de la dette publique, je crains que celui qui lira le discours de mon honorable ami ne prétend que nous avons amené un état de choses exceptionnel. Il a fait remarquer que notre dette publique avait augmenté de $1,-700,000 pendant quatre ans. Mais est-ce là une augmentation exceptionnelle ? Nous pouvons répondre à cela que pendant les dix-huit années de l'administration conservatrice, l'augmentation annuelle de la dette publique a été en moyenne de six millions et demi de dollars. Partant, je ne saurais voir que mon honorable ami ait raison de prétendre que le chiffre de nos dépenses a été exceptionnellement élevé, ou que nous avons augmenté la dette publique d'une manière exceptionnelle, à moins, en effet—et sous ce rapport, j'admets que c'est une chose exceptionnelle—qu'il ne soit exceptionnel d'avoir pu exécuter des travaux publics aussi considérables que ceux que nous avons exécutés en augmentant aussi peu la dette publique.

Mon honorable ami, le chef de la gauche, est surpris, dit-il, que nous ayons augmenté la dette publique à une époque où nous avons un excédant de plusieurs millions. Si cela

le surprend réellement, il devra se montrer surpris en ce qui a trait à presque toute la période de l'administration conservatrice, parce que pendant un grand nombre des années qu'ils one passés au pouvoir, les conservateurs ont prétendu avoir eu des excédents sur les dépenses ordinaires, et cependant, dans presque chacune de ces années-là, ils ont aussi ajouté à la dette publique. L'excédent d'une année se compose du montant de recettes qui dépasse les recettes ordinaires ; mais en sus des dépenses ordinaires, il y des dépenses sur le compte du capital et sur le compte spécial, qui doivent être prises en considération et que les ministres des Finances ont toujours regardées—et avec beaucoup de raison—comme une chose en dehors des dépenses ordinaires. Il n'y a donc rien de nouveau dans notre manière d'agir au sujet de ces matières. S'il nous faut établir un service postal dans un village, nous devons en payer les frais chaque année, et, conséquemment, cela fait partie de nos dépenses anuelles. Mais si nous contruisons un chemin de fer, nous n'avons pas à le construire chaque année. Lorsque vous construisez un chemin de fer ou que vous en faites construire un au moyen d'une subvention, c'est fini et il n'y a plus de dépenses pour le pays. Les frais de construction de ce chemin de fer ou la subvention accordée est une dépense, non pas imputable sur le revenu annuel, mais sur le compte du capital, et l'on doit se procurer le montant d'une manière spéciale. C'est la méthode de comptabilité qui a été suivie dans le passé, et nous ne l'avons pas changée. Mon honorable ami n'a donc pas lieu d'être surpris que la dette publique soit augmentée et, en même temps, qu'il y ait dans les recettes un excédent sur les dépenses ordinaires.

Relativement aux dépenses faites pour les travaux publics, et surtout pour les chemins de fer, mon honorable ami dit que nous devrions avoir un plan défini de tous ces travaux à faire à l'avenir, et déposer sur le bureau une carte qui les indiquât. Mais un peu de réflexion lui prouvera qu'un système de cette nature n'est pas possible. C'est bel et bon de parler de déposer des plans généraux, mais nous en avons à apprendre tous les ans. Chaque année apporte ses besoins et fournit ses nouvelles sources de renseignements, et nous ne pouvons pas nous attendre dans une année déterminé, à esquisser un système relativement aux travaux publics particuliers à construire à l'avenir. Mon honorable ami a dit que nous devrions faire connaître un système défini sur ce point. Mais nous avons à plusieurs reprises fait une déclaration définie de cette nature, et permettez-moi de la faire de nouveau aujourd'hui. Chaque fois que l'on demande dans une province quelconque du Canada de construire un chemin de fer, un brise-lames, un quai, ou tout autre chose faisant partie de la catégorie des travaux publics dont ce parlement s'occupe ordinairement, et chaque fois que l'on peut prouver, à la satisfaction du gouvernement, que la construction de ces travaux servira au public en général et aidera au développement de l'industrie et du commerce du pays, ce gouvernement est disposé à considérer favorablement cette entreprise. A mon avis, c'est une déclaration suffisamment définie pour convaincre la Chambre et le pays. Mes honorables amis, lorsqu'ils occupaient notre place, n'ont jamais pu exposer ces grandes lignes de politique que l'on nous demande aujourd'hui d'exposer, et s'ils étaient au pouvoir, je ne crois pas qu'il leur fût possible de faire connaître de système plus défini que nous ne le faisons.

Ils disent que nous augmentons énormément les dépenses, et par leur résolution, ils appellent l'attention sur les crédits de $67,000,000 de cette année. Or, la Chambre a déjà voté $66,000,000 de ce montant, et de ces $66,000,000, combien ces honorables messieurs proposent-ils de retrancher ? Ils ont proposé de retrancher un crédit de $16,000, et ils n'ont pas même saisi l'occasion de prendre un vote régulier sur ce crédit, car c'était une motion faite en comité, et les noms n'ont pas été inscrits. Mon honorable ami, le chef de la gauche, je le sais, croit que ce n'est pas le devoir de l'opposition de signaler à l'attention de mauvais crédits. Je dois dire que je ne partage pas son opinion sur ce point. J'admets avec lui que l'on ne peut pas s'attendre à ce qu'il connaisse chaque crédit de ce budget. Mais il y a un grand nombre de ces crédits qui sont élevés et qui justifieraient l'honorable député d'en faire une étude personnelle, dans le but de proposer une motion pour les retrancher s'ils ne sont ni justes ni raisonnables.

Il a parlé surtout de la catégorie de dépenses consacrées aux ports et aux rivières. Une partie considérable de ces dépenses se fait dans la province que nous habitons, mon honorable ami et moi. Si nous ne connaissons pas les dépenses qui se font à l'extérieur, que l'on s'attende au moins, à ce que nous connaissions un peu celles de notre propre province. Une partie de ces dépenses se fait dans le comté que représente mon honorable ami, et que j'ai représenté pendant un grand nombre d'années à la législature provinciale. S'il croyait que quelques-unes de ces dépenses sont inutiles, il proposerait qu'elles fussent retranchées. Mais, autant qu'il connaît son comté, il sait qu'il ne serait pas excusable de tenir une conduite de ce genre. D'après ce qu'il connaît généralement de cette circonscription électorale importante, il sait qu'elle a besoin de crédits de cette nature. Il serait peut-être assez charitable, je crois, pour supposer que la connaissance qu'il a de sa propre circonscription électorale, d'autres la possèdent probablement en ce qui concerne leurs comtés, et s'il n'était pas sage de leur part de proposer de retrancher des crédits relatifs à des matières qu'il connaît, il ne

serait peut-être pas sage de sa part de proposer de retrancher des crédits relatifs à des matières qu'il ne connaît pas du tout.

S'il y avait dans ces crédits quelque somme élevée qui fût déraisonnable, les honorables membres de la gauche, je crois, n'objecteraient pas à proposer de la retrancher. Je reconnais qu'ils étudient beaucoup en ces matières. Je sais parfaitement qu'ils étudient les questions, et s'ils pouvaient attaquer ces crédits avec succès en cette Chambre, ils le feraient, non pas jusqu'aux petits détails, mais en traitant un grand nombre des crédits. Cependant, lorsque nous voyons les honorables députés laisser adopter ces crédits sans chercher à les critiquer, sauf d'une manière générale—et mon honorable ami le ministre du Commer (sir Richard Cartwright) me le répète—lorsque nous les voyons même demander davantage, ils auront probablement des difficultés à persuader au pays qu'ils sont très fortement liés à une politique d'économie.

M. BORDEN (Halifax) : Je dirai à mon honorable ami (M. Fielding) qu'en parcourant cette liste de crédits dont il parle j'ai pu en découvrir très peu pour mon propre comté. Si je ne me trompe, la circonscription électorale de l'honorable ministre est mieux traitée.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami se trompe, je crois ; je suis sous cette impression, sans avoir examiné de près la question. Mais s'il croit que son comté n'obtient pas assez, je ne saurais trouver à redire à l'argument.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai simplement voulu dire que le montant qui m'est accordé est si faible——

Le MINISTRE DES FINANCES : A mon avis, l'honorable député se trompe, et le montant qui lui est accordé n'est pas du tout minime. Toutefois, s'il prétend que ces crédits ne sont pas suffisants, cela mérite d'être examiné, car le comté qu'il représente est étendu et important. Nous sommes portés à ne considérer que la ville d'Halifax ; mais l'honorable député représente tout le comté, qui a 150 milles de longueur ; et s'il dit que l'on devrait y faire plus de dépenses, je ne lui ferai pas de reproche à ce sujet ; mais je lui reprocherai de se plaindre de la totalité des crédits une fois additionnés.

Depuis un certain nombre d'années, nous avons eu, à la fin de la session, de la part de l'opposition, un discours alarmiste relativement aux affaires financières. Je me rappelle qu'à la première session que j'ai passée ici, la session d'été de 1896, le chef de la gauche de cette époque, sir Charles Tupper, s'est prononcé très fortement. Nous avions à peine pris possession de nos sièges, le gouvernement avait à peine présenté un budget qui fût sien,—il avait simplement

accepté celui de ses prédécesseurs—lorsque sir Charles Tupper déclara que nous allions jeter le pays dans des dépenses folles et dans les dettes, et que cette année-là, nous aurions un déficit de deux ou trois millions. Si cela était arrivé, nous n'aurions pas été beaucoup à blâmer, car nos prédécesseurs avaient en grande partie préparé les crédits ; mais c'était simplement un discours alarmiste, comme le furent les discours qui ont suivi. A la fin de l'exercice, au lieu d'un déficit de deux ou trois millions, nous n'avons eu que le simple déficit de $519,000. Depuis cette époque avons eu chaque année ce discours alarmiste à la fin de la session. Des honorables messieurs se sont occupés à additionner tous les crédits possibles, afin de montrer une échelle de dépenses énorme, et de convaincre le pays que les finances fédérales s'en allaient à la ruine. Cependant, chaque année, les faits ont démenti ces honorables messieurs, comme je crois qu'ils les démentiront à l'avenir. Pendant le premier exercice où nous avons eu complètement la haute main sur les affaires publiques, nous avons eu un excédent de $1,722,000. Toutefois, l'année suivante, nous avons eu les discours alarmistes des honorables membres de la gauche, et à la fin de 1899, nous avions un excédent de $4,837,000. Mais cela n'a pas empêché que nous n'ayons eu le discours alarmiste au sujet des finances du pays, et à la fin de l'exercice de 1900, nous avions un excédent de $8,000,000, et au delà. Nous allons avoir, je suis heureux de pouvoir le répéter, un excédent très satisfaisant pendant l'exercice en cours. Je suis aussi bien aise de satisfaire l'opinion publique en disant que malgré ces discours alarmistes que nous entendons depuis quatre ans, nous avons toujours constaté, lorsqu'arrivait la fin de l'exercice, que le Canada avait un bilan très satisfaisant à montrer.

Puis, j'aimerais demander : En supposant que le gouvernement soit disposé à faire de folles dépenses, sied-il bien aux honorables membres de la gauche de jouer le rôle de gens économes ? Je ne parlerai pas beaucoup du passé, bien qu'à mon avis celui qui accuserait le parti conservateur des dernières années d'être partisan de l'économie s'exposerait à être poursuivi pour libelle par tout conservateur du pays. Mais j'aimerais dire un mot du présent. Nous voyons que ces honorables monsieur s'occupent simplement des totaux : " Vous avez augmenté les dépenses ; en conséquence, vous avez été prodigues." En ce qui concerne le montant de $67,000,000, que l'on met devant les yeux du pays pour l'effrayer, j'ai prouvé que les honorables membres de la gauche avaient proposé de retrancher seulement $16,000.

Mais ce n'est pas tout. Jamais je n'ai entendu faire par la gauche, à cette session, de proposition tendant à l'économie. Mais j'ai entendu faire un grand nombre de propositions demandant de faire des dépenses ex-

cessives. " Economie !" s'écrient l'honorable député de York-ouest (M. Wallace) et l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), qui siège près de lui Ils vont voter pour cette résolution favorable à l'économie et déclarer que nous sommes prodigues. Mais l'accusation la plus forte que ces honorables messieurs aient porté contre nous à cette session, c'est que nous ne voulons pas dépenser plus d'argent en accordant une subvention pour la fabrication du sucre de betterave. Mon honorable ami le député de Wentworth-sud (M. Smith), qui s'intéresse intelligemment à l'agriculture, votera pour cette résolution. Mais l'accusation la plus sérieuse qu'il ait portée contre le gouvernement à cette session, il l'a portée sous la forme d'une demande pour savoir pourquoi nous ne dépensons pas plus d'argent pour développer le système d'entrpôts frigorifiques.

Mon honorable ami le député de Pictou (M. Bell, que je ne vois pas à son siège, votera pour cette déclaration portant que nous sommes prodigues. Cependant, il y a seulement quelques jours, il a réellement augmenté le prix de la propriété à Ottawa, je crois, en demandant que le gouvernement achetât plus de terrain pour les édifices publics. Le chef de la gauche (M. Borden) va voter en faveur de cette résolution qu'il a proposée, mais il ne paraissait pas désirer beaucoup l'économie en nous demandant de construire de nouveaux édifices pour le service public et d'augmenter énormément les dépenses. Je ne condamne pas du tout ces choses, mais je fais observer que ces honorable messieurs ne demandent pas l'économie, mais demandent que l'on fasse des dépenses plus fortes que celles que nous faisons.

Nous voyons la même chose dans toute la Chambre. Mes honorables amis de Toronto prêchent beaucoup l'économie pour d'autres endroits, mais ils désirent que nous dépensions plus d'argent pour le port de Toronto. Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) va voter pour cette résolution ; au nom de l'économie il va nous condamner de dépenser tant d'argent. Toutefois, il n'y a que quelques jours il a conduit auprès du gouvernement une députation demandant que nous dépensions environ $1,000,000 de plus pour améliorer le fleuve Saint-Laurent

M. MONK : Nous sommes en faveur des dépenses raisonnables.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami d'York-est (M. Maclean), qui n'est pas à son siège, va voter pour cette résolution, je suppose, qui déclare que nous dépensons trop d'argent ; mais le plus grand crime qu'il nous a imputé à cette session, a été que nous ne voulions pas voter quelques centaines de millions de plus pour acheter les chemins de fer du pays. Mon honorable ami de Lanark-sud (l'honorable M. Haggart), qui est si économe, va voter pour cette résolution afin de condamner nos folles dépenses ; et le discours peut-être le plus important—c'était un très bon discours—que mon honorable ami ait prononcé pendant cette session demandait que nous nous chargions du canal de la baie Georgienne, avec ses obligations de $75,000,000. Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), pour revenir à lui, va voter pour cette résolution, et nous blâmer de dépenser tant d'argent, mais la dernière accusation qu'il a portée contre le gouvernement, c'est que nous ne voulions pas voter d'argent pour une expédition au pôle Nord.

J'ai dit que je suivrais le bon exemple donné par le chef de la gauche et que je ne parlerais pas longuement. Nous sommes arrivés à une époque de la session où, j'en suis sûr, nous désirons tous terminer les affaires de la Chambre. Je dirai, en finissant, que bien que ce gouvernement ait augmenté les dépenses publiques, il les a simplement augmentées afin que nous puissions répondre aux besoins croissants du pays. L'opinion que ces dépenses ont été inutiles, exorbitantes, irréfléchies, n'est pas juste, à mon sens. Dans l'application de tout son système politique, le gouvernement s'est efforcé, non pas d'être trop économe, non pas de donner au mot " économie " le sens de parcimonie ou de mesquinerie ; mais nous avons compris que l'économie signifiait une sage dépense des deniers publics pour exécuter les travaux nécessaires au progrès du pays. Nous avons pu appliquer ce système, nous avons répondu généreusement à tous les grands besoins du pays. Nous pouvons faire voir que les finances de la Confédération n'ont jamais été dans une meilleure situation que depuis les quelques années dernières, que le crédit public du Canada n'a jamais été meilleur, et que tous ces travaux ont été exécutés bien qu'il y ait eu une réduction des taxes, ce qui veut dire que pendant les quatre dernières années, si nous comparons l'ancien tarif au nouveau, il est resté dans les poches du peuple $6,000,000 qui lui auraient été enlevés si nous avions suivi le système des honorables messieurs de la gauche.

M. BORDEN (Halifax) : Avant que l'honorable ministre reprenne son siège, j'aimerais lui faire observer—il me corrigera si je me trompe—qu'en ce qui concerne les crédits destinés à mon comté, si ceux que l'on accorde à la province étaient accordés d'après le même principe, ils seraient réduits de 50 pour cent.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami oublie que son comté a un chemin de fer, et s'il examine les crédits destinés au ministère des Travaux publics et à celui des Chemins de fer, il constatera qu'il y a un autre aspect à la question.

M. SAMUEL BARKER (Hamilton) : Il me semble que je n'ai nullement besoin d'offrir d'excuses à la Chambre si je lui demande

même aux derniers moments de la session, de porter son attention aux quelques observations que je vais faire au sujet du mode de comptabilité adopté par le ministre des Chemins de fer et Canaux relativement aux crédits qu'il demande à la Chambre. S'il fallait alléguer une excuse, il me suffirait de dire à la Chambre qu'au cours des cinq années dernières, depuis que le ministre a pris charge du ministère des Chemins de fer et Canaux, il a porté au compte du capital des chemins de fer, $13,000,000, sans y inclure un seul dollar pour le chemin de fer du comté de Drummond, ni un seul dollar à titre de capitalisation ou pour toute autre dépense se rattachant au Grand Tronc ; mais il n'a imputé sur ce compte que les frais d'administration des chemins de fer dont il a la gérance. Tout en prétendant avoir exploité ces chemins de fer d'une façon rémunératrice, il a gonflé de $13,000,000 le compte du capital et accru d'autant la dette publique. Ce fait là, seul, autoriserait des observations dans le sens de la résolution proposée par le chef de l'opposition, et voilà pourquoi je me propose de dire quelques mots au sujet des méthodes adoptées par le ministre. J'établirai le constraste qui existe entre ces méthodes et celles adoptées par toutes les compagnies de chemins de fer aux Etats-Unis et au Canada. Il y a quelques semaines, lorsqu'il présenta son budget à la Chambre, je lui fis observer au sujet des nouveaux rails de 80 livres qu'il pose sur la voie de l'Intercolonial, qu'il imputait à tort tous ces frais sur le compte du capital. Le ministre a paru étonné de me voir révoquer en doute la légitimité de cette comptabilité. Entre autres excuses qu'il a alléguées à l'appui de cette comptabilité, il nous a dit que les rails étaient très vieux, tout à fait usés et qu'il fallait leur en substituer de nouveaux ; comme si cela intéressait la question de principe sur laquelle repose l'accusation. Puis, il a ajouté que, comme ces rails étaient déjà en partie usés avant son entrée en charge, il serait injuste de porter au compte de l'administration actuelle leur renouvellement ; comme si cela touchait en rien au principe de l'accusation. Cet achat de rails de fort poids est dû, nous a-t-il dit, au fait qu'il circule sur la voie des locomotives et des trains d'un poids bien supérieur à celui des anciens, et voilà pourquoi il a imputé ces frais sur le capital. Cette excuse n'a pas le mérite de la nouveauté. Le ministre le sait, voilà 25 ou 30 ans que les compagnies de chemins de fer, au Canada, ont résolu ce problème. Lorsqu'il a fallu substituer aux vieux rails de fer les nouveaux rails d'acier, toutes les compagnies de chemins de fer dûrent renouveler des centaines de milles de voie frrée, en une seule année. Se crurent-elles autorisées pour cela à transférer au compte du capital des frais imputables sur le compte des recettes ordinaires? Non, elles n'y ont jamais songé et on n'eût pas toléré la chose. Je le répète, pas une seule compagnie de chemin de fer n'a jamais

M. BARKER.

songé à adopter ce mode de comptabilité et il était réservé au ministre d'opérer toute une révolution dans ce sens, ces année dernières. C'est donc un nouveau système qu'il inaugure, et un simple coup d'œil jeté sur ces comptes m'a convaincu, qu'à son propre point de vue, il avait d'excellentes raisons pour adopter ce nouveau système. Il serait parfaitement inutile de citer des autorités, à l'appui du principe parfaitement évident et reconnu que j'ai énoncé : c'est que, lorsque le ministre substitue un rail de 80 livres à un rail de 67 livres, il est autorisé à porter au compte du capital les treize livres de poids supplémentaire, tandis que tout le reste doit être traité précisément comme s'il ne s'agissait que de renouvellement de vieux rails. Telle est la comptabilité de toutes les compagnies de chemins de fer, au pays. Pour des raisons à lui connues, le ministre a préféré s'écarter du sentier battu.

Je prendrai la liberté de lui signaler les motifs qui l'ont porté à s'écarter ainsi de la règle établie. A l'appui de ma thèse, je tiens à citer un paragraphe du rapport de la Compagnie du Grand Tronc, rapport qui établit clairement la règle suivie par cette compagnie à cet égard. Le rapport auquel j'emprunte cet extrait est celui du 31 décembre. Voici ce que les autorités de la compagnie disent dans ce rapport semi-annuel sur le coût des rails de fort poids :

> Porté au capital, £35,357 pour divers travaux nouveaux, y compris la proportion imputable sur le capital pour la substitution de ponts en pierre et en fer aux ponts de bois, et pour l'augmentation du poids des rails placés sur la voie, ainsi que spécifié à l'article n° 5.

La Compagnie du Grand Tronc, on le voit, porte au compte du capital les 13 livres en question et quant au reste des frais, ils rentrent dans la règle ordinaire, tout comme s'il n'y avait pas eu augmentation de poids. Quand il s'agit du renouvellement des vieux rails, que font ces compagnies? Quand, en raison d'usure, ou pour toute autre cause, il leur faut enlever ces vieux rails, et leur substituer des rails nouveaux, elles imputent tous ces frais sur le compte des recettes et portent à son crédit, en retour, la valeur des rails de rebut. Voilà le principe universellement adopté, et que le ministre devrait appliquer. Le ministre pourrait ainsi porter au compte des recettes le coût des nouveaux rails de 67 livres et le créditer de la valeur des rails de rebut. Or, si le ministre eût ainsi porté ces renouvellements de rails au compte des recettes, que serait-il advenu de cet excédent de $62,000 que son budget accusait, il y a deux ans, ainsi que de l'excédent de $120,000 de l'année dernière? Du reste, il se rendait parfaitement compte de la chose, et je ne saurais invoquer ici une meilleure autorité que la sienne même. Au début, il ne s'est pas écarté de la règle établie, et ce n'est qu'en 1899, à l'approche des élections générales, qu'il adopta un système différent. Au début, je le répète, il porta le

renouvellement de ces rails au compte des recettes. En 1896, le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque (l'honorable M. Haggart) fit poser des rails d'un plus grands poids sur 45 milles de chemins de fer. Tous ces frais furent imputés sur le compte des recettes. Il est hors de tout doute que c'est au propre détriment de son budget que l'ex-ministre appliqua ce système. Il n'y avait pas urgence de le faire, mais il a préféré pécher du côté de la prudence et de l'économie plutôt que d'appliquer un système qui conduit infailliblement au gaspillage. En 1897, le ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) suivit l'exemple de son prédécesseur et porta au compte des recettes les rails qu'il fit poser sur la voie, au cours de cette année. Il a oublié de nous dire combien de milles de chemins de fer il a fait ainsi renouveler, se contentant d'observer qu'il a continué à appliquer le système en vigueur au ministère et à substituer aux anciens rails des rails de plus fort poids. En 1898, il renouvela ainsi 10½ milles de chemins de fer, imputant encore ces frais sur le compte des recettes. C'était bien peu tenir compte des besoins de ce chemin de fer que de ne renouvelle ainsi que 19½ milles, en une seule année. La voie se détériorait davantage ; nécessairement, les rails étaient surannés ; le besoin d'un prompt renouvellement était parfaitement admis et, cependant, en 1898, c'est à peine s'il fit renouveler 19½ milles, et à ce compte, il lui aurait fallu 50 ans pour renouveler toute la voie. Aujourd'hui, il pousse les travaux avec une activité fiévreuse et il veut dépenser des millons de dollars sur ces travaux d'ici à deux ans. Venons-en à l'année 1899. Cette année-là, le ministre semble s'être contenté de substituer ça et là un rail nouveau à un rail brisé. Pas un seul dollar ne semble avoir été porté au compte des recettes ou du capital, au cours de cette année. Pourquoi? La raison est évidente ; et je serai en lieu d'y revenir bientôt. 1899 est l'année dont il a rendu compte en juin dernier, et c'est à la suite de cette reddition de compte que ces messieurs ont fait appel au pays. Il importait donc que, cette année-là, il y eût un excédent de recettes afin que le pays pût s'écrier : " Voyez donc quel grand administrateur que ce ministre des Chemins de fer! Comme il a fait sortir l'ordre du chaos! Son budget accuse une plus-value, tandis que ceux du député de Lanark-sud n'accusaient que des déficits ; et c'est la première fois que la chose arrive, bien que le profit ne soit que de $62,000." Le ministre clôture donc le compte des rails pour l'année 1899, et ne souffle plus mot de ces renouvellements si urgents. L'année dernière, il nous a demandé un crédit de $420,000 affecté à l'achat de rails, le tout imputable sur le compte du capital.

Il réussit à faire voter ce crédit, sans que la chose soulevât de critique ; or, enhardi par ce premier succès, voilà que cette année, il nous demande $714,000 pour l'achat de rails d'acier. Il est surprenant que le ministre ne porte pas aussi au compte du capital les salaires des conducteurs et des ingénieurs. Il pourrait se créer, ainsi, un excédent fort respectable ; et, da'illeurs, il serait aussi légitime de le faire que de porter au compte du capital les frais de nouveaux rails destinés à remplacer les anciens. L'opération n'exige pas une grande habilité ; le premier venu peut découvrir ce truc, s'il prend la peine d'étudier les comptes publics. A même ce crédit de $420,000 que le ministre nous a demandé de voter, l'année dernière, en supposant que les rails anciens soient de 67 livres de poids et les nouveaux de 80 livres, il n'aurait fallu porter au compte du capital qu'environ un sixième des frais ; de sorte qu'au lieu d'inscrire $420,000 au compte du capital, moins la valeur des rails de rebut, le ministre n'était autorisé à porter à ce compte que $70,000. Il aurait fallu imputer sur le compte des recettes les $350,000 qui restent, ainsi que la valeur des rails de rebut. Sur les $714,000 qu'il nous demande, cette année, il n'aurait dû porter au compte du capital que $120,000, inscrivant le reste au compte des recettes, moins les rails de rebut. Le ministre simplifie les choses : il fait tout a fait abstraction du revenu et impute le tout sur le compte du capital ; mais j'espère, au moins, qu'il tiendra compte des rails de rebut.

On a renouvelé la plateforme du pont de Folleigh. On a renforcé la maçonnerie du pont sur la rivière Sackville près de Bedford à l'aide de béton et de grillage en fil métallique n° 9. On a construit à Welch's Cove, près de Hadlow un pont en poutres de fer, de 16 pieds d'empans. Il a été construit es culées à Lydia Brook et la traverse du chemin Mulgrave. Ces culées doivent servir d'appui à des tabliers en acier destinés à remplacer les ponts à chevalets actuels. Nous avons acheté un nouveau mouton automatique, et afin d'enfoncer les pilotis pour les travaux d'échafaudage pour l'érection des nouveaux ponts en acier.

Une partie seulement de ces frais est imputable sur le capital ; tandis que le ministre porte toute la dépense à ce compte, ce qui grossit d'autant ses recettes. Je tiens à donner au ministre un exemple qui met parfaitement en relief la comptabilité adoptée par la Compagnie du Grand-Tronc. Il s'agissait de la construction du pont Victoria. Si jamais pont de chemin de fer était devenu suranné et absolument inutile, c'était bien le pont Victoria. Il ne répondait plus aux besoins du trafic et ne pouvait plus être utilisé. Il fallut donc enlever toute la superstructure en fer, qu'on vendit cemme fer de rebut, et construire un nouveau pont. Que fit la Compagnie du Grand-Tronc ? Le ministre aurait sans doute porté tous ces frais au compte du capital. Or, voici ce que je lis dans le rapport de juin 1898 :

La proportion des frais effectués pour la reconstruction du pont Victoria, légitimement imputable sur le compte des recettes, a été fixée à £110,000.

Ainsi, voilà la Comuagnie du Grand-Tronc qui renouvelle un pont suranné et inutile.

A-t-elle, à l'instar du ministre, porté tous ces frais au compte du capital ? Non, elle défalqua de la totalité une somme de £110,000 et la porte au compte du revenu. Il y a quelques semaines, le ministre nous a dit que la chose n'est guère praticable, puisque pareille charge retomberait si lourdement sur le compte des recettes d'une seule année. Or, voyons ce que la Compagnie du Grand-Tronc a fait :

Cette somme, ainsi que le coût du renouvellement des ponts entre Montréal et Portland, et de ceux de la division sud, nous nous proposons de l'imputer sur le compte des recettes, en la distribuant sur une période de cinq années.

Si le ministre juge nécessaire de renouveler, d'un seul coup, tous les rails de la voie métallique, cela ne l'autorise nullement à porter atteinte à la règle légitime de comptabilité qu'il faut suivre. S'il fait tous ces travaux au cours d'une seule année, le moyen de remédier à l'embarras en question est tout trouvé : que le ministre répartisse ce frais sur une période de trois ou quatre années, comme l'a fait la Compagnie du Grand-Tronc. On voit dans le rapport que je viens de citer, que dans une période de six mois, la compagnie a porté sur le compte des recettes £237,000, à titre de renouvellement de vieux ponts comme ceux que le ministre a renouvelés, mais elle a eu soin de répartir cette somme sur une période de plusieurs années. Mais notre ministre des Chemins de fer se trouve dans une situation quelque peu différente de celle qu'occupe le chef de l'exploitation du Grand Tronc. Si ce fonctionnaire, en rendant ses comptes, se permettait d'y faire figurer un excédent fictif, en imputant sur le compte du capital, des frais qui n'y devraient pas être portés, il se trouverait en fort gênante posture. Mais le ministre des Chemins de fer ne court point pareil risque. Heureux mortel qu'il est, il peut impunément gonfler le compte du capital de tous ces frais et ajouter ainsi d'année en année $13,000,000 au coût du chemin de fer. Voilà la différence entre un chef d'exploitation de chemin de fer et notre ministre. Si le chef d'exploitation du Grand Tronc, ou celui du chemin de fer Canadien du Pacifique avaient leurs franches coudées comme le ministre des chemins de fer, il leur serait facile de créer un dividende de 10 pour 100 sur leur stock ordinaire.

Un mot des locomotives du chemin de fer Intercolonial. Le ministre des Chemins de fer a déjà 249 locomotives, sans compter les machines de grande puissance qu'il vient d'acheter. Chaque année dans son rapport, il déclare que les locomotives et le matériel roulant ne laissent rien à désirer. L'année dernière, le trafic de l'Intercolonial a été plus fort que jamais, et il a été facile de transporter tout ce trafic à l'aide de ces 249 locomotives. Et cependant voilà que le ministre veut acheter 62 nouvelles locomotives.

L'honorable M. HAGGART : Quatre-vingt quatre.

M. BARKER : Quatre-vingt quatre, soit ; mais l'autre jour le ministre nous a dit qu'il voulait en acheter 62. Il affirme qu'en puissance et en capacité ces 62 locomotives sont bien supérieures aux anciennes, et qu'elles valent 100 de ces dernières. C'est donc une augmentation de 40 pour 100 en une seule année, dans la puissance de traction. Il est inouï qu'un chef d'exploitation de chemin de fer ait jamais osé proposer aux propriétaires d'accroître d'un seul coup de 40 pour 100, la puissance de ses locomotives. Il n'y a qu'un administrateur de chemins de fer de l'Etat qui puisse faire pareille proposition. Il est prudent, j'en conviens, de se procurer des locomotives de grande puissance ; toutes les compagnies le font, mais non pas sur une si vaste échelle, et en outre, elles imputent ces frais sur le compte des recettes. Voyons, pour l'édification du ministre, ce que fait la Compagnie du Grand Tronc à cet égard. Ouvrons le rapport de cette compagnie, du 30 juin 1898 ; voici ce qu'on y lit :

Le nombre des locomotives et des wagons que possède la compagnie est indiqué dans l'état du matériel d'exploitation. Au cours de l'année dernière, il n'a rien été ajouté à ce matériel aux dépens du capital. Nous avons, au cours des derniers six mois, vendu ou démoli seize locomotives et acheté vingt nouvelles machines de type moderne et de puissance supérieure, le tout ayant été porté au compte des recettes.

Et cependant, sur le chemin de fer Intercolonial, qui n'a qu'un parcours de 1,500 milles, à peu près la moitié de celui du Grand Tronc, le ministre achète 62 nouvelles locomotives, qu'il porte au compte du capital. Voilà une comptabilité fort commode pour un chef d'exploitation de chemin de fer. Je m'étonne que le budget du ministre n'accuse qu'une plus value de $62,000, quand il lui est si facile de gonfler ainsi ses recettes. Continuons :

Au 30 juin 1898, il reste seize locomotives dans notre matériel de réserve, le tout imputé sur le compte des recettes.

Pourquoi cela ? C'est que les chefs d'exploitation de chemins de fer indépendants de l'influence de l'Etat, savent que, comme tout le reste ici-bas, les locomotives ont la vie courte. On peut bien réparer une locomotive d'année en année ; mais arrive un temps où il devient inutile de la renouveler ou de la réparer et il est plus économique de la mettre au rebut. C'est ainsi que d'année en année, les vieilles locomotives vont grossir la masse du fer de rebut, et les chefs d'exploitation se tiennent au niveau des besoins du service, de sorte que lorsqu'une locomotive est usée, ils en ont une autre toute prête à substituer à l'ancienne. Le ministre des Chemins de fer et Canaux nous dit qu'il tient ses locomotives en bon état : mais tout de même il va au devant des besoins du service, en achetant 62 nouvelles locomo-

tives qu'il porte au compte du capital. L'année prochaine, les locomotives démantibulées seront mises au rancart ; mais le ministre saura bien les remplacer, puisqu'il en a acheté d'autres aux dépens du capital.

J'ai quelques observations à faire au sujet du matériel roulant de l'Intercolonial. Dans son rapport annuel, le ministre nous dit que tout son matériel roulant est très complet et ne laisse rien à désirer. Or, voici ce que je trouve dans le rapport pour l'exercice courant : En 1899, l'année où le ministre, en prévision des élections, réduisait les dépenses de droite et de gauche, poussant même l'économie au point de ne pas acheter de rails, cette année-là, dis-je, il mit au rancart 528 wagons à marchandises, voitures à voyageurs et locomotives, et en 1900 il mit de côté 296 autres véhicules, soit une totalité de 824 articles de matériel condamnés comme impropres au service du chemin de fer. Avouons que le ministre a fait là un véritable tour de force ; mettre au rancart 824 wagons et locomotives qu'il venait de déclarer propres au service. Dans son rapport, le ministre ajoute que sur ces 824 articles de matériel, il en a fait reconstruire 393. Voilà un aveu fort important ; et si l'affirmation était conforme à la vérité des faits, c'eût été une fort bonne note en faveur de son administration. De fait, après avoir constaté, à la lecture de sa liste du matériel roulant, qu'il avait fait reconstruire 393 articles, j'inclinai à croire qu'après tout il y avait du bon dans cette liste.

Or, à la page 22 du rapport—et d'ailleurs, à chaque page on rencontre de semblables variantes—je constate qu'au lieu d'avoir fait construire 363 articles de matériel, c'est tout simplement 33 qu'il faut lire ; quatre locomotives, deux wagons couverts, huit plates-formes, dix-sept wagons à coke et deux flangers, soit 33 au lieu de 824. Il faut en conclure que c'est là sans doute tout ce qu'il a jugé utile de reconstruire, puisqu'il a été obligé d'acheter 360 nouveaux wagons à même les recettes. Mais il lui en manquait encore 431 et la question se posait : comment pourvoir aux besoins du trafic, avec une pareille lacune ? Enlever tout à coup au service du trafic 431 wagons, c'est là chose fort grave, et comment le ministre a-t-il pu réussir à trancher la difficulté ? C'est bien simple, il en a acheté 473 à même le capital. Sur ces 473 wagons, il aurait fallu en porter 431 au compte des recettes ; mais ce n'est pas ainsi que le ministre entend la comptabilité : il a tout imputé cette dépense sur le compte du capital, au bénéfice de son budget. Voulant me rendre compte du coût de ces articles, j'ai de nouveau feuilleté le rapport et, à la page 59, j'ai constaté que le prix moyen est de $1,212. Donc, si le ministre eût porté au compte des recettes l'achat de ces 431 wagons, comme il devait le faire, son budget se serait trouvé grevé de $522,000 de ce chef, et alors, comment aurait-il pu se créer un excédent ? On voit donc l'embarras où il se trouvait. Il lui fallait créer un excédent, et comment aurait-il réussi à le faire, en portant cette dépense au compte des recettes ?

Je pourrais signaler d'autres dépenses que le ministre a portées au compte du capital, comme, par exemple, lorsqu'il impute sur ce compte les frais de reconstruction de bâtiments détruits par le feu ; de sorte qu'il y a deux articles de dépense portés au compte du capital, contre un seul à l'actif. Je ne vois pas comment le ministre réussira à faire sa balance, plus tard. Un vérificateur de comptes de chemins de fer y perdrait son latin ; mais le ministre saura bien sans doute se tirer de ce pas.

Il est de mon devoir de formuler ici une autre accusation encore bien plus grave que les précédentes. Bien que les chiffres, ici, ne soient pas aussi élevés que les précédents, ils nous révèlent, toutefois, un aspect fort grave de l'administration des chemins de fer de l'Etat. La chose aurait encore bien plus de gravité, dans l'éventualité où le député d'York-est (M. Maclean) réussirait à engager le gouvernement à se ranger à son avis relativement à l'acquisition des chemins de fer par l'Etat.

Si l'Etat, en devenant propriétaire des chemins de fer, devait les exploiter comme l'a fait le ministre des chemins de fer (l'honorable M. Blair) en 1899, en prévision de l'élection, nous aurions tout à gagner à reculer autant que possible la réalisation de ce projet.

J'appelle tout particulièrement l'attention de la Chambre sur cette statistique, qui prouve qu'au cours de l'année financière 1899, exercice dont le bilan devait servir de base aux appels du ministre et de ses collègues en se présentant devant le corps électoral, le ministre (M. Blair) a, de propos délibéré, fait subir une réduction de $154,000 aux dépenses afférentes et aux réparations du matériel roulant ; et que s'il ne l'eût fait, au lieu d'un excédent de $62,000, son budget aurait accusé, de ce chef même, un déficit de $90,000. Voilà ce que je me propose de prouver et je laisserai à la Chambre le soin de juger s'il peut exister quelque doute sur les conclusions que je tire de ces données statistiques. D'abord, un premier fait à noter c'est que les recettes ont suivi une marche ascendante, de 1897 jusqu'en 1900. Voici ces chiffres :

1897	$2,866,000
1898	3,117,000
1899	3,738,000
1900	4,552,000

Je n'entrerai pas dans le détail des recettes brutes d'exploitation, pour chaque année en question. Qu'il suffise de dire qu'en 1897 et en 1898 le budget du ministre accusait des déficits de $59,000 et de $209,000 respectivement et en 1899 et en 1900 des excédents de $62,645 et de $120,667. Si je signale le fait c'est qu'en présence d'un trafic toujours croissant, il eût été légitime de s'attendre à voir augmenter aussi le chiffre des frais

d'exploitation, et cela dans une proportion correspondant dans une certaine mesure à l'accroissement des recettes brutes. Les dépenses d'exploitation se divisent en deux catégories, celles qui ont un caractère de permanence, et celles qui ne sont pas d'urgence. Il y a trois item qui ont un caractère de permanence : les salaires des journaliers et des chauffeurs, le combustible et les salaires des conducteurs ; et les dépenses afférentes à ces trois item accusent, comme on doit s'y attendre, une augmentation constante. Voici la statistique relative aux gages des journaliers et des chauffeurs :

1897	$267,000
1898	276,000
1899	317,000
1900	359,000

Il y a ici une augmentation constante, mais toute naturelle et qui a sa raison d'être, si l'on tient compte de l'accroissement du tonnage remorqué.

Voici pour le combustible :

1897	$376,000
1898	388,000
1899	467,000
1900	601,000

Il y a un remarquable accroissement dans les dépenses relatives au combustible en 1900 ; mais comme cela n'entre pas dans ma thèse, je m'abstiens de toute critique à ce sujet ; d'autant plus que je n'ai pas étudié la question de la consommation du combustible. Quant aux salaires des conducteurs :

1897	$255,000
1898	265,000
1899	317,000
1900	360,000

On le voit donc, chacun de ces trois item accuse une augmentation constante et toute naturelle. J'aborde maintenant les quatre item de la dépense qui n'ont pas le même caractère de permanence et j'appelle l'attention sur l'écart très singulier qui s'est produit en 1899, à l'approche des élections. Voici la dépense relative aux réparations des locomotives :

1897	$261,880
1898	276,068
1899	221,000
1900	316,000

La moyenne des quatre années est de $269,000 ; cependant, en 1899, le ministre a réduit la dépense en question de $48,000 au-dessous de la moyenne, tandis que l'année suivante il a dépensé la moyenne de $48,000. C'est ainsi qu'il a réussi en 1899 à se créer un excédent de $48,000. Voici la dépense effectuée pour réparations aux wagons à voyageurs :

1897	$ 84,793
1898	86,371
1899	74,000
1900	106,000

La moyenne des deux dernières années est de $90,000, et en 1899, la dépense de ce chef tombe à $16,000 au-dessous de la moyenne, tandis que, l'année suivante, elle dépasse cette moyenne de $16,000. Cela se passe de commentaires.

Quant aux wagons-poste et aux fourgons à bagages, la dépense est peu importante et si je la signale ici, c'est pour établir que tout cela s'est fait systématiquement et n'est nullement le résultat d'un accident. Voici cette dépense :

1897	$20,976
1898	22,000
1899 (l'année de l'élection)	12,000
1900	27,000

Il ressort de la comparaison de ces chiffres qu'en 1899, du chef des réparations, le ministre a rogné la dépense de $7,500.

Quant aux wagons à marchandises, la dépense se chiffre comme suit :

1897	$231,000
1898	232,000
1899 (l'année de l'élection)	172,000
1900	338,000

Ainsi, en 1899, le ministre a abaissé cette dépense à un chiffre inférieur à la moyenne, ce qui lui a permis de gonfler son excédent de $83,000. Voici le résultat de ces quatre item :

Réparations des machines	$48,000
Wagons à voyageurs	16,000
Wagons-poste	7,500
Wagons à marchandises	83,000

Soit une économie de $154,500 en matière de réparations, au cours de l'exercice en question.

Il y avait pourtant, dans les usines de l'Intercolonial, des ouvriers qui auraient pu grandement bénéficier de cette dépense de $154,000, sous forme de salaires. Sans doute, au cœur d'un hiver rigoureux, ces ouvriers auraient joui d'un bien plus grand confort dans leurs foyers, au sein de leurs familles, si le ministre avait dépensé cette somme comme il l'aurait dû faire. Le vieil adage qui veut qu'une reprise faite à point évite bien du raccommodage, s'applique surtout aux chemins de fer. Cette prétendue économie de $154,000 en 1889 a probablement coûté au pays un demi-million de dollars en pertes et en avaries de toute sorte. Ainsi, en ajournant les réparations, le ministre a économisé $154,000 et à l'aide de la comptabilité et des autres expédients que j'ai signalés, il a réussi à créer un excédent fictif de $62,0000 pour l'exercice 1899. Rien d'étonnant qu'il lui ait fallu transférer au compte des l'exercice suivant 528 wagons condamnés comme impropres au service.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député s'est-il donné la peine de constater combien il a été ainsi transféré de wagons, au cours des exercices antérieurs à 1897?

M. BARKER : J'ai eu précisément la même pensée, et pour ne pas faire d'injustice au ministre, j'ai jeté un coup d'œil en arrière, afin de constater si cette pratique était en vogue en 1896. Il m'est venu à la

pensée que l'honorable M. Haggart avait peut-être donné lui-même cet exemple le premier ; j'ai donc consulté les rapports, et je vais faire connaître le résultat de mes recherches. Le 1er juillet 1896, le ministre actuel des Chemins de fer succéda à M. Haggart, et c'est lui-même qui dressa le rapport de l'exercice en question.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : C'est inexact.

M. BARKER : Le rapport n'était pas encore dressé le 1er juillet ; il ne fut présenté qu'à la session suivante, et sans doute les fonctionnaires du ministre ont eu amplement le temps de l'étudier.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX: Ce rapport a été dressé avant mon entrée en charge.

M. BARKER : Il est impossible qu'il ait été préparé avant la fin de l'année. C'est vers le 1 juillet que le ministre entra en charge, et il est impossible que le rapport pour l'exercice finissant le 30 juin ait été dressé en quinze jours ; en outre, il n'a été présenté que six mois plus tard. Au demeurant, peu importe que le ministre en décline la paternité.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Haggart) transmit à son successeur, le ministre actuel, 198 wagons impropres au service. Au commencement de l'année suivante, le ministre actuel en avait porté le nombre à 247, et le 1er juillet 1898, à 333. Au 1er juillet 1899, le nombre de ces wagons s'élevait à 528. Or, le 1er juillet 1900, grâce aux nouveaux wagons qu'il avait achetés, il réduisit à 442 le nombre de ces wagons impropres au service. Il me semble que le ministre ne trouvera guère matière à consolation dans ces chiffres.

Pour bien faire ressortir le contraste entre les dépenses afférentes aux réparations des exercices 1899 et 1900, faisons un autre calcul. En 1899, les dépenses relatives aux quatre item de réparations en question se sont élevées à $481,000. L'année suivante, en guise de compensation pour sa négligence de l'année précédente, il dépensa de ce chef $789,000. Ce n'est pas là un étalage de chiffres imaginaires. Je n'avance rien qui ne s'appuie sur le rapport du ministre même, et je le mets au défi de révoquer en doute la légitimité de cette statistique. En 1899 le ministre n'a rien dépensé en achats de rails ; mais s'il avait fait les dépenses voulues et imputé ces frais comme de droit, sur le compte des recettes, il y aurait porté de ce chef seul la somme de $176,000. Il aurait dû renouveler au au moins 100 milles de chemin de fer annuellement, s'il faut ajouter foi à ce qu'il nous a dit sur l'état des voies métalliques et en pareilles circonstances en 1899, le compte du revenu se serait trouvé grevé d'environ $178,000 ; ce qui, ajouté aux $154,000 économisés sur le matériel roulant, aurait porté à $330,000 la dépense imputée sur le compte des recettes. Mais, je le répète, le ministre s'est abstenu de le faire, et cela afin de se créer un excédent de $62,000.

Reste encore l'item des ponts, mais je m'abstiens d'en aborder l'étude, car, d'après les données du rapport, il est impossible de constater la proportion de la dépense imputable sur le compte des recettes. Qu'il suffise de dire qu'ici encore le ministre a tout porté au compte du capital, comme il l'a fait à l'égard du prolongement des voies de garage sur toute la ligne. On sait quelle multitude de péchés cet item peut couvrir. Nul ne saurait dire le chiffre précis des dépenses effectuées par le ministre pour le renouvellement d'anciennes voies de garage ainsi que pour réparations et nouveau ballastage ; tout ce que l'on sait c'est que, grâce à son maniement des chiffres et à son système de comptabilité, il a réussi à dissimuler un déficit de $330,000.

En 1900, je le répète, il s'est abstenu de renouveler les rails de la voie ferrée, et c'est $130,000 de ce chef qu'il aurait dû porter au compte des recettes ; en outre, il a imputé sur le capital, pour achat de 431 wagons et locomotives, une somme de $522,-000 qui devrait figurer au compte des recettes. Ainsi pour l'année 1900, voilà $652,-000 que le ministre s'est abstenu de porter au compte des recettes, et cela pour se créer un excédent fictif de $120,000. Ainsi, au lieu d'un profit de $120,000, c'est une perte d'un demi million de dollars qu'il faut enregistrer.

Il y a une couple de semaines, le ministre des Finances s'écriait, avec un grand air de candeur : "Quelle différence cela peut-il faire ? Voyez la prospérité du pays, s'écrie-t-il ; preuve mes excédents de 1899 et de 1900 !" Qu'il noublie pas qu'une partie de ces plus-values se compose des excédents fictifs de $62,000 et de $120,000 que le ministre des Chemins de fer et Canaux lui a transmis et qui n'existent que sur le papier, tandis que, si la vérité était connue, c'est un déficit de $800 000 au lieu d'un profit de 120,000, que le budget accuserait.

Le MINISTRE DES FINANCES : Comme l'honorable député a jugé bon d'invoquer mon témoignage, je dois lui dire qu'en effet la chose ne fait pas de différence au point de vue de la dette. Tout au plus cela affecterait-il l'excédent budgétaire, mais nullement le chiffre de la dette inscrite à l'exposé budgétaire de l'année.

M. BARKER : Au moment où je posais une question au ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet de son système de comptabilité et que je lui en signalais l'illégitimité au point de vue des profits et pertes de l'exercice, le ministre des Finances s'est écrié : Quelle différence cela peut-il faire ? Il voulait sans doute donner à entendre

qu'en dernière analyse, tout sort du gousset des contribuables. Mais est-ce que les contribuables n'ont pas droit de connaître la vérité ? Est-il juste d'essayer de nous faire croire que l'exploitation de ces chemins de fer est rémunératrice tandisqu'elle aboutit au déficit? Est-il loyal de nous demander de voter d'année en année des crédits pour l'entretien de ces chemins de fer, sous prétexte que leur exploitation se solde par des plus values, tandis que de fait, il en résulte des pertes énormes ? Voyez, s'écriaient ces messieurs en chœur à la tribune populaire, quel bon administrateur nous avons dans la personne du ministre des Chemins de fer. Voyez comme il a fait sortir l'ordre du chaos et comme il convertit en excédents les déficits accumulés par ses prédécesseurs ! Eh ! bien, nous voulons que le peuple le sache une fois pour toutes ; le ministre n'a pas réalisé de profits, et comme ses devanciers, il a exploité les voies ferrées à perte.

Je vois par le compte rendu des débats que le ministre se plaint que les députés ont injustement critiqué son budget. Pour le coup, tout ce qui a été dit ici autorise ces critiques. Je crois être l'interprète de toute la Chambre en affirmant que nous sommes tous prêts à voter jusquau dernier dollar les crédits légitimes qu'on pourra nous demander pour l'entretien du chemin de fer Intercolonial, et cela abstraction faite de la question de savoir si l'exploitation de la voie ferrée est, oui ou non, rémunératrice. Mais, au moins, qu'on nous dise la vérité à cet égard.

Il est un autre fait qui fait bien toucher du doigt les déplorables conséquences de la négligence dont le ministre a fait preuve relativement aux réparations de la voie ferrée et du matériel d'exploitation. L'année dernière a été marquée par une prospérité énorme dans les annales de l'Intercolonial. Les recettes brutes ont atteint le chiffre de $4,552,000. Sur l'Intercolonial, comme sur toutes les autres voies ferrées, le volume du trafic a pris un énorme développement. Ce trafic, les compagnies n'ont pas eu à solliciter ou à le créer ; il a afflué de toutes parts vers les voies ferrées. Les recettes brutes ont accusé une augmentation de $815,000, relativement à l'année précédente, et cet acroissement est dû en grande partie au trafic des voyageurs.

Notons que cette augmentation dans le trafic des voyageurs représente un profit tout clair, puisque les trains ont transporté un plus grand nombre de voyageurs. Quant au transport des marchandises, il ne représente que l'emploi d'un nombre supplémentaire de wagons composant les trains. Ces frais d'exploitation absorbent tout au plus 40 pour 100 des recettes. C'est donc 60 pour 100 de profit que représente cette augmentation de $813,000, soit $500,000 d'argent clair. Jamais plus belle occasion ne s'était présentée au ministre de venir proclamer à la face du parlement et du pays que son budget se soldait par un excédent. Malheureusement, il avait négligé le soin de la voie métallique ; il avait négligé les réparations de ses wagons et de ses locomotives. Et voilà pourquoi ses dépenses se sont élevées à $755,000, malgré cette augmentation de $813,000 représentant $500,000 de profit clair. De sorte que sur cette totalité de $813,000, il ne reste au ministre que la maigre somme de $50,000. Voilà le résultat de la négligence dont il a fait preuve dans ses réparations, les années précédentes.

De l'aveu du ministre des Finances, l'année en cours ne sera pas marquée par une prospérité comparable à celle des années précédentes. La chose ne saurait faire doute. Le ministre publie tous les dix jours un état comparatif des recettes de toute provenance.

Jusqu'au 10 mai dernier, les recettes des chemins de fer accusaient une plus-value de $240,000. Or, cette année, à la même date, elles accusent un déficit de $497,000. Venant d'une source aussi autorisée que le ministre des Finances, on ne saurait douter de l'exactitude de cette statistique. Ainsi, au lieu de l'excédent constaté en 1900, voilà que l'année 1901 accuse un déficit, et l'écart entre les deux années est de $737,000. Rien d'étonnant que, de l'aveu même du ministre, l'année soit mauvaise. Le ministre des Chemins de fer ne réussira pas à dissimuler ce fait, même en recourant à son grand remède : le gonflement du compte du capital.

Je tiens à répéter ici ce que j'ai dit au début, relativement aux dépenses imputées sur le capital : c'est qu'au cours de son administration, le ministre des Chemins de fer a porté au capital, y compris les estimations à l'étude, environ $13,000,000, ce qui gonfle d'autant la dette publique.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Comment l'honorable député (M. Barker) arrive-t-il à pareille conclusion?

M. BARKER : Voici la liste des dépenses que le ministre des Chemins de fer a portées à son budget et fait voter :

1897	$ 145,000
1898	252,000
1899	1,081,000
1900	1,796,000....
1900-1 (estimations)	3,5050,000
1901-2 (estimations)	4,539,000

Dépenses portées au capital pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

1898	$ 17,000
1899	53,000
1900-1 (estimations)	716,000
1901-2 (estimations)	532,000
	$1,541,000
Total	$12,661,000

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne nous a pas dit qu'il englobait dans cette somme les dépenses relatives au chemin de fer de

l'Ile du Prince-Edouard : il nous a donné à entendre qu'il ne s'agit que de l'Intercolonial.

M. BARKER : Si j'ai créé pareille impression dans l'esprit du ministre, c'est bien contre mon intention. Ma critique a porté sur l'administration des chemins de fer de l'Etat——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Vous n'avez rien dit de semblable.

M. BARKER : J'ai dit que, depuis qu'il administre les chemins de fer de l'Etat, le ministre a porté au compte du capital des chemins de fer, au cours de quatre années, y compris les estimations à l'étude, la somme de $13,000,000, ou pour être plus précis, $12,661,000. Je termine ici mes observations. J'ai pris la peine d'étudier fort soigneusement toute cette statistique et j'en ai la conviction, je n'ai rien exagéré. Je laisse maintenant à la Chambre le soin de juger si le ministre est bien en lieu de s'attribuer le mérite d'avoir exploité ces chemins de fer au cours des deux années dernières, d'une façon rémunératrice. Je remercie mes collègues de droite et de gauche et surtout les députés ministériels, de la bienveillance dont ils ont fait preuve en me prêtant une si religieuse attention. Je regrette de m'être laissé entraîner au delà des bornes que je m'étais prescrites au début ; mais ayant à débrouiller une telle masse de chiffres, il m'a été impossible de le faire plus brièvement.

M. DAVID HENDERSON : Je ne parlerai que quelques minutes. J'ai attendu, espérant qu'un honorable député de la droite succèderait à l'honorable député d'Hamilton (M. Barker), mais aucun d'eux ne paraît disposé à le faire. Le ministre des Finances nous a accusés de trouver à redire aux très grandes dépenses que l'on a l'intention de faire pendant le prochain exercice, bien que nous n'ayons blâmé aucun des crédits lorsqu'on les a soumis au comité des subsides, ou lorsqu'on les a discutés en dernière épreuve. Jamais, je désire le dire, je n'ai compris que ce fût la coutume d'une opposition de demander des votes distincts sur différents item. L'opposition actuelle considère qu'il est tout à fait suffisant de faire une critique raisonnable de ces item et d'indiquer en quoi ils ne sont pas nécessaires, en quoi ils sont trop élevés. Mais je dis que ce n'est pas la coutume d'une opposition—au moins, ce n'est pas la coutume depuis que je suis en cette Chambre—de blâmer chaque item par un vote distinct. Je suis parfaitement sûr que ce n'était pas la coutume des honorables membres de la droite lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Je ne vois rien du tout dans la thèse que cherche à établir le ministre des Finances en disant que nous avons laissé adopter ces item sans les critiquer.

La seule question dont je désire parler a trait à l'excédent. S'il est une chose que l'on comprenne mal dans ce pays, c'est certainement cette question d'excédent. Un grand nombre de gens croient réellement que le gouvernement a des recettes considérables sur toutes ces dépenses. Un lecteur ordinaire du discours prononcé cette après-midi par le ministre des Finances arriverait à la conclusion qu'au dernier exercice, nous avons eu un revenu d'environ huit millions de dollars sur chaque dollar que nous avons dépensé. Cela est dû au système de comptabilité adopté au ministère des Finances, système d'après lequel on impute certains crédits sur le compte du capital et d'autres, sur le compte du revenu, sans rendre toute la question claire pour le lecteur ordinaire. Si l'on avait suivi le précédent établi par l'ancien gouvernement, et que l'on eût porté au compte du capital la même catégorie d'item qu'on y portait autrefois, afin que l'on pût faire une comparaison raisonnable, je ne trouverais pas autant à redire à ce que l'on fait aujourd'hui. Mais comme l'honorable député d'Hamilton, qui vient de parler, l'a démontré d'une façon concluante, l'on a changé tout le système au ministère des Chemins de fer, et ce que l'on imputait jusqu'ici sur le revenu, on l'impute maintenant sur le capital, de sorte que tout le système trompe le public en général. Le temps est arrivé, je crois, où le ministre des Finances devrait adopter un nouveau système de comptabilité, par lequel la population pourrait comprendre raisonnablement les finances du pays.

Prenons le relevé de 1900. Pendant l'exercice expiré le 30 juin 1900, la totalité de nos dépenses a été de $52,717,466, formée comme suit :

Intérêt sur la dette.....	$10,873,673
Subsides aux provinces.....	4,250,608
Fonds d'amortissement	2,465,640
Perception du revenu	11,044,526
Autres dépenses	14,340,832
	$42,975,279
Sur le compte du capital....	7,468,843
Subventions aux chemins de fer	725,720
Autres dépenses	1,547,624
Grand total—Dépenses	$52,717,466
Total—Fonds consolidé	51,031,466
Déficit	$ 1,686,000

Ainsi que je l'ai dit, ce tableau démontre que pendant l'exercice 1900-1901, les dépenses ont été de $52,717,466. Or, si nos recettes ont excédé ces dépenses, nous avons eu un excédent ; si nos recettes ont été moindres que ces dépenses, alors, nous avons eu un déficit. En conséquence, il n'est pas juste, à mon avis, pour les électeurs de ce pays, que ceux qui sont chargés du ministère des Finances leur disent que nous avons eu un excédent, alors que le revenu a été réellement beaucoup moindre que la totalité des dépenses. Pendant le dernier exercice, la totalité de nos recettes a été seulement de $51,031,466, ce qui accuse un déficit de $1,686,000. Il est évident qu'en analysant ces

chiffres, nous constatons, en prenant ses propres comptes publics, que, au lieu d'avoir cet excédent de $8,000,000, dont on se vante et que le ministre des Finances étale devant les électeurs, nous avons réellement dépensé $1,686,000 de plus que toutes les recettes réunies.

Or, pourquoi continuerions-nous à dire au peuple que nous avons un excédent considérable? N'est-ce pas de nature à tromper ? Je crois que oui. C'est un mauvais système, que nous devrions changer. Le plus tôt le ministre des Finances changera son système et donnera au peuple un relevé des recettes et des dépenses réelles, le mieux ce sera pour le pays. Seulement alors, le peuple ouvrira les yeux sur l'état véritable des faits, et, seulement alors, il prendra des moyens nécessaires pour arrêter l'augmentation énorme des dépenses qui a lieu chaque année. Mais le peuple est aujourd'hui endormi. Les électeurs du pays sont parfaitement contents. "Nous avons," disent-ils, "un excédent de 8,000,000 ; à quoi sert de parler de prodigalité? L'année dernière, nos recettes ont réellement excédé nos dépenses de $8,000,000." Les électeurs sont satisfaits. Mais, si vous leur donnez un état juste et honnête des finances de ce pays, ils verront qu'au lieu d'avoir un excédent, nous avons réellement dépensé, pendant l'année dernière, $1,686,000 de plus que toutes les recettes, et que nous avons augmenté d'autant la dette du pays. Alors, les électeurs ouvriront les yeux, et alors, ils demanderont de mettre un terme à cette augmentation énorme des dépenses.

Depuis que les honorables messieurs sont arrivés au pouvoir, ils n'ont pas eu d'excédent, bien que, chaque année, depuis 1897, ils nous disent qu'ils en ont un. Pendant trois exercices sur les quatre pour lesquels nous avons des relevés complets, il y a eu un déficit considérable, ainsi que le prouvent les comptes publics. Je dis encore au ministre des Finances que le temps est arrivé où tout notre système devrait être changé, et que, quand bien même il ferait dans les comptes publics une déclaration indiquant un excédent de revenu sur le compte du revenu consolidé, en sus de ce qu'il lui plaît d'y porter, je crois en même temps qu'il devrait surtout donner les autres chiffres en plus gros caractère. Un état complet des dépenses totales et des recettes totales démontrera que nous avons un déficit et non un excédent, et alors, seulement alors, la population comprendra que, chaque année, nous rétrogradons au lieu d'avancer.

M. POPE (Compton) : Le silence de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) m'étonne, après l'exposé clair et précis que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a fait en traitant cette question, et après les chiffres qu'il a produits, chiffres qui m'ont certainement surpris et qui demandent une explication. Assurément, l'honorable ministre ne se propose pas de continuer à traiter cette Chambre avec la même indifférence avec laquelle il m'a traité l'autre soir. Il est possible que ce soit là seulement un plaisir pour l'honorable ministre de me tourner le dos parce que je suis simple membre de la Chambre ; mais, à coup sûr, à moins qu'il n'ait décidé d'abandonner son ministère et de quitter le cabinet dont il fait partie, il ne tournera pas le dos à tout le Canada, ni au parlement, il ne refusera pas de donner une opinion ou des renseignements lorsque, d'après les chiffres, il se trompe de $13,000,000, et lorsque ces mêmes chiffres démontrent que, si les déclarations de l'honorable monsieur sont quelque chose, ce sont des déclarations arrangées, préparées pour des fins électorales.

Or, M. l'Orateur, j'ai quelque responsabilité en cette affaire, une responsabilité plus grande que je ne le croirais dans des circonstances ordinaires, car l'honorable monsieur sait que lorsqu'il a demandé des fonds à cette Chambre pour prolonger le chemin de fer Intercolonial jusqu'à la ville de Montréal, j'ai été un des quelques députés de la gauche qui se sont séparés de leur parti pour donner à l'honorable ministre ce qu'ils pensaient être un juste avantage. Je lui ai dit alors, comme je le lui dis aujoud'hui, que si, par des actes, il ne remplissait pas ses promesses en ce qui se rattache à l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, je serais un des premiers à lui demander des explications. Je lui dis aujourd'hui que, bien qu'il puisse lire impunément, bien qu'il puisse passer son temps à des choses puériles, se faire corriger et quelquefois réprimander même par ses propres collègues, car, si je comprends bien, il est presque oublié de ces derniers, et bien qu'il puisse rester assis et s'imaginer que cette conduite de sa part est habile et digne d'un homme d'Etat, je lui demande des explications. Allons ! je suis heureux de voir que l'honorable ministre a enfin cessé de lire. Je ne doute pas qu'il ne soit prêt à parler, et que même il ne condescende, cette après-midi, ou demain, ou un autre jour, à donner les renseignements que cette Chambre a le droit d'avoir.

Or, M. l'Orateur, comme je le disais lorsque l'honorable ministre s'est décidé à lever les yeux, je sens que je suis responsable en cette matière. L'honorable ministre a dit en cette Chambre : "Autorisez-moi à prolonger ce chemin jusqu'à Montréal, et j'en ferai une voie ferrée rémunératrice pour le Canada, ce ne sera plus une source de déficits, ce ne sera plus un fardeau pour les contribuables de ce pays." Malgré cette déclaration, lorsque l'on fait en cette Chambre l'assertion portant que $13,000,000 de taxes ont été imposés au peuple, l'honorable ministre reste à son siège et ne répond pas ; il ne daigne même pas dire à la population du Canada : "Je vais vous donner un état."

Dans ces circonstances, je dis que nous ne devrions pas nous en aller demain. Il

est nécessaire que nous restions ici plus longtemps ; il est nécesasire que la prorogation n'ait pas lieu maintenant ; il est à propos que nous gagnions une partie des $500 et que nous restions ici un peu plus longtemps.

M. McCREARY : J'aimerais demander à l'honorable député combien il a passé de jours à son siège, pendant cette session.

M. POPE : Je désire dire à l'honorable député pour sa gouverne spéciale, personnelle, que cela ne le regarde pas.

Quelques VOIX : Oh !

M. POPE : S'il n'avait pas été un de mes amis personnels et un nouveau membre de cette Chambre, je ne lui aurais pas fait cette réponse ; mais, je dois lui dire, je crois, que vu qu'il vient de l'ouest inculte, où les gens sont portés à se mêler de ce qui ne les regarde pas, je l'excuserai.

Je disais à l'honorable ministre que nous avions parfaitement le droit d'avoir une explication, et que, s'il nous faut rester ici plusieurs jours encore, nous y resterons. Je suis frais et dispos, et vu que l'honorable député de la province des prairies semble un peu fatigué, il peut s'en aller, et je resterai ici pour écouter l'honorable ministre. Mais nous allons avoir des explications. Nous avons droit à des explications sur ce sujet et nous allons les avoir. $13,000,000, M. l'Orateur ! Ces chiffres peuvent-ils être exacts ? Ils le sont, ou ils ne le sont pas. S'ils ne le sont pas, pourquoi l'honorable ministre ne se lève-t-il pour nous faire connaître la véritable situation ? Que craint-il ? Qui attend-il ? Pourquoi est-il si timide ? A qui désire-t-il parler avant de se lever ? Qu'est-ce qu'il a ?

Une VOIX : Il est très bien.

M. POPE : L'honorable député doit répondre de quelque façon. Cet honorable ministre qui vient des provinces maritimes, comme je l'ai dit l'autre jour en parlant pour lui dans la Chambre, un grand homme d'Etat, ex-premier ministre d'une grande province, venant ici se faire une réputation et proposant de prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal, disant qu'il va rendre ce chemin de fer rémunérateur, cet honorable ministre, dis-je, quand aujourd'hui nous voyons un député se lever en cette Chambre et dire, en s'appuyant sur les comptes publics, que le Canada a perdu $13,000,000 qu'il n'aurait pas perdu s'il n'avait jamais touché à ce chemin, n'a pas un mot à dire. Assurément, pour sa propre réputation, ou la réputation du cabinet auquel il appartient, il ne prendra pas cette attitude.

L'honorable ministre nous a traités d'une façon étrange. Nous reconnaissons tous que lorsque nous avons demandé des renseignements, lorsque nous avons demandé que des documents fussent déposés sur bureau de la Chambre, il a même été jusqu'à dire : " Ces documents sont pour ma gouverne personnelle. Je suis au-dessus du peuple ; je suis au-dessus des représentants du peuple. Moi, ministre des Chemins de fer et Canaux, ex-premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick, j'ai le droit d'avoir les renseignements payés par le peuple de ce pays et qu'il n'a aucun droit d'avoir."

Si j'ai bien compris, l'autre soir, M. l'Orateur, une divergence d'opinions a semblé exister entre lui et son chef, relativement à la question de savoir si ces documents devaient être déposés sur le bureau. Nous sommes habitués à ce traitement. Nous espérons que plus tard, peut-être demain ou quelque autre jour, l'honorable ministre reviendra à de meilleurs sentiments, produira ces pièces et montrera plus de bienveillance envers les honorables membres de la gauche. Mais voici un déficit de $13,000,000 qui lui crève les yeux, lorsqu'il a promis à la population du pays quil rendrait le chemin rémunérateur. Je serais surpris, M. l'Orateur, qu'il crût que nous allons laisser se terminer ce débat, ou que nous allons laisser proroger ce parlement, ou que nous allons laisser passer autre chose avant qu'il réponde à la question qu'on lui a posée.

J'ai déjà dit en cette Chambre, qu'à mon avis, l'on pouvait rendre ce chemin rémunérateur, et j'ai eu l'occasion, au nom d'hommes solvables, d'offrir au gouvernement d'exploiter ce chemin sur une base rémunératrice ; je lui ai offert de passer un bail de trente ans. Naturellement, le ministre a traité cette offre avec indifférence. Il semblait si certain de réaliser des bénéfices avec le chemin, que j'ai cru qu'il ne voulait pas même condescendre à écouter une proposition de cette nature. D'après les meilleurs renseignements que j'ai obtenus d'experts en chemins de fer, je ne doute pas que l'on puisse rendre l'Intercolonial rémunérateur, mais la chose ne peut jamais arriver avec une administration comme celle d'aujourd'hui. La houille, les traverses, tous les approvisionnements d'un bout à l'autre du chemin sont achetés pour des fins politiques. Sous tous ces rapports, l'on favorise des amis politiques, et chaque item contribue à grossir les énormes dépenses. A chacune des têtes de ligne, les marchandises que l'on peut transporter pour $1 sur le chemin de fer du Grand Tronc ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, il en coûte $3 lorsqu'on les transporte sur le chemins de fer Intercolonial. Examinez le matériel d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, d'un bout à l'autre de la voie, le nombre d'hommes et leurs salaires, et comparez cela avec l'état où se trouvent d'autres grandes lignes du Canada, et vous comprendrez facilement ce qui arrive sur l'Intercolonial.

Au commencement de la session, nous avons entendu parler d'une commission, et javais cru que le ministre était arrivé à la

conclusion qu'il fallait toute une vie d'expérience pour faire un gérant de chemin de fer. Je croyais que le ministre était arrivé à la conclusion que le chemin de fer le rejetait, mais je n'ai jamais pensé quil le rejetait avec un fardeau de $13,000,000. Je croyais que le ministre avait reconnu qu'il n'était pas fait pour administrer un chemin de fer ; personne ne l'en blâme, cest un politicien dans sa province. Les comptes du chemin de fer Intercolonial qui nous sont présentés ne sauraient nous donner une idée de la situation financière du chemin, et je croyais que nous aurions une enquête pour nous permettre de constater où en sont les choses. Je ne dis pas qu'une partie de ces choses n'arriveraient pas sur le chemin de fer Intercolonial, quelque fût le gouvernement au pouvoir, mais je dis que le ministre a promis au pays une meilleure administration, et nous voyons que non seulement ses promesses ne sont pas remplies, mais que par une comptabilité irrégulière et d'autres moyens, $13,000,00 qui devraient être en évidence se trouvent cachés et le pays ne peut pas en prendre connaissance. Lorsque l'on fait cet énoncé dans la Chambre, en présence du ministre, il refuse de se lever et de dire s'il est exact ou faux.

Si je comprends bien, le ministre a un élévateur à Saint-Jean, N.-B., et j'aimerais savoir combien de grain l'on y a mis, et combien il en a coûté pour y mettre le grain. Je crois savoir que l'on en a mis dans l'élévateur une cargaison qui a fait perdre $10,000. Or, c'est une affaire qui rapporte des bénéfices. Lorsque l'on construisait cet élévateur, et que le ministre demandait des soumissions, je me rappelle parfaitement que d'importantes maisons d'entrepreneurs étaient représentées ici. Je connais certaines personnes qui n'ont pas voulu se donner la peine de préparer une soumission parce qu'elles se sont aperçues que ce n'était pas une question d'affaires.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : J'aimerais voir l'honorable député préciser et nous expliquer ce qu'il veut dire.

M. POPE : Voici ce que je veux dire. Un entrepreneur a l'habitude, après avoir calculé le nombre de pieds de bois, la quantité de clous, de fer et d'appareils mécaniques que nécessite la construction d'un élevateur de ce genre, après avoir estimé le coût de la main-d'œuvre, etc., de se réserver une marge de 10 à 15 pour 100 de profit, et de soumissionner ainsi en connaissance de cause. Voilà la voie honorable qu'il faut suivre ; mais, dans le cas actuel, on lui a dit qu'il ne pouvait se faire adjuger l'entreprise en soumissionnant de cette manière et que le seul moyen d'arriver était d'envoyer une soumission très basse et de courir la chance d'obtenir plus tard du gouvernement un règlement favorable.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député veut-il insinuer que j'ai fait une semblable déclaration à un entrepreneur, ou qu'un fonctionnaire de mon département ait, à ma connaissance, ou avec mon consentement, conseillé la chose à un soumissionnaire ? Si l'honorable député veut dire, sous sa responsabilité de membre de cette Chambre, qu'il possède des renseignements qui l'autorisent à tenir un pareil langage, j'aimerais le voir nous les communiquer.

M. POPE : M. l'Orateur——

Quelques VOIX : Donnez le nom des entrepreneurs.

M. POPE : Je n'hésite pas à me rendre à votre demande. Les entrepreneurs dont je parlais sont J. S. Metcalfe et Cie, de Chicago ; vous les connaissez peut-être.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je voudrais connaître le nom de la personne qui vous a fourni ces renseignements.

M. POPE : Ce sont là les entrepreneurs qui avaient l'intention de soumissionner.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Qui a dit à l'honorable député qu'une personne, prétendant parler en mon nom ou au nom du gouvernement, avait fait semblable déclaration ?

M. POPE : Vous voulez que je dise qui vous représentait ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Certainement.

M. POPE : Je ne pourrais le dire. La chose m'est impossible, mais l'intermédiaire—car on voit surgir ce personnage toutes les fois que le gouvernement actuel a une entreprise à adjuger. Je pense que vous le connaissez. C'est John Connors.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je défie l'honorable député de citer une seule personne, représentant le gouvernement ou le département, qui ait eu l'ombre d'une raison de tenir un pareil langage.

Quelques VOIX : Donnez les noms.

Des VOIX : Rétractez-vous.

M. POPE : Voilà qui devient intéressant.

Honorable M. ROSS : Dites plutôt scandaleux.

Quelques VOIX : Donnez les noms.

M. POPE : Un peu de patience. J'étais ici avant quelques-uns d'entre vous et je serai ici après quelques-uns d'entre vous.

M. l'ORATEUR : Je demanderai à l'honorable député de s'adresser à l'Orateur.

M. POPE : C'est ce que je ferai lorsque le reste de la Chambre ne s'adressera pas à moi. Je veux avoir la liberté de me défendre.

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit s'adresser à l'Orateur. Les interruptions ne seront pas tolérées.

M. POPE : Je vous demande pardon, M. l'Orateur, si j'ai oublié un instant que vous étiez là ; c'est bien malgré moi. J'ai fait cette assertion——

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je défie l'honorable député de faire une déclaration.

M. POPE : Je suis enchanté de constater que l'honorable ministre consent à parler, quand bien même ce ne serait que dans un mouvement de colère. C'est un encouragement pour l'avenir. Il n'y a pas de doute qu'il sera plus facile que par le passé d'obtenir de lui les renseignements dont nous aurons besoin.

Ce M. Connors, M. l'Orateur, est l'intermédiaire. Je ne connais pas les fonctions qu'il exerce ; je ne sais pas s'il est un des employés du gouvernement. Je sais qu'il est venu ici afin de travailler dans ses intérêts ou dans ceux de son parti. Je ne puis dire précisément dans lesquels, car je n'étais pas chargé de le surveiller.

M. Connors est venu ici et il a paru parler avec autorité. Une conversation très intéressante a eu lieu entre lui et M. Metcalfe, un de mes amis d'enfance. M. Connors invita M. Metcalfe à faire un bout de promenade, pensant que M. Metcalfe, vu que j'étais une de ses vieilles connaissances, pourrait m'induire à plaider sa cause auprès de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux. M. Connors ouvrit la conversation par ces mots : " Vous connaissez M. Pope depuis plusieurs années ? " " Oui ", répondit M. Metcalfe. M. Connors ajouta : " C'est un brave garçon, mais ce n'est pas l'homme qu'il faut ; il n'a pas l'élasticité de caractère que l'occasion exige."

Que voulait dire M. Connors par ces paroles ? Le ministre des Chemins de fer et Canaux pourrait nous le dire. Il connaît intimement M. Connors. S'il affirme que cet homme parlait sans autorité, c'est son affaire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Si l'honorable député veut dire que M. John Connors avait l'ombre d'une raison de parler en mon nom, il se trompe. Jamais je n'ai autorisé M. Connors ou qui que ce soit à faire une semblable déclaration ou à faire entendre qu'on pouvait se faire adjuger une entreprise par le département sans se conformer à l'usage établi et sans passer par la voie ordinaire.

M. POPE : J'accepte la déclaration de l'honorable ministre, car il sait certainement mieux que moi à quoi s'en tenir. Je lui ai simplement donné ma version de l'affaire telle qu'on me l'a communiquée. Je me permettrai de lui faire observer que son entourage laisse beaucoup à désirer. A Lévis, c'est M. William Pugsley que nous rencontrons. Il surgit toujours au bon moment un homme doué d'une grande élasticité de caractère ; c'est là ce qu'on demande. Ainsi, personne ne peut aller à l'hôtel Windsor, à Montréal, traiter d'affaires départementales, sans passer par un certain cabinet. C'est ce que le public appelle la barrière de péage de Blair. Je n'irai certainement pas aussi loin ; mais on m'a dit que c'est là que l'on amenait les visiteurs pour les préparer à une entrevue avec le ministre. L'on m'a affirmé que si leur attitude n'était pas assez humble et que s'ils faisaient mine de résister à ce qu'on leur demandait, on leur administrait une bonne dose de " Sel d'Abbey " afin de les toucher de la grâce. Que l'honorable ministre parcoure la liste des actionnaires de la compagnie qui exploite le " Sel d'Abbey ", et il verra que ce qu'on dit est assez vraisemblable. Vous lirez là les noms de personnes qui, à maintes et maintes reprises, ont eu des négociations avec le ministre des Chemins de fer et le gouvernement au sujet de l'adjudication d'entreprises publiques.

Je ne saurais dire quels sont ces rapports qui existe entre lui et la compagnie qui exploite le " Sel d'Abbey "; mais on dit qu'il y a là une barrière de péage pour les personnes qui veulent rencontrer l'honorable ministre et que si celles-ci sont d'humeur trop belliqueuse et n'ont pas l'élasticité de caractère qu'il faut pour traiter avec le gouvernement, on leur administre la médecine convenable, dose sur dose, afin de les assouplir et de les rendre plus malléables.

L'honorable ministre des Chemins de fer dira peut-être que mes observations ne peuvent atteindre son département ; mais je vous prie de croire que je n'invente rien, que l'histoire des faits que je viens de signaler coure les rues de Montréal. La liste des actionnaires m'a été donnée par des hommes qui s'étonnaient de l'existence d'un pareil état de choses. Nous voyons ce nommé Connors venir dans le pays et chercher à s'insinuer dans nos affaires, et l'honorable ministre ne niera pas les visites que cet homme a faites à son bureau. Je ne pourrais dire ce qui s'est passé lorsqu'ils se sont trouvés en tête à tête. Mais, si je ne me trompe, ce personnage n'est venu à Ottawa que pour intriguer. Il avait l'élasticité de caractère voulue pour pénétrer dans le département des Chemins de fer. Quant à ce qu'il a fait ici, je l'ignore. Mais l'honorable ministre nous le dira sans doute, et lorsqu'il daignera répondre, nous devrons accepter ses déclarations.

J'espère que l'honorable ministre poussera la condescendance encore plus loin et daignera nous fournir des explications au sujet de ces $13,000,000. Nous venons de découvrir qu'il n'avait pas encore perdu l'usage de la parole, qu'il possédait un organe sonore et qu'il connaissait parfaitement la langue anglaise. C'est ce qui me fait espérer qu'il nous donnera les explications que nous lui demandons afin de réduire à néant l'accusation que l'on porte contre lui et contre le

gouvernement au sujet de ces $13,000,000. Autrement, que penser de l'administration de son département? Que penser de la parole d'honneur qu'il nous donnait en cette enceinte, il y a cinq ou six ans, lorsqu'il nous demandait de voter des millions pour prolonger l'Intercolonial jusqu'à Montréal? Il a alors exposé publiquement la politique qu'il entendait suivre, et il m'a prié, ainsi que tous les membres de cette Chambre, de l'appuyer en cette circonstance.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable député ne se rapelle-t-il pas comme moi qu'il était un de ceux qui m'ont demandé d'acheter ce chemin?

M. POPE : Je n'ai jamais fait de sollicitations auprès de l'honorable ministre. J'ai simplement dit que j'étais prêt à approuver le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal et que le gouvernement et le ministre des Chemins de fer devaient assumer la responsabilité de cet acte administratif. J'ai dit que si la politique qu'il inaugurait ne produisait pas les résultats qu'il avait promis à la population du pays, je l'en blâmerais. Et aujourd'hui, je lui reproche de ne pas se lever et réfuter l'accusation que l'on porte contre lui au sujet de ces $13,000,000. Il faut donc que la somme soit bien grosse pour qu'il se donne la peine de se lever. Est-ce qu'une somme de $13,000,000 le laisse indifférent? Il est temps qu'un membre de la droite qui l'a appuyé par le passé, montre aujourd'hui assez d'indépendance pour parler sur cette question. Il est temps que le premier ministre dise à son collègue de donner au peuple des explications au sujet de ces $13,000,000.

M. JABEL ROBINSON (Elgin) : Les accusations que l'honorable député de Compton vient de formuler sont du nouveau pour moi. Je n'avais pas la moindre idée de l'accusation que l'on porte contre le gouvernement d'avoir fait perdre $13,000,000 au pays par sa mauvaise administration de l'Intercolonial. Je pense que, si l'honorable député de Compton avait des raisons de formuler une semblable accusation, il aurait dû le faire avant aujourd'hui. On devrait nommer une commission chargée de faire une enquête sur la matière, et pour ma part, je serais disposé à rester ici jusqu'à ce que la question ait été éclaircie.

Quoi qu'il en soit, si j'ai bien compris la motion dont la Chambre est saisie, il ne s'agit en ce moment de l'Intercolonial qu'en ce qui concerne notre budget. Les dépenses ont été lourdes et la question est de savoir si le pays peut supporter le fardeau qu'on lui impose. Je remarque que les membres des deux côtés de la Chambre désirent avoir un budget considérable. Lorsque je me rappelle ce qui s'est passé hier, j'en arrive à la conclusion qu'il n'y a, dans cette enceinte, que six députés qui aient le droit de voter en faveur de cet amendement—deux de la droite et quatre de la gauche.

Je ne m'oppose pas à ce qu'on dépense de l'argent, car il faut favoriser les améliorations et le progrès, mais agissons d'une manière judicieuse. S'il est démontré que ces dépenses ne sont pas fructueuses, qu'une partie de notre argent est mal employée, il faut jeter le cri d'alarme, afin que le peuple puisse agir à la première occasion qui lui sera offerte.

Le vote est pris sur l'amendement (M. Borden, Halifax) :

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Kidd,
Bell (Addington),	Lancaster,
Bennett,	LaRivière,
Birkett,	Lefurgey,
Blain,	Lennox,
Borden (Halifax),	Maclean,
Boyd,	McGowan,
Broder,	McLeod,
Bruce,	Monk,
Calvin,	Morin,
Clancy,	Osler,
Clarke,	Pope,
Cochrane,	Pringle,
Culbert,	Richardson (Grey),
Fowler,	Robinson (Elgin),
Gilmour,	Rosamond,
Hackett,	Sherritt,
Haggart,	Smith (Wentworth).
Halliday,	Sproule,
Henderson,	Taylor,
Hughes (Victoria),	Tolton,
Ingram,	Vrooman,
Johnston (Cardwell),	Wallace,
Kaulbach,	Wilmot, et
Kemp,	Wilson.—51.
Kendry,	

CONTRE :

Messieurs

Archambault,	Lewis,
Bazinet,	Logan,
Belcourt,	Lovell,
Bernier,	Loy,
Blair,	Macdonald,
Bourassa,	Mackie,
Bourbonnais,	Maclaren (Huntingdon),
Britton,	McCarthy,
Brown,	McCool,
Bruneau,	McCreary,
Bureau,	McEwen,
Calvert,	McGugan,
Champagne,	McIsaac,
Christie,	McKinnon,
Copp,	McLennan,
Cowan,	Madore,
Davies (sir Louis),	Malouin,
Davis,	Marcil (Bagot),
Delisle,	Marcil (Bonaventure),
Demers (Lévis),	Martineau,
Demers (Saint-Jean),	Matheson,
Desmarais,	Meigs,
Dugas,	Mignault,
Emmerson,	Monet,
Erb,	Morrison,
Ethier,	Oliver,
Fielding,	Parmelee,
Flint,	Paterson,
Fortier,	Préfontaine,
Fortin,	Proulx,
Gallery,	Reid (Ristigouche),
Gauvreau,	Roche (Halifax),

Geoffrion,	Ross (Ontario),
German,	Ross (Rimouski),
Gibson,	Ross (Victoria),
Girard,	Rousseau,
Gould,	Russell,
Guthrie,	Schell,
Harwood,	Sifton,
Holmes,	Stephens,
Horsey,	Sutherland (Essex),
Hughes (King, I.P.-E.),	Sutherland (Oxford),
Johnston (Cap-Breton),	Talbot,
Kendall,	Tarte,
Lang,	Thompson,
Laurier (L'Assomption),	Tobin,
Lavergne,	Tolmie,
LeBlanc,	Tucker,
Legris,	Turcot, et
Lemieux,	Wright.—100.

ABSTENTIONS SIMULTANEES.

Messieurs

Dobell,	Brock,
McColl,	Ward,
Cartwright (sir Rich'd),	Tupper,
Dyment,	McCormick,
Johnston (Lambton),	Simmons,
Fitzpatrick,	Casgrain,
Fraser,	Bell (Pictou),
Hyman,	Carscallen,
Bickerdike,	Roddick,
Smith (Vancouver),	Reid (Grenville),
Fisher,	Barker,
Galliher.	Prior,
Maxwell,	Earle,
Scott (Assa.),	Roche (Marquette),
Heyd,	Cargill,
Charlton,	Tisdale,
Laurier (sir Wilfrid),	Northrup,
Borden (King, N.-E.),	Ball,
Angers,	Robinson,
Turcot,	Hale,
Edwards,	Ganong,
Mulock,	McLaren (Perth),
Douglas,	McIntosh,
Murray,	Seagram,
Carroll,	Lavell,
Costigan,	Clare,
Wade,	Gourley,

L'amendement est rejeté.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. HENRI BOURASSA (Labelle) : Avant que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, je ferai quelques observations au sujet de certains documents produits sur un ordre que cette Chambre a donné en mai dernier. Comme tous mes collègues le savent, j'ai, à maintes reprises, insisté pour qu'on déposât ces documents sur le bureau. A une heure, j'en ai reçu une partie.

La Chambre a voté deux ordres le même jour—l'un concernant la correspondance qui a eu lieu entre les gouvernements anglais et canadien au sujet des commissions que l'on offrait aux officiers canadiens dans l'armée anglaise, et l'autre concernant la correspondance qui a eu lieu entre les mêmes gouvernements au sujet de la gendarmerie de l'Afrique occidentale.

En réponse au premier ordre, on a produit de nombreux documents relatifs aux commissions que l'on devait accorder à des officiers canadiens dans l'armée anglaise, comprenant les commissions qui ont été données à des officiers canadiens dans la gendarmerie de l'Afrique occidentale.

Mais on n'a pas produit un seul document en conformité du second ordre de la Chambre. J'ignore les raisons de cette anomalie. Je ne suppose pas que la correspondance ait été très volumineuse. J'ai demandé des documents relatifs à une question qui est du domaine public, à une question qui a été discutée dans les journaux politiques et militaires, et qui intéresse vivement le pays. L'objet de ma motion était de rendre publiques les conditions auxquelles ces commissions avaient été offertes à des officiers canadiens. En outre, je voulais savoir qui avait pris l'initiative de la chose, l'Angleterre ou le Canada. Je crois que le parlement a le droit d'avoir ces documents.

Mais Son Excellence, ou le gouvernement, a jugé à propos de ne laisser produire qu'une partie de ces documents. En parcourant à la hâte ceux qui ont été déposés sur le bureau à une heure, je me suis convaincu que les documents qui manquent sont probablement à Rideau-Hall. Au nombre des pièces qui ont été produites, se trouvent plusieurs lettres échangées entre le Gouverneur-général et M. Chamberlain et entre le Gouverneur-général et lord Roberts. Quelques-uns de ces documents font mention de lettres qui n'ont pas été produites. Par exemple, il y a une dépêche, en date du 9 avril, de M. Chamberlain à lord Minto, se référant à une dépêche du 6 avril et à une autre du 24 mars 1900, marquée " confidentielle," laquelle le secrétaire d'Etat pour les Colonies recommande à lord Minto de communiquer à ses conseillers. Ou la dépêche a été communiquée aux conseillers de Son Excellence, ou elle ne l'a pas été. Ou le Gouverneur-général s'est conformé aux ordres du secrétaire d'Etat, ou il ne s'y est pas conformé. S'il n'a pas suivi les instructions qu'il a reçues de M. Chamberlain, le pays devrait le savoir. S'il les a suivies, les documents contenannt les renseignements qu'il devrait communiquer à ses conseillers auraient dû être déposés sur le bureau de la Chambre.

On me dira, peut-être, qu'il y a un bon nombre de communications d'une nature confidentielle entre le Gouverneur général et le secrétaire d'Etat pour les Colonies. Je sais que le Gouverneur général n'est pas simplement le représentant de la Couronne au milieu de nous, mais qu'il est en outre un fonctionnaire du gouvernement anglais. Je reconnais parfaitement au Gouverneur général le droit d'échanger des lettres confidentielles avec le secrétaire d'Etat ; mais je ne lui reconnais pas le droit de communiquer au gouvernement du Canada des instructions qu'il aurait reçues du bureau Colonial sans déposer devant le pays les documents qui les contiennent. Il est passé le temps où l'on pouvait gouverner le Canada au moyen

de messages secrets échangés entre Rideau-Hall et Downing-Street.

Le parlement a le droit de savoir pourquoi on ne produit pas cette correspondance. Et, si on a marqué du mot " confidentielles " des dépêches qui ont induit le gouvernement canadien à fournir des soldats à l'armée anglaise, il faut l'effacer et produire ces documents. Ce mot-là n'a pas empêché la transcription de certaines lettres de Son Excellence qui se trouvent au dossier déposé sur le bureau de la Chambre. Pourquoi ne pas avoir produit les autres?

Il est évident qu'il y a eu une discussion entre Son Excellence et ses conseillers au sujet de l'autorité qui devait déterminer à quels officiers canadiens on accorderait ces commissions dans l'armée anglaise. J'ai une opinion bien arrêtée sur le sujet et je l'ai exprimée très clairement. Je suis de l'avis de la " Canadian Military Gazette ", et je dis que le gouvernement canadien n'aurait jamais dû permettre aux autorités impériales d'organiser un mouvement dans le but d'induire les officiers canadiens à passer en Angleteere.

L'un des documents produits démontre clairement que l'objet que l'on a en vue en offrant ces commissions dans la gendarmerie d'Afrique à nos officiers canadiens, c'est de les enrôler d'une manière permanente dans l'armée anglaise. On offre de les transporter gratuitement jusqu'en Afrique ; on les prendra à l'épreuve durant quelques années ; et on leur donnera un congé pour aller en Angleterre et retourner en Afrique, mais non pour venir au Canada. Donc l'opinion de la " Canadian Military Gazette " se trouve aujourd'hui parfaitement corroborée, et il est bien clair que ces commissions que l'on offre à nos officiers dans l'armée impériale, et surtout dans la gendarmerie de l'Afrique occidentale, sont tout simplement un moyen d'envoyer nos canadiens se fixer en Afrique.

En ma qualité de Canadien, je soutiens qu'il n'est pas du devoir du Gouverneur général ou de ses conseillers—de quelque loyauté que l'on puisse faire parade à l'égard de l'Angleterre—d'inviter nos jeunes gens à aller coloniser l'Afrique. Nous faisons de grands sacrifices pour garder ici notre jeunesse et pour encourager l'immigration, et nous ne devrions pas favoriser un mouvement de cette nature. J'irai plus loin et je dirai qu'on ne devrait pas offrir aux gradués de l'Ecole militaire Royale de Kingston, des commissions dans l'armée impériale. Qu'un Canadien aille librement s'enrôler dans l'armée anglaise, je ne m'y oppose pas ; mais je ne veux pas qu'on puise dans le trésor public pour payer ses frais de voyage. Quelle est l'idée qui a présidé à la fondation de cette école et quelle est le but que nous poursuivons en la maintenant ? Apprendre l'art militaire à nos jeunes Canadiens. Vous formez là des hommes capables de commander notre milice afin qu'au moment du danger nous ayons des officiers qui sachent conduire nos soldats à la défense de la patrie. Maintenant, à la clôture des cours de l'Ecole militaire de Kingston, les officiers anglais pourront venir ici et enlever nos meilleurs officiers et nos meilleurs miliciens pour les enrôler, d'une manière permanente, nous dit la dépêche de M. Chamberlain à lord Minto, et les envoyer en Afrique ou ailleurs.

Que la majorité de cette Chambre déclare, si elle le veut, qu'il est du devoir du Canada de venir au secours de l'empire britannique chaque fois qu'il sera en danger. je respecterai ce sentiment ; mais je dis qu'un député fidèle au mandat qu'on lui a confié n'a pas le droit de taxer le peuple canadien afin de former des officiers pour l'armée anglaise. L'Angleterre fait des dépenses considérables afin de maintenir son armée et instruire ses officiers. Nous ne lui demandons pas un sou pour l'entretien de notre milice et l'instruction de nos officiers. Depuis 50 ans nous taxons le peuple canadien pour payer les dépenses qu'entraîne notre milice sans demander un sou au gouvernement anglais. Nous avons voté deux item destinés au paiement des dépenses que nécessite la défense du pays. A maintes reprises, on nous a dit que c'était là le seul objet que l'on avait en vue. Mais si l'on choisit la fleur de nos jeunes gens et l'élite de nos jeunes officiers de Kingston, si l'on prend nos meilleurs hommes pour les donner à lord Lansdowne et à M. Chamberlain qui les enverront servir le gouvernement britannique à Sierra Leone, au Transvaal ou dans la Rhodésie, et en feront peut-être des colons pour mettre en valeur les terres que Cecil Rhodes possède dans le nord de la Rhodésie et qu'il n'a pu peupler de sujets anglais. Je dis que nous taxons le peuple canadien sous de faux prétextes, et que, sous le manteau de la loyauté, nous aidons le gouvernement anglais à servir les intérêts égoïstes de quelques individus.

Je ne reviendrai pas sur le passé. L'objet de cette motion est tout à fait étranger à la question de la guerre de l'Afrique australe. Cette question serait peut-être revenue sur le tapis si la correspondance mentionnée dans l'autre ordre de la Chambre eût été produite. Il y a trois mois que je demande ces documents, mais en vain. Cette correspondance a simplement trait à l'offre que l'on a faite de donner à des officiers canadiens des commissions dans l'armée anglaise. Si nous permettons à nos jeunes gens de s'enrôler dans l'armée impériale, au moins ne dépensons pas les deniers publics pour leur en donner les moyens.

Lorsque je dis qu'il ne faut pas favoriser l'enrôlement des nôtres aux dépens du peuple canadien, je veux que l'on me comprenne bien. Je ne veux pas dire que nous payons pour envoyer nos jeunes gens là-bas et pour les y maintenir ; mais que nous

avons payé leurs frais d'éducation militaire, que chaque année nous avons voté un budget considérable pour la milice, et qu'il n'est pas juste de laisser le gouvernement anglais choisir nos jeunes gens afin de les enrôler dans l'armée impériale.

Il n'y a pas de doute que l'armée anglaise a besoin d'être réformée et améliorée, et j'espère que la Grande-Bretagne regagnera bientôt le prestige qu'elle a perdu dans l'Afrique Australe. La majorité de cette Chambre peut bien voter autant d'argent qu'elle le voudra pour envoyer des contingents en Afrique, mais elle doit dire franchement au peuple ce qui se fait et ce qui se passe.

Il y a dans la correspondance produite une longue dépêche dans laquelle lord Strathcona dit au gouvernement qu'il a fait tous ses efforts afin de faire augmenter le nombre des commissions destinées aux officiers canadiens. Je crois que notre représentant en Angleterre a tort de dire au gouvernement anglais que plus il nous enlèvera de jeunes officiers mieux ce sera pour notre pays.

Comme je l'ai dit, je ne veux pas faire obstacle au départ des officiers canadiens qui voudront prendre du service dans l'armée impériale, mais je crois que notre gouvernement ne doit pas les encourager à nous quitter. Le devoir du gouvernement est d'organiser la défense du pays, mais non de permettre à des agents britanniques de venir nous enlever la fleur de nos jeunes officiers pour coloniser les possessions désertes de la Grande-Bretagne.

M. McCREARY : Comment retenir ceux qui veulent partir ?

M. BOURASSA : Je dis que le gouvernement canadien ne doit pas se faire l'instrument du gouvernement anglais en cette matière. Je ne puis dire si notre gouvernement a joué ce rôle ; mais lord Minto et M. Chamberlain ont offert dans la gendarmerie de l'Afrique occidentale certaines commissions avec l'entente que ceux qui les accepteraient seraient employés d'une façon permanente, et que le seul congé qu'ils obtiendraient serait pour aller en Angleterre et revenir sans pouvoir se rendre au Canada, ainsi que les dépêches nous l'apprennent.

Je dis que c'est là un moyen déguisé d'envoyer nos Canadiens à Sierra-Leone et dans la Rhodésie afin de leur faire coloniser ces régions. Voilà l'avis que la " Canadian Military Gazette " a exprimé à maintes reprises ; voilà l'opinion du Witness, de Montréal, et de plusieurs autres journaux indépendants du Canada. Mais nous n'avons pas encore les documents relatifs à cette question, et je donne avis que le premier jour de la prochaine session je renouvellerai la demande que j'ai faite et que la Chambre a approuvée. Je ne blâme pas le gouvernement en cette matière, car presque tous les documents qui manquent font partie de la correspondance qui a eu lieu entre le Gouverneur général et le bureau du Secrétaire d'Etat pour les colonies.

Ici, permettez-moi de dire que j'aimerais voir les conseillers de Son Excellence, pendant les vacances parlementaires, faire comprendre au Gouverneur général qu'avant d'être le serviteur du gouvernement britannique, il est le chef de l'exécutif canadien, et qu'il n'a pas le droit de cacher au parlement du Canada des documents qui——

M. l'ORATEUR : A l'ordre. L'honorable député n'a pas droit de parler d'une manière irrévérencieuse du Gouverneur général. L'article 3 des règlements de cette Chambre défend un pareil langage.

M. BOURASSA : Quelles sont les paroles que je dois retracter ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député a dit que le Gouverneur général n'avait pas tenu une conduite correcte dans ses rapports avec ses conseillers. Je lui demanderai de retirer ces expressions. Je ne me rappelle pas exactement les termes dont il s'est servi, mais l'honorable député doit se les rappeler. Il est de mon devoir de lui demander de rétracter les paroles blessantes qu'il a prononcées.

M. BOURASSA : Je ferai observer à M. l'Orateur que je n'ai pas dit que le gouverneur général n'avait pas tenu une conduite correcte. J'ai dit que j'aimerais voir les conseillers de Son Excellence lui représenter qu'elle n'a pas le droit de cacher aucun document. Sont-ce là les paroles que vous m'ordonnez de rétracter ?

M. l'ORATEUR : L'honorable député doit se rappeler mieux que moi les expressions dont il s'est servi. J'ai parfaitement compris qu'il tenait un langage irrévérencieux envers le Gouverneur général ; langage qui ne peut être toléré dans cette enceinte.

M. BOURASSA : Sans doute, je veux toujours rester dans les limites assignées au débat. Je suis prêt à rétracter tout ce qu'on peut interpréter comme irrévérencieux à l'égard du Gouverneur général, car je n'ai jamais eu l'intention de manquer de respect à cet auguste personnage. J'ai simplement voulu dire que, pour entretenir en son plein la loyauté du Canada envers la Couronne britannique et pour maintenir les bonnes relations qui doivent exister entre le représentant du Roi en ce pays et ses conseillers et les Chambres, on doit agir avec une parfaite franchise à l'égard du peuple canadien. Au sein du parlement allemand, il me serait permis de critiquer les actes de l'empereur, ainsi qu'on le fait là-bas.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. BOURASSA : Mais, dans ce pays, nous ne jouissons pas du même privilège et c'est pourquoi je rétracte tout ce que j'aurais pu dire d'irrévérencieux, suivant vous, M. l'Orateur, à l'adresse de Son Excellence.

Le MINISTRE DU COMMERCE (l'honorable sir Richard Cartwright) : Je ne veux dire que quelques mots. Si l'honorable préopinant croit avoir raison de se plaindre des conseillers de Son Excellence, il est parfaitement libre de les censurer. Mais il n'a pas le droit de s'attaquer au Gouverneur général, qui ne relève pas des Chambres. Quant à nous, nous sommes prêts à prendre la responsabilité des actes de Son Excellence, car si nous reculions devant ce devoir, nous cesserions d'être les conseillers de la Couronne.

Je ne veux pas abuser de la patience de la Chambre. Je me contenterai de dire qu'il peut y avoir certains documents qu'il est impossible de produire, vu leur nature confidentielle, mais il est évident que tous les renseignements qui concernent la question ont été fournis, bien que je n'aie pas eu l'occasion de faire une étude spéciale du dossier qui a été déposé sur le bureau.

Il ne faut pas oublier que nous formons partie de l'empire britannique et que, suivant moi, le souverain a le droit de faire appel à tous ses sujets d'un bout à l'autre de l'empire et de leur demander de défendre leur commune patrie par les moyens qu'il juge convenable de prescrire. Ce n'est pas là insulter le peuple canadien, mais, au contraire, c'est lui faire honneur et proclamer que ses officiers et ses soldats se sont si bien conduits dans la dernière campagne, que les autorités impériales désirent savoir si elles pourraient s'assurer les services des officiers canadiens. Personne n'est contraint de s'enrôler dans l'armée anglaise ; et le souverain qui préside aux destinées de l'empire, et ses conseillers ont certainement le droit d'inviter les citoyens qui désirent se livrer à la carrière militaire à se ranger sous le drapeau anglais.

Ainsi, je dirai que l'honorable député (M. Bourassa) se trompe fort sur la nature du lien qui unit ce pays à la Grande-Bretagne s'il pense que les hommes qui ont quitté l'école militaire de Kingston pour servir dans l'armée anglaise n'ont pas en même temps servi le Canada. Nous avons fondé et maintenu cette école pour des fins d'instruction militaire et nous avons droit d'être fiers de ces jeunes gens auxquels le gouvernement impérial a offert des commissions dans l'armée anglaise ; et il me fait plaisir de faire remarquer à l'honorable préopinant (M. Bourassa) que parmi ces jeunes gens, quelques-uns de nos compatriotes d'origine française se sont distingués entre tous. Je lui rappellerai en outre que l'officier qui a reçu la plus haute distinction en récompense de sa conduite dans la campagne du Sud-africain est un Canadien-français, le fils d'un de nos juges de la cour Suprême. Je crois exprimer l'opinion de l'écrasante majorité de mes compatriotes d'origine française en disant qu'il n'y a pas un homme, excepté l'honorable député, qui trouve à redire parce que le gouvernement anglais cherche à obtenir, dans les rangs de nos jeunes officiers, des recrues pour la défense de l'empire en Afrique australe ou ailleurs.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Je ne veux dire qu'un mot afin de manifester mon approbation des éloquentes et justes paroles que vient de prononcer le ministre du Commerce. Il est du devoir des conseillers de Son Execllence de prendre la responsabilité de tous ses actes. De là il résulte que ce sont les ministres qu'il faut critiquer et non le Gouverneur général. C'est pour cette raison qu'on a toujours considéré comme absolument inconvenant de s'attaquer au souverain ou à son représentant.

Le ministre du Commerce a dit que les services des Canadiens qui se sont distingués en Afrique n'avaient pas été perdus pour le pays ; je partage son sentiment. En passant, je féliciterai les Canadiens-français des honneurs que vient d'obtenir l'un des leurs, sir Percy Girouard qui, par sa conduite pendant la présente campagne, a mérité une distinction dont tous nos concitoyens doivent être fiers.

J'ajouterai, en outre, que ce serait faire preuve d'un suprême égoïsme que de refuser à la Grande-Bretagne les services de nos soldats, car elle n'a jamais hésité à nous envoyer ses officiers les plus distingués afin de développer ici l'éducation militaire. Je ne parle pas simplement du commandant en chef de notre armée, mais aussi de ces officiers attachés au département de la Milice, de ces hommes qui, sortis des rangs de l'armée anglaise, ont rendu les plus grands services au pays.

Pour cette raison et pour celles que le ministre du Commerce a si bien exprimées, je crois qu'il n'y a pas lieu, le moins du monde, de critiquer l'attitude du gouvernement en cette affaire.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-nord) : Je ne veux pas parler sur ce sujet, car j'estime que le ministre du Commerce et le chef de l'opposition ont fait bonne justice des critiques du député de Labelle (M. Bourassa).

Je veux dire un mot au sujet d'un item que le ministre des Finances a eu l'obligeance de tenir en suspens pour un jour ou deux et que le ministre de la Milice avait promis de prendre en sa plus sérieuse considération; je veux parler du cas du colonel Van Wagner. On avait demandé—et le ministre avait promis de se rendre à cette demande—de biffer son nom de la liste des officiers en retraite et de le porter sur celle des officiers en disponibilité.

Quant à l'autre sujet que cet item me fournissait l'occasion de traiter, je l'aborderai l'an prochain. Je remercie le ministre des Finances d'avoir suspendu cet item que je laisserai maintenant adopter volontiers.

La motion est adoptée.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend sa séance à huit heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTREAL ET DES COMTES DU SUD.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 112) "Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud."—(M. Carroll.)

M. FLINT : Je veux donner quelques explications personnelles au sujet de ce bill. Lorque j'ai proposé de le renvoyer au comité des ordres permanents, j'ai dit que le comité des chemins de fer avait examiné le bill à la hâte, à la fin d'une de ses séances et que c'était pour cette raison que l'on n'avait pas remarqué la différence qui existe entre la pétition et le projet de loi. J'ai constaté, depuis, que le comité des chemins de fer avait adopté ce bill au commencement et non à la fin d'une de ses séances. Comme quelques-uns de mes collègues m'ont affirmé que ma déclaration était de nature à modifier leur opinion, je désire la rétracter. Je n'ai aucun intérêt dans ce projet de loi. Le comité des ordres permanents s'est rendu à la demande de la Chambre qui l'avait prié d'étudier de nouveau ce bill, et il a constaté qu'il existait une différence entre l'avis et la pétition, mais il a, tout de même, rapporté le bill.

M. McCREARY : Ce bill est très important. Il n'a été présenté qu'à une phase avancée de la session, et il semble y avoir une différence entre la pétition dont la Chambre a été saisie et le bill lui-même. Quoi qu'en ait dit le président du comité, je suis porté à croire que le bill n'est pas conforme à la pétition qui a été présentée et donne à cette compagnie des pouvoirs que cette Chambre n'accorderait pas si nous étions au courant des faits. Le bill semble avoir trait à certaines matières concernant des chemins de fer électriques et autres voies ferrées dans la cité de Montréal. En ma qualité de membre du comité des chemins de fer, je dois dire que je ne sais pas quel est l'objet de ce bill ; je remarque cependant que cette mesure contient des principes que nous ne devons adopter qu'après la plus grave délibération. La prorogation aura lieu d'ici à 24 heures, et je crois que l'honorable député devrait retirer son bill.

M. MONK : Je ne crois pas que les faits soient aussi compliqués que l'honorable député veut bien le faire croire. On a présenté une pétition pour prolonger le délai qui avait été accordé pour commencer la construction de la ligne ; et cette pétition est absolument conforme à l'avis qui a été donné. Au comité des chemins de fer, on a permis à la compagnie de faire usage de la vapeur comme force motrice, bien qu'elle n'eût pas demandé la chose par la pétition qu'elle a présentée ; on a aussi étendu le pouvoir de la compagnie d'émettre des obligations. Il existe un autre article aux termes duquel on accorde à la compagnie le privilège de traverser le pont Victoria à Montréal. Voilà des choses que l'avis ne mentionnait pas ; mais la compagnie possédait ces pouvoirs en vertu de l'Acte des chemins de fer.

L'objet principal du bill est de demander une prolongation du délai accordé pour commencer la construction de la ligne. La Chambre, par l'entremise d'un de ses comités, a jugé à propos d'insérer dans le bill certaines dispositions qu'on ne demandait pas, et il ne serait pas juste que les auteurs du bill en souffrissent. S'il le faut, nous pouvons retrancher les articles qui soulèvent des objections.

M. LEMIEUX : J'abonde dans le sens de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Réellement, je ne comprends pas l'opposition que certains députés font à ce projet de loi. Le comité des chemins de fer a jugé bon d'insérer dans le bill certaines dispositions qu'on ne demandait pas, et je ne vois pas pourquoi les auteurs du bill en souffriraient. Pour nous conformer aux désirs de ceux qui combattent la mesure, nous allons en retrancher les articles répréhensibles.

Je propose donc, appuyé par M. Davis :

Que les mots suivants soient retranchés : (a) depuis le mot "par" dans la deuxième ligne de l'article 1er jusqu'au mot "et" inclusivement, dans la troisième ligne ; (b) tous les mots qui se trouvent à la fin du paragraphe 2 de l'article 1er commençant par les mots "et pour le" dans la 17e ligne jusqu'à la fin du paragraphe ; (c) l'article 2 en entier.

Les mots "excepté à la vapeur" resteront donc dans le bill, et les dispositions permettant à la compagnie de traverser le pont Victoria et d'étendre son pouvoir d'émettre des obligations en sont retranchées. Ce serait commettre une injustice à l'égard des auteurs du bill que de l'étouffer aujourd'hui en comité.

M. INGRAM : Je crois que cet amendement recevra l'approbation des députés qui combattent ce bill. On a dit ici que les mots "excepté à la vapeur" avaient été insérés dans le bill par le comité des chemins de fer ; mais cela ne peut être exact, car je constate que ces mots se trouvent dans le bill tel que présenté par M. Carroll. On a combattu le bill parce qu'on n'avait donné aucun avis au sujet des nouveaux pouvoirs qu'on demandait et que les adversaires de la mesure ne pouvaient être entendus. Maintenant qu'on a levé ces objections, je ne vois, pour ma part, aucune raison de rejeter le bill.

Le bill est rapporté, lu la troisième fois et adopté.

EN COMITE.—TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 149) acte qui modifie l'acte de la présente session intitulé : " Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Fort-Qu'Appelle ", est délibéré en comité général, lu la troisième fois et adopté.

Le bill (n° 154) du Sénat intitulé : " Acte autorisant le commissaire des brevets à faire droit à Eudora Sibbald ", est délibéré en comité général, rapporté, lu la troisième fois et adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Fabrique de cartouches de l'Etat, munitions (à voter de nouveau), $54,000.

M. SPROULE : Fabriquons-nous maintenant au Canada les cartouches dont nous faisons usage, ou les importons-nous ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le ministre de la Milice a été obligé de s'absenter, vu la maladie d'un des membres de sa famille ; je ne puis répondre catégoriquement à cette question. Mais mon impression est que mon collègue à l'intention, s'il ne le fait déjà, de fabriquer au pays toutes les cartouches dont nous avons besoin.

Intercolonial—Pour pourvoir au jugement rendu par les articles au sujet du prolongement est du chemin de fer de l'Intercolonial, Nouvelle-Ecosse, $671,836.

Le PREMIER MINISTRE : A en juger par la discussion qui a eu lieu en cette Chambre il y a quelques jours, et au cours de laquelle quelques membres de la gauche, ont incidemment mentionné cet item, on semble ne pas se rendre bien compte de la nature de ce crédit. Il est donc à propos de donner quelques mots d'explications sur les circonstances qui ont induit le gouvernement à inscrire cet item au budget.

En 1877, l'Intercolonial n'avait pas atteint les proportions qu'il a aujourd'hui. Il consistait en une ligne qui reliait Halifax à Saint-Jean et à la Rivière-du-Loup, et en un embranchement qui partait de Truro pour aboutir à Pictou. Le reste de la province de la Nouvelle-Ecosse n'était desservi par aucun chemin de fer et la population de cette région, qui comprend les comtés d'Antigonish, de Pictou, de Guysborough et toute l'île du Cap-Breton demanda, non seulement au gouvernement fédéral, mais aussi à la législature provinciale de prolonger cette ligne au moins jusqu'au détroit de Canso.

La province de la Nouvelle-Ecosse était peu en état de se charger elle-même d'une entreprise aussi considérable et elle demanda au gouvernement fédéral de lui venir en aide. L'administration Mackenzie à laquelle on s'adressa en 1877, décida d'accorder une subvention pour favoriser la construction d'un tronçon de voie ferrée de 80 milles environ, de New-Glasgow au détroit de Canso. Le parlement vota une loi en ce sens et adopta un acte aux termes duquel il offrit à la compagnie qui voudrait se charger de la construction de ce tronçon de 80 milles de donner le chemin qui reliait alors Truro à New-Glasgow, c'est-à-dire, une partie de l'Intercolonial. L'acte fut adopté dans le cours de la session de 1877.

Deux ans après, lorsque le gouvernement de sir John Macdonald prit les rênes des affaires, cet arrangement fut confirmé. En vertu d'un contrat intervenu entre le gouvernement du Canada, celui de la Nouvelle-Ecosse et la Compagnie de chemin de fer et de houille du Cap-Breton, cette dernière s'engagea de construire cette section qui était connue sous le nom de " prolongement est de New-Glasgow au détroit de Canso ". Le gouvernement fédéral transporta en pleine propriété à la compagnie cette section de la voie ferrée qui relie Truro à New-Glasgow, avec l'entente cependant, qu'il ne s'en dessaisirait que quand l'autre section du chemin entre New-Glasgow et le détroit de Canso serait complètement terminée et en exploitation.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse s'engagea de son côté, à subventionner l'entreprise de la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Halifax et dépensa réellement plus de $670,000 pour cette fin. Le contrat que la correspondance appelle tripartile, stipulait en outre que si la compagnie, qui a pris plus tard le nom de la " Compagnie du prolongement est ", après avoir terminé cette voie ferrée, négligeait de la pourvoir du matériel nécessaire et de la mettre en état d'exploitation, et de construire un bateau pour traverser le détroit de Canso, le gouvernement confisquerait le chemin de fer.

Je ferai observer à la Chambre qu'il fut stipulé entre les parties contractantes, que dans le cas où la compagnie ne mènerait pas l'entreprise à bonne fin on n'exploiterait pas le chemin, le gouvernement confisquerait son droit de propriété. Que la Chambre comprenne bien que c'était le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse qui devait acquérir la propriété de ce tronçon de voie ferrée dont la valeur était considérable, et qui s'était engagé à donner à la compagnie une subvention excédant $670,000, ou plus de $8,000 par mille.

La compagnie construisit le chemin, mais il devint évident qu'elle ne pourrait pas l'exploiter. Elle convint alors de le transporter au gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse. Naturellement, le gouvernement fédéral consentit, ainsi qu'il avait été convenu le 1er octobre, 1883, à laisser le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse prendre possession du chemin et l'exploiter à son profit.

Jusque là, toutes les clauses du contrat avaient été exécutées, moins une cependant,

car le gouvernement du Canada était encore en possession de la voie ferrée qui relie Truro à New-Glasgow. Il avait été stipulé que le 1er octobre 1883, lorsque la province de la Nouvelle-Ecosse deviendrait propriétaire incommutable de cette partie du chemin qu'on venait de terminer entre New-Glasgow et le détroit de Canso, elle devait aussi, aux termes de la convention de 1877, ratifiée en 1879, acquérir la propriété de la section de Truo et New Glasgow. Si cette convention avait été exécutée, la Nouvelle-Ecosse serait devenue, le 1er octobre 1883, propriétaire du chemin de fer qui relie Truro au détroit de Canso.

Le 1er octobre, le gouvernement ne se conforma pas aux conditions du contrat qu'il avait consenti trois ou quatre ans auparavant. Le 20 octobre 1883, par un arrêté du conseil, il déclara qu'il avait l'intention d'exécuter le contrat, mais il imposait à la Nouvelle-Ecosse des conditions qui n'avaient pas été stipulées dans l'acte de 1879. Il se déclarait prêt à donner la possession du chemin au gouvernement provincial à deux conditions. La première était que le tarif de la voie ferrée, au lieu d'être réglementé par la Nouvelle-Ecosse, serait basée sur celui de l'Intercolonial. La seconde condition obligeait la Nouvelle-Ecosse à fournir immédiatement une certaine quantité de matériel roulant sans tenir compte de l'état de la voie ferrée à cette époque.

Ces conditions paraissent avoir été imposées dans le but d'empêcher le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse d'acquérir le chemin de fer, ainsi qu'il avait été stipulé, en 1897, et, de nouveau, en 1879. La Nouvelle-Ecosse ne pouvait accepter ces conditions, et elle dut abandonner les droits acquis qu'elle possédait aux termes du contrat intervenu quelques années auparavant, en 1877 et 1879, entre elle et le gouvernement du Canada. Elle protesta contre les conditions nouvelles qu'on lui imposait et contre l'exercice que le gouvernement fédéral faisait de son autorité afin de l'empêcher de recueillir les avantages qu'elle avait acquis en échange de la subvention de $670,000 qu'elle avait accordée.

J'appellerai immédiatement l'attention de la Chambre sur un des aspects particuliers que présente cette question. A cette époque, la Nouvelle-Ecosse n'était pas dans cette solide situation financière dont elle jouit aujourd'hui ; et je puis dire qu'une semblable entreprise était au-dessus de ses forces, car la subvention accordée était de plus de $8,000 par mille. Plusieurs gouvernements ont subventionné des entreprises de cette nature, mais pas un seul gouvernement provincial n'a cru pouvoir donner à une ligne semblable une subvention de $8,000 par mille. Je puis ajouter, sans crainte de me tromper, que jamais la Nouvelle-Ecosse n'aurait osé assumer une pareille responsabilité n'eut eté la condition stipulée et ratifiée par les deux actes que je viens de mentionner, à savoir que, dans le cas où la compagnie manquerait à ses obligations, la propriété du chemin de fer reviendrait, non pas au gouvernement fédéral, mais au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Le gouvernement du Canada, en prenant virtuellement possession de la voie ferrée au mépris des termes de la convention intervenue entre lui et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, a manqué, je n'hésite pas à le dire, à la parole qu'il avait solennellement donnée. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a protesté dans le temps, et n'a cessé de protester depuis contre cette conduite arbitraire.

Lorsque nous prîmes les rênes du pouvoir, il y a 5 ans, cette réclamation était encore pendant bien que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse eût revendiqué ses droits à maintes et maintes reprises. Mais on avait toujours fait la sourde oreille à ses justes revendications ; et cette réclamation que le gouvernement fédéral refusait de reconnaître était au flanc de la Nouvelle-Ecosse une blessure que le temps ne faisait qu'irriter. Nous crûmes qu'il était de l'intérêt du pays de régler cette réclamation, et nous estimâmes que ce qu'il y avait de mieux à faire, dans les circonstances, était de renvoyer l'affaire à des arbitres qui, après une enquête, prononceraient suivant la justice et l'équité.

Nous avons choisi pour arbitres des hommes d'un rang et d'un caractère distingués. Il peut y avoir divergence d'opinion sur la légitimité de cette réclamation, mais tout le monde est d'accord sur les hautes aptitudes des arbitres. Le premier est le juge en chef Burton. Je n'ai pas besoin de faire son éloge, il suffit de le nommer. C'est un de nos juristes les plus éminents et c'est un des plus consciencieux et des plus savants parmi les juges qui ont honoré la magistrature d'Ontario, si féconde en hommes de mérite. Le deuxième arbitre est un homme qui est devenu plus tard un membre de cette Chambre où il a conquis un rang distingué ; je veux parler de notre collègue, le député d'Annapolis (M. Wade). Le troisième arbitre est M. Barbeau, l'un des principaux banquiers de Montréal, un homme qui n'est peut-être pas beaucoup connu des membres de cette Chambre, mais qui jouit d'une grande réputation dans la métropole du Canada. Tous ceux qui le connaissent se plaisent à le proclamer non seulement un financier distingué, mais encore un homme d'un caractère et d'une réputation sans tache.

Les trois arbitres en sont venus à la conclusion que le gouvernement fédéral, en violant le contrat qu'il avait signé, avait causé à la Nouvelle-Ecosse des dommages dont il devait l'indemniser. Suivant eux, il s'agissait simplement de fixer le quantum des dommages auxquels la province avait droit. Avant d'aller plus loin, laissez-moi vous dire que les arbitres n'ont pas hésité à déclarer que le gouvernement du Canada

était absolument injustifiable d'adopter la ligne de conduite qu'il avait suivie en 1883, lorsqu'il a forcé le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de renoncer aux droits qu'il avait acquis en vertu du contrat intervenu entre cette province et le Canada.

Sur ce point, permettez-moi de vous donner l'opinion des arbitres :

La preuve nous permet de conclure que la condition mentionnée dans l'arrêté du conseil en date du 20 octobre n'était pas la vraie raison qui a inspiré la ligne de conduite que le gouvernement fédéral a suivie. Peu de temps auparavant, au moment où la province se disposait a prélever les fonds dont elle avait besoin pour payer le coût du chemin, le ministre des Chemins de fer promit solonnellement aux autorités provinciales de leur donner possession de l'embranchement de Truro. Cependant nous voyons le même ministre, lorsque le temps de remplir son engagement est arrivé, déclarer en pleine Chambre que le gouvernement fédéral a décidé de ne pas céder cette voie ferrée.

La vraie raison du changement d'attitude du gouvernement semble être celle qu'a donnée le même ministre qui, après avoir démontré combien cette ligne était importante pour le développement de l'industrie houillère, le transport de la houille, l'approvisionnement de charbon des steamers au port d'Halifax et à divers autres points de vue, a dit qu'il y aurait pour le gouvernement fédéral, de graves inconvénients de se dessaisir de cette voie ferrée, et que livrer cette propriété serait s'exposer à voir bouleverser notre réseau de chemin de fer. Plus loin, le même ministre disait que cette voie ferrée placée à proximité des mines de houille était d'une importance capitale pour l'Intercolonial et il ajoutait : " Nous avons une propriété superbe et il nous est absolument impossible de nous en dessaisir ".

Ainsi, les arbitres ont constaté que les raisons pour lesquelles le gouvernement du Canada n'avait pas exécuté le contrat qu'il avait fait avec la province de la Nouvelle-Ecosse et aux termes duquel celle-ci devenait, et serait aujourd'hui propriétaire de la voie ferrée qui relie Truro au détroit de Canso, étaient que le gouvernement avait jugé de son intérêt de garder le chemin de fer pour lui et que, comme il avait une bonne chose en sa possession, il voulait la conserver, suivant l'expression dont on s'est servi dans le temps.

Après cet exposé de la situation, n'est-il pas évident que la province de la Nouvelle-Ecosse a été injustement traitée et qu'elle a droit à une indemnité. Elle a contracté un emprunt afin de favoriser la construction de cette voie ferrée, comptant que si la compagnie ne menait pas son entreprise à bonne fin et était déclarée déchue de ses privilèges, le chemin reviendrait à la province qui aurait ainsi, pour se dédommager des subventions qu'elle aurait accordées, 120 milles de voie ferrée, entre Truro et le détroit de Canso, dans une des plus importantes régions du pays.

Le gouvernement du Canada a cru qu'au lieu de permettre à la Nouvelle-Ecosse d'acquérir ce chemin de fer, il devait en rester le propriétaire. Aussi, les arbitres en sont-ils venus à la conclusion que la province a droit à une compensation raisonnable que représente, d'après eux, le montant qu'elle a souscrit pour la construction de cette voie ferrée, c'est-à-dire, $671,000. Ceci posé, il me semble que le gouvernement du Dominion ne fait que remplir son devoir, en accomplissant aujourd'hui ce qui aurait dû être fait il y a dix-huit ans. Je me trompe, car il nous est impossible d'accomplir maintenant ce que nos prédécesseurs auraient dû faire, il y a dix-huit ans. En effet, il n'est plus question pour nous de régler le cas où la province de la Nouvelle-Ecosse deviendrait propriétaire de cette ligne. Nous devons, cependant, dans la mesure de nos forces, réparer l'erreur commise par le gouvernement précédent, en récompensant cette province de la dépense qu'elle a encourue dans le passé, et dont elle n'a retiré aucun avantage.

Ces jours derniers, j'entendais l'honorable représentant de Lanark-sud (M. Haggart) faire la remarque suivante : Quand les provinces cesseront-elles de soumettre de semblables réclamations contre le gouvernement du Dominion ? Je n'hésite pas un moment à dire que si nous concluons des conventions du genre de celle-ci, avec une province qui a le droit ensuite de réclamer, en vertu de ces contrats, nous devons régler ces réclamations. Dans le cas qui nous occupe, si le gouvernement fédéral n'avait pas été partie à un contrat avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, ce dernier n'aurait pas réclamé.

Le gouvernement du Dominion a fait un pas de clerc en concluant cette convention, aussi la province de la Nouvelle-Ecosse a-t-elle fait entendre des plaintes nombreuses. Allons-nous dire que celles-ci ne sont point fondées? Pourquoi refuserions-nous de reconnaître le bien-fondé de cette réclamation? Comment peut-on prétendre qu'un gouvernement est moins responsable qu'un simple particulier? Existe-t-il une loi divine ou humaine qui enlève au gouvernement l'obligation de réparer ses fautes? Je m'adresse à cet esprit de justice et d'équité qui se trouve dans le cœur de tout homme, lorsque je prétends que le gouvernement ne peut, dans des circonstances semblables, déclarer que cette réclamation n'a pas sa raison d'être, si on l'envisage au point de vue de la loi. Quelquefois on a cru rdevoir agir autrement en ne s'occupant aucunement de telle ou telle réclamation, ou en les réglant selon les vues du gouvernement fédéral, sans s'occuper de l'opinion des gouvernements provinciaux. Lorsqu'il s'agit de questions semblables, si l'on veut en arriver à un règlement final, ou comme le disait si bien M. Blake, à un règlement "finalement final." La seule manière de réussir est d'obtenir un compromis entre les parties intéressées par un arbitrage judiciaire. Prenons, par exemple, le cas de l'Ile du Prince-Edouard, que nous avons réglé il y a quelques jours à peine. Ce compromis est final, et jamais plus on n'entendra par-

ler de cette question. Mon honorable ami secoue la tête, et je vais lui donner immédiatement la raison qui m'engage à déclarer ce que je viens d'affirmer. Il y a environ quinze ans, l'Ile du Prince-Edouard présentait une réclamation contre le gouvernement du Dominion. Comme ce dernier ne s'occupait pas de cette demande, le gouvernement provincial, en 1885, porta sa cause au pied du Trône, devant les autorités impériales. Ces derniers renvoyèrent la plainte au gouvernement du Canada, en ordonnant à celui-ci de la régler. Mais l'ancien gouvernement n'a rien fait dans ce sens ; enfin, nous avons décidé cette question, et le règlement que nous avons opéré, sera "finalement final," parce que nous avons fait, avec la province de l'Ile du Prince-Edouard, un compromis par lequel celle-ci accepte le montant que nous lui accordons, en règlement de tous comptes ; elle nous a donné une quittance complète, ainsi que l'atteste la législation qu'elle a adoptée.

M. CLANCY : Deux députés de l'Ile du Prince-Edouard ont déclaré à l'honorable premier ministre que ce n'était pas là un règlement.

Le PREMIER MINISTRE : Deux messieurs qui représentent des comtés de l'Ile du Prince-Edouard, m'ont déclaré ici que, à leur avis, le montant accordé par le gouvernement fédéral n'est pas suffisant. Pour combattre cette affirmation, il me suffira de dire que la législature de l'Ile du Prince-Edouard a solennellement adopté une loi par laquelle elle s'engage à ne plus soulever de plaintes sur ce point. Rien ne peut être plus final que ce règlement, puisque c'est la législature de la province qui le reconnaît par une loi spéciale.

M. HACKETT : L'honorable premier ministre prétend-il qu'il n'y aura plus de réclamation à l'avenir?

Le PREMIER MINISTRE: L'arrangement est final en ce qui se rapporte à l'inexécution des conditions de l'union.

M. HACKETT : Pour le passé, pour le présent, pour l'avenir?

Le PREMIER MINISTRE : Je crains bien de ne pouvoir répondre à la question de mon honorable ami. S'il veut connaître l'avenir, il ne pourra trouver, je le crains fort, un tribunal qui puisse le renseigner sur ce point ; je lui donne rendez-vous au jour du jugement dernier pour cela. Ce que je veux dire, c'est que, pour le passé et pour cette année (1901), toutes les réclamations que l'Ile du Prince-Edouard avait contre le gouvernement fédéral, par suite de l'inexécution des conditions de l'union, se trouvent réglées et que ce compromis a été ratifié par la législature de cette province. Nous voulons agir de même au sujet de cette question qui nous occupe maintenant. Je veux dire à mon honorable ami de Lanark que cette réclamation pour laquelle nous demandons ce crédit, sera réglée absolument, réglée pour toujours, parce que la Nouvelle-Ecosse s'est entendue avec nous pour soumettre cette question à l'arbitrage. Tout le monde sait que, lorsque deux parties s'en rapportent à des arbitres pour régler une réclamation, la décision de ces derniers constitue un règlement final.

L'honorable député de Peel (M. Blain) a parlé des réclamations du Manitoba relativement au Pacifique ; il a prétendu que, tous les ans, il fallait conclure de nouveaux règlements. Il y a une raison qui explique ce fait : l'ancien gouvernement n'a jamais pris la précaution d'instituer une cour d'arbitrage, ou de faire adopter par le parlement une loi précise à ce sujet. Dans le cas qui nous occupe, nous avons pris cette mesure de prudence. La province de la Nouvelle-Ecosse a consenti à soumettre sa réclamation à trois arbitres, qui ont fait connaître depuis leur décision. Quand naus aurons payé le montant fixé par les arbitres, nous n'entendrons plus parler de cette réclamation.

L'honorable M. HAGGART : A mon avis, il est un fait qu'on n'a pas mentionné. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a consenti à la cession de cette partie du chemin de fer en question, laquelle s'étend de New-Glasgow au détroit de Canso, à la condition qu'on prolongeât cette ligne jusqu'au Cap-Breton.

Le PREMIER MINISTRE : Jamais le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'a consenti volontairement à cela. Le gouvernement fédéral, qui tenait à merci cette province, lui a arraché de force ce consentement ; elle a accepté sous protêt cette transaction, en affirmant qu'elle avait été privée des droits que lui accordait le contrat ratifié en 1879. Je ferai remarquer à la Chambre qu'il n'est pas de l'intérêt de la Confédération qu'il existe des réclamations semblables contre le gouvernement fédéral. Nous voulons que toutes les provinces comprennent et reconnaissent qu'elles ont reçu de la Confédération toute la justice à laquelle elles avaient droit. C'est la raison qui m'engage à demander à la Chambre de voter ce crédit, en vue du règlement de cette réclamation depuis si longtemps pendante. Je suis convaincu que la Chambre, ou, au moins la grande majorité de ses membres, reconnaîtra que le gouvernement a agi sagement en réglant ainsi cette réclamation.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable premier ministre a exposé très clairement sa cause. Si je me rappelle bien, j'ai entretenu une correspondance avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse au sujet de cette réclamation spéciale. J'ai, dans le temps, soumis la question au ministre de la Justice, qui avait été premier ministre de cette province, je veux parler de sir John Thompson. Je dis, avec le premier ministre, que nous possédions alors une voie ferrée de Truro à

New-Glasgow, et que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse désirait ardemment prolonger cette ligne de New-Glasgow au détroit de Canso ; il offrait même de fournir un navire pour traverser le détroit. Il conclut un contrat avec une certaine compagnie qui s'engageait à construire ce chemin de fer et à laquelle il accordait une certaine subvention. Je crois qu'on a dépensé environ $670,000 pour cet embranchement. Un contrat fut conclu entre la compagnie de chemin de fer qui construisait cette ligne, le gouvernement de la Confédération et celui de la Nouvelle-Ecosse ; en vertu de cette convention, le gouvernement fédéral abandonnait, après sa construction et sous certaines conditions déterminées, cette partie du chemin de fer en question au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Avec raison, le gouvernement fédéral stipula, comme condition, avant d'abandonner cette ligne au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, que ce dernier achetât le matériel suffisant pour exploiter cet embranchement, parce qu'il fallait nécessairement, non seulement dans l'intérêt du Canada, mais encore dans celui de la Nouvelle-Ecosse, que cette ligne de Truro à New-Glasgow, et que l'embranchement de New-Glasgow au détroit de Canso fussent exploités d'une manière efficace. Aussi, le gouvernement de la Confédération se réserva, comme il devait le faire, le droit d'approuver les taux qui devaient être en vigueur sur ce chemin de fer. C'est un droit spécial qui appartient au gouvernement fédéral.

M. FRASER : L'honorable député prétend-il que si la législature provinciale accorde une charte à une compagnie et que si cette compagnie exploite un chemin de fer, le gouvernement fédéral, et non le gouvernement provincial, a le droit de déterminer lui-même les taux de transport sur cette ligne ?

L'honorable M. HAGGART : C'est là une des stipulations du contrat en question.

M. FRASER : C'est ce que le gouvernement fédéral voulait faire.

L'honorable M. HAGGART : C'est là une des conditions de la convention intervenue, lorsque le gouvernement du Canada a cédé à la législature provinciale l'embranchement de New-Glasgow au détroit de Canso. Toute la difficulté provient de ce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'était pas en état de fournir cette voie ferrée du matériel roulant nécessaire. Il avait dépensé tout l'argent de la province à faire construire l'embranchement de New-Glasgow au détroit de Canso. Si on l'avait forcé d'exploiter ce chemin de fer, non seulement il aurait gaspillé le montant nécessaire à l'achat de ce matériel roulant, mais il aurait perdu continuellement de l'argent dans cette exploitation. Telle était la position de la province, à cette époque. Ce chemin de fer représentait un actif sans valeur pour cette province. Si je l'ai bien compris, l'honorable chef du gouvernement a dit qu'il n'existait pas de correspondance dans le sens que j'indique. Je me rappelle qu'il y a eu échange de correspondance entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et celui du Canada, à cette époque, sur cette question de l'abandon au gouvernement provincial de cette partie du chemin et de l'établissement d'un service de bateaux passeurs au détroit de Canso. Dans ces correspondances, il était aussi question de la promesse du prolongement de ce chemin de fer à Sydney, Cap-Breton ; si cette promesse se réalisait, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse devait abandonner au gouvernement fédéral toutes ses réclamations dans cette entreprise particulière.

Le MINISTRE DES FINANCES : Le gouvernement fédéral a-t-il consenti à cette condition.

L'honorable M. HAGGART : Oui, si je me rappelle bien, et je crois qu'il a rempli cette stipulation du contrat avec la province.

Le MINISTRE DES FINANCES : Au contraire, c'est ce qu'il a refusé de faire.

L'honorable M. HAGGART : C'est un détail sur lequel j'ai appelé l'attention de l'honorable premier ministre ; mon honorable ami s'est bien donné garde de la discuter. Je ne crois pas qu'il ait été soumis aux arbitres. De son côté, l'honorable ministre des Finances, en défendant cet arbitrage, l'autre jour, a déclaré qu'il avait suivi exactement la ligne de conduite adoptée dans le règlement des réclamations d'Ontario et de Québec contre le gouvernement du Canada. Je ne puis voir comment il pourrait y avoir comparaison, car les questions ne se ressemblent pas du tout. L'honorable député doit se rappeler que toute l'affaire a été expliquée au parlement, et qu'on a demandé à ce dernier de donner au gouvernement le pouvoir d'accorder aux arbitres le droit de laisser de côté la question de la légalité de la transaction, et de s'enquérir, au point de vue de l'équité seulement, des difficultés qui existaient alors entre Ontario et Québec et le Canada. Rappelons les faits qui se rattachent à cette question. Dans cette arbitrage entre Ontario, Québec et le Canada, on devait prendre en considération l'intérêt dû sur un certain montant que devait l'ancienne province du Canada à la province d'Ontario. On retenait cet intérêt des subventions dues aux différentes provinces. Par la loi de 1884, le gouvernement fédéral pris cette dette à sa charge ; afin de remettre aux différentes provinces le montant qui leur était dû sous la forme de cet intérêt qu'on avait retranché de ces subventions, il fallait régler les réclamations d'Ontario et de Québec.

Dans ce cas, l'équité devait servir également à toutes les parties en cause, tandis

que dans la réclamation de la Nouvelle-Ecosse, l'équité ne peut être utile qu'à cette province. Voici la différence qui existe entre le plan que nous avons adopté et celui qu'ont suivi les ministres actuels ; jamais nous n'avons entendu dire que cette réclamation devait être réglée. Les ministres ont pris sur eux, par un arrêté du conseil, de préparer des règlements en vue de soumettre cette question à des arbitres. Quant à la légalité de la réclamation de la Nouvelle-Ecosse, il est certain que cette province n'a aucun droit légal. Le très honorable premier ministre devrait connaître cela, parce qu'il peut en trouver la preuve au ministère de la Justice. Le cas a été soumis à feu sir John Thompson et à différents ministres de la justice, et tous ont déclaré au ministère que j'avais l'honneur de diriger, au ministère des Chemins de fer et Canaux, que la Nouvelle-Ecosse n'avait aucune réclamation fondée en loi. Dans ce cas, le devoir du gouvernement était d'expliquer au parlement les faits de la cause, et de faire adopter une loi à l'effet de soumettre la question d'équité à un tribunal qui devrait la décider. L'honorable ministre dit qu'on n'en arriverait jamais ainsi à un règlement final ; d'après lui, je prétendais que, quand une province a une réclamation contre le gouvernement de la Confédération, celui-ci ne devrait pas s'en occuper. Ce n'est pas là ma prétention, mais j'ai dit que les réclamations des provinces ayant été réglées, de temps à autre, par différentes lois concernant les subventions, on n'a pas le droit de faire fi de cette législation, dans le but de découvrir ce qui pourrait être une réclamation contre le gouvernement fédéral. Dans le cas de l'Ile du Prince-Edouard, la première loi des subventions fut remise en vigueur par la loi de 1873 et celle de 1884, qui déterminait le montant des subventions auxquelles avaient droit les différentes provinces. Une loi spéciale accorda, dans la suite, à l'Ile du Prince-Edouard $20,000 par année, somme qui devait être ajoutée à la subvention accordée à cette province. Voici quelle était ma prétention : N'est-il pas probable que toutes les réclamations des différentes provinces ont été réglées, quand on a augmenté les subventions à ces provinces ? J'ai dit que, comme on avait augmenté, de temps à autre, ces subventions dont le montant est déterminé par une loi les concernant, ces réclamations qui existaient bien longtemps avant l'adoption de cette loi, se sont trouvées effacées par cette dernière. J'avoue qu'il peut surgir, en vertu d'un contrat entre le Dominion et une province, même après l'adoption de cette loi, une réclamation contre le gouvernement fédéral, et que celle-ci peut être soumise pour règlement à des arbitres. Mais, à mon sens, il faut d'abord, dans ce dernier cas, obtenir la permission du parlement. La distinction que j'établis entre la ligne de conduite du ministre des Finances dans cette affaire, et celle que nous avons suivie en 1883, quand il s'est agi de régler les réclamations entre Ontario, Québec et le Dominion, démontre qu'il n'y a pas de comparaison à établir. Dans le cas qui nous occupe, il n'y a aucun doute, si on examine la légalité de cette réclamation, que nous n'avons pas le droit d'accorder un seul sou à la province de la Nouvelle-Ecosse. Je puis me tromper, mais je crois que la Nouvelle-Ecosse consentait à ce que le gouvernement fédéral devînt le propriétaire de cet embranchement du chemin de fer, et que les conditions du contrat étaient qu'elle exploitât cette voie ferrée et établit un service de bateaux sur le détroit de Canso ; elle s'engageait aussi à prolonger le chemin de fer jusqu'à Sydney, Cap-Breton.

M. CLANCY : Voici une question sur laquelle la Chambre, siégeant en comité, doit naturellement fermer les yeux. Elle est forcée de voter en aveugle sur des questions qu'elle n'a pas le temps de discuter à fond ; elle doit donc se fier aux déclarations de ceux qui prennent sur leurs épaules la responsabilité de présenter ces mesures. Quiconque s'est donné la peine d'étudier le sujet qui nous occupe, doit s'être amusé de la façon dont l'honorable chef du gouvernement envisage cette question. L'honorable premier ministre a allégué, pour défendre cette réclamation, que le gouvernement fédéral s'était emparé de force de ce chemin de fer. J'ai pris note des paroles du chef du gouvernement, et je ne veux pas leur donner un sens qu'elles ne comportent point, parce que si l'honorable premier ministre a voulu leur donner la signification que je comprends, ce détail est très important en vérité.

Le PREMIER MINISTRE : Je ne retire rien de ce que j'ai dit.

M. CLANCY : Je suis convaincu que l'honorable premier ministre s'en est rapporté surtout à la décision des arbitres et qu'il n'a pas examiné avec soin toute la preuve.

Le PREMIER MINISTRE : Je vais citer l'autorité sur laquelle j'appuie ma prétention ; c'est l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) qui me la fournit. J'ai déclaré que le gouvernement du Canada qui devait remettre ce chemin de fer à la province de la Nouvelle-Ecosse, le 1er octobre 1883, a fait, le 20 de ce même mois, un arrêté disant que les ministres étaient prêts à remplir cette condition, pourvu que la province munît l'embranchement en question du matériel roulant déterminé. Mon honorable ami de Lanark vient d'affirmer que la construction de cette partie de la ligne avait épuisé le crédit de la Nouvelle-Ecosse, et que le gouvernement de cette province ne pouvait se rendre aux exigences du gouvernement d'Ottawa.

M. CLANCY : Cette explication modifie la déclaration antérieure du premier ministre.

Ce dernier a prétendu que le gouvernement du Dominion avait forcé la main à la Nouvelle-Ecosse dont il connaissait d'avance les embarras financiers. J'ignorais qu'il fût du devoir du gouvernement fédéral de se laisser guider dans sa ligne de conduite par l'état des finances d'une province ; je dois dire, toutefois, que la Nouvelle-Ecosse n'a jamais voulu acquérir ce chemin de fer parce qu'elle se débattait dans des embarras financiers. Le gouvernement du Dominion a déterminé des taux que la province a trouvés trop élevés pour retirer des avantages de l'exploitation de ce chemin de fer. Les propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse se sont demandés si les taux de transport devaient être élevés ou si l'on devait exiger pour le transport du charbon un prix modique afin de faire bénéficier le peuple, et non le gouvernement provincial, de l'exploitation plus étendue des mines. Il est vrai qu'on a prétendu, à une certaine époque, que la Nouvelle-Ecosse ne voulait pas devenir propriétaire de cette ligne, parce qu'elle n'en avait pas besoin ; cependant, en 1884, le premier ministre de cette province défendait l'attitude prise par le gouvernement dont mon honorable ami (l'honorable M. Fielding) était un des membres les plus distingués. Voici ce que disait l'honorable M. Pipes sur cette transaction :

> On se rappellera que, lors de mon voyage à Ottawa, au mois de décembre 1882, j'ai offert au gouvernement de la Puissance cette voie ferrée, à la condition qu'il paierait les dépenses contractées vis-à-vis la Compagnie Allan, qu'il deviendrait propriétaire du chemin de fer de prolongement vers l'est, et qu'il accorderait à la province le droit, deux années durant, d'acquérir de nouveau ces différentes lignes, en lui payant le montant qu'il aurait payé à la Compagnie Allan. Cette proposition ne fût pas acceptée. En le faisant, je croyais que, dans l'espace de deux ans, le peuple de cette province aurait tout le temps de considérer les avantages que leur accorderait l'exploitation de ces lignes par le gouvernement de la Puissance ; j'espérais qu'en constatant les bienfaits de cette exploitation, la législature ne voudrait plus obtenir la possession de cette voie ferrée.

M. Pipes prétendait que si la Nouvelle-Ecosse pouvait engager le gouvernement du Dominion à devenir propriétaire de ce chemin de fer, à la condition de payer sa créance à la Compagnie de charbon d'Halifax et du Cap Breton, et d'exploiter cette ligne durant deux années, la population de cette province aurait été convaincue qu'il était de son intérêt, intérêt très puissant, de laisser cette voie ferrée aux mains du gouvernement fédéral. On a dit que ce dernier avait joué une partie serrée, qu'il avait forcé la province à accepter ses conditions, et que ses exigences relativement aux taux de transport et à l'achat du matériel roulant devaient se régler définitivement devant une cour de justice. Voyons ce qu'avait à dire, à ce propos, le ministre actuel des Finances, lorsqu'il s'adressait à la législature de la Nouvelle-Ecosse :

> Supposons que le gouvernement eût réussi, je ferai remarquer qu'il y a des victoires plus désastreuses que des défaites ; en examinant attentivement les chiffres, je suis porté à me demander si le succès que nous aurions pu remporter dans cette lutte contre le gouvernement de la Puissance, n'aurait pas eu des résultats pires que ceux qu'aurait pu nous procurer un échec.

En d'autres termes, si la province avait gagné sa cause devant les cours de justice, cette victoire sur le gouvernement fédéral eût été plus désastreuse qu'un échec.

> En supposant que le coût du chemin de fer et que le montant qu'on devait dépenser pour des réparations se fussent élevés à $1,500,000, il nous eût fallu payer chaque année $75,000. M. Scott a dit qu'avec des taux raisonnable, le gouvernement pouvait retirer $60,000 de l'exploitation de l'embranchement en question, et $10,000 du chemin de fer de prolongement vers l'est. J'irai plus loin et je supposerai que le gouvernement aurait retiré $75,000 de ces exploitations. Dans ce cas, les dépenses et les recettes se seraient équilibrées ; mais, quel avantage auraient retiré de cet état de choses le Cap-Breton, Yarmouth et Digby ? Mais le gouvernement, en continuant cette entreprise qui ne pouvait, tout au plus, que l'aider à payer l'intérêt annuel, n'aurait pu augmenter les taxes de transport, sans imposer des taxes à la population de Colchester, de Pictou et d'Antigonish et sans nuire sérieusement au commerce du charbon. C'est pour cela que le gouvernement provincial a cru qu'il valait mieux en venir à une entente avec le gouvernement fédéral. Il (M. Fielding) ne voulait pas se battre avec des moulins à vent, ni défendre des principes qui n'étaient pas en jeu. L'estimation de la valeur de l'embranchement de Pictou avait été faite alors que la population était disposée à voir toutes les choses sous le jour le plus favorable. Quant à lui, il ne s'en est jamais rapporté sérieusement à ces différents calculs, préparés surtout dans le but de servir les intérêts du syndicat. Il croyait donc qu'il valait mieux se débarrasser de cette ligne de chemin de fer, de façon à ne pas mettre la province en perte. Tout ce que le gouvernement aurait pu accomplir en acquérant ce chemin de fer, se trouvait exposé à la Chambre sans désavantage aucun, contrairement à ce qui serait arrivé si l'on eût appliqué la politique décidée d'abord.

Peut-on trouver langage plus clair ? Le ministre des Finances a déclaré, en termes précis, qu'il aurait été insensé de demander aux cours de justice, dans ce différend avec le gouvernement de la Confédération, si on adoptait la ligne de conduite convenable en ce qui se rapporte aux taux de transport ou au matériel roulant, parce que, ainsi qu'il le disait à la législature de la Nouvelle-Ecosse, si cette province eût réussi dans un procès de ce genre, elle en aurait éprouvé des inconvénients sensibles au point de vue financier. L'honorable gentleman dit que ce chemin de fer n'aurait pu que donner des bénéfices suffisants pour payer les dépenses d'exploitation, alors même qu'on aurait élevé les taux de transport. Il ajoute que, même dans des circonstances semblables, si le trésor public eût retiré des bénéfices, la population en aurait souffert d'autant, et que, par conséquent, le règlement intervenu avec

le gouvernement du Dominion accordait à la province tout ce qu'elle aurait pu espérer du fait qu'elle eût acquis ce chemin de fer du gouvernement fédéral.

Un autre membre distingué de la législature de la Nouvelle-Ecosse eut à exprimer son opinion sur ce sujet, je veux parler de M. Longley, actuellement procureur général de cette province, si je ne me trompe point. Voici ce qu'il disait au cours de la discussion qui s'est développé dans la législature de cette province :

Nos adversaires ont accusé le gouvernement de la Puissance d'avoir forcé cette province d'accepter ce marché, comme si cela pouvait leur donner raison de se féliciter. Il va démontrer que tel n'est pas le cas. Il déclare carrément que, à son avis, si le gouvernement fédéral eût offert, dans aucun temps, des conditions déterminées, le gouvernement provincial aurait servi les intérêts de la Nouvelle-Ecosse, en remettant au premier ces deux chemins de fer, aux conditions qu'il les avait obtenus.

M. Longley va plus loin, il ajoute :

Ce n'est pas le gouvernement fédéral qui a forcé les ministres provinciaux à accepter ce marché ; au contraire, il a subi la pression du gouvernement provincial qui lui a expliqué toute la question d'une manière claire et lucide, tellement que, en réalité, cela semblait plus être une pression. On peut sourire de cette affirmation mais l'honorable député dit qu'on a forcé le gouvernement fédéral à accepter une convention avantageuse à la Nouvelle-Ecosse, par les résultats qu'elle produit.

M. Longley, le procureur général actuel de la Nouvelle-Ecosse était un des avocats célèbres qui avaient plaidé la cause de la province devant le tribunal d'arbitrage. Mais, depuis la décision des arbitres, un autre monsieur d'une réputation enviable dans la Nouvelle-Ecosse, a prononcé un discours. Je veux parler de M. E. M. Macdonald que connaît bien, je crois, l'honorable ministre des Finances. Cette décision fut rendue le 19 juillet 1900. M. Macdonald, un autre avocat qui avait plaidé la cause de la Nouvelle-Ecosse, a dit, dans un discours qu'il prononçait devant la législature, le 26 mars 1901, ce qui suit :

Il est vrai que cette transaction est insuffisante au point de vue de la compensation à laquelle nous avions droit ; cependant, elle a un avantage exceptionnel pour la province. On a constaté que ceux qui alléguaient que ce transport était juste la raison qu'il valait mieux, pour la Nouvelle-Ecosse, que le gouvernement fédéral eût la haute-main sur ce chemin de fer, ont parlé sensément et ont énoncé une politique justifiée par l'histoire.

Voilà en résumé quelle a été l'attitude des memres de la droite. Je pourrais reprendre mon siège, après avoir cité ces déclarations d'hommes aussi importants. J'ai signalé le fait qu'un membre distingué de la législature de la Nouvelle-Ecosse, qui avait représenté cette dernière devant les arbitres, a déclaré que la politique prise en 1884 par cette province, était sage et la plus opportune, dans les circonstances. J'ai rappelé ensuite que M. Longley a affirmé que le gouvernement du Dominion n'avait pas forcé la main à la législature de la Nouvelle-Ecosse, mais que c'était plutôt cette dernière qui avait exercé une pression sur le gouvernement fédéral. Nous voyons en outre le ministre venir déclarer que tout ce que pouvait désirer le gouvernement provincial lui serait accordé par le gouvernement fédéral, si ce dernier prenait à sa charge le chemin de fer en question. Je défie le ministre des Finances, qui connaît parfaitement ce sujet, de déclarer que la Nouvelle-Ecosse a éprouvé des désavantages par suite de la ligne de conduite adoptée par le gouvernement précédent. Si cette province n'a subi aucune perte, pourquoi présente-t-elle cette réclamation qui n'a aucunement sa raison d'être. La Nouvelle-Ecosse n'a pas plus le droit de venir ici réclamer la remise du montant qu'elle a payé pour la construction de ce chemin de fer, que la province d'Ontario ne pourrait sensément et légalement réclamer du gouvernement du Dominion les sept ou huit millions de dollars que la législature a accordés aux compagnies qui ont construit des voies ferrées dans cette province. On ne trouvera pas un membre de cette Chambre pour établir une préférence en faveur d'une province, parce que cette dernière a accordé une subvention à un chemin de fer qui est devenu un embranchement de l'Intercolonial. S'il y avait des raisons pour remettre à une province les subventions qu'elle a accordées à des compagnies de chemin de fer, elles devraient s'appliquer dans les cas où ces gratifications ont été faites à des compagnies qui ont construit des voies ferrées qui n'appartiennent pas au gouvernement. Pourquoi? Simplement parce que l'Intercolonial est entretenu entièrement aux frais de l'Etat, tandis que les provinces et les municipalités doivent se saigner à blanc pour accorder des subventions aux chemins de fer qui sillonnent le pays. J'ai examiné à la hâte la nature de l'aide que le gouvernement du Dominion a donnée aux chemins de fer. Je suis convaincu que la Chambre sera contente de savoir où nous en sommes rendus sur ce point. Nous avons accordé aux chemins de fer, en subventions, près de $150,000,000. De ce montant, le Pacifique, cette grande artère nationale, a retiré $56,000,000, et l'Intercolonial, $60,000,000 ; reste une balance, bien minime en réalité, de $33,000,000 ou de $34,000,000. Autrement dit, l'Intercolonial nous a coûté à même le capital environ le double des subventions accordées à toutes les autres compagnies de chemin de fer du Canada, à l'exception du Pacifique qui est, je le répète, notre grande route nationale. Où en sommes-nous rendus? On a construit l'Intercolonial dans le but surtout de favoriser les provinces maritimes; ce but a été atteint en grande partie. On a saigné à blanc le trésor fédéral, non sans raison, après tout, puisque le gouvernement du Dominion s'était engagé dans cette entreprise dont il devait supporter tout le coût. Il est trop tard, maintenant, pour essayer de

récriminer. Je demande, pourtant, à la Chambre si la province de la Nouvelle-Ecosse agit loyalement en venant, à maintes reprises, soulever des réclamations pour des raisons aussi futiles. Je m'adresse aux représentants de la province de Québec et je leur demande s'ils vont réclamer la remise des $30,000 que leur province, dans des conditions semblables, a accordés au chemin de fer du Drummond. La population d'Ontario se propose-t-elle de faire entendre des récriminations pareilles?

Mais on vient nous dire que la législature de la Nouvelle-Ecosse a sanctionné par une loi le règlement qui nous occupe. Cette prétention est futile dans ses effets, car le gouvernement provincial n'est lié qu'en tant que la législature ne jugera pas à propos de présenter une nouvelle réclamation. Ce que nous désirons avant tout, ce que veut principalement le ministre des Finances, c'est que cette convention soit définitive. Mon honorable ami (M. Fielding), lorsqu'il siégeait à la législature provinciale de la Nouvelle-Ecosse, défendait les prétentions de cette province ; il a pris une part très active aux négociations qui ont eu lieu, et il a accepté le montant accordé à la province et qui suffisait amplement à lui payer ce qu'elle avait dépensé en vue de la construction de ce chemin de fer. Le gouvernement fédéral a payé la somme convenue, et la Nouvelle-Ecosse aurait dû cesser toutes ses réclamations. Pourquoi l'honorable ministre des Finances ne s'en tient-il pas à la convention intervenue entre les parties intéressées ? Mais qu'est-il arrivé ? L'honorable monsieur a consenti à venir rendre témoignage dans une cause contre le trésor public dont il est le gardien. On n'a aucunement prouvé que la Nouvelle-Ecosse eût subi une perte sensible dans toute cette affaire ; si le contraire se fût produit, on comprendrait que cette province eût raison de faire entendre des récriminations ; mais, encore une fois, elle n'a rien prouvé dans ce sens.

Quant aux arbitres, personne ne met en doute leur parfaite honorabilité, mais on peut toujours en appeler de la décision d'un juge ou d'une cour d'arbitrage, alors même que ce juge ou ces arbitres seraient au-dessus de tout soupçon malveillant. Et, aujourd'hui, on demande au gouvernement de ne pas ratifier une décision injuste, parce qu'il n'y a aucune raison de payer un sou du montant accordé par les arbitres. Avec l'honorable député de Lasark-sud (l'honorable M. Haggart), je demande à la Chambre de me dire où nous nous arrêterons dans cette voie. Mais la province d'Ontario pourrait, tout aussi bien, réclamer du gouvernement fédéral les subventions au montant de $7,000,000 qu'elle a payées aux chemins de fer, et celles de $9,000,000 que les municipalités de cette province ont accordées à des entreprises semblables. On nous demande de payer, maintenant, $670,000 comme remise du capital ; demain, on exigera de nous le paiement des intérêts. Parce que nous avons adopté en 1882 une loi déclarant que tous les chemins de fer, dans certaines circonstances et vu certaines conditions, sont d'utilité publique, verrons-nous toutes les provinces s'adresser au gouvernement fédéral pour en obtenir les remises des subventions qu'elles ont accordées aux chemins de fer? Je n'hésite pas à affirmer que rien ne milite en faveur de cette réclamation. Dès le commencement de ses récriminations et depuis, jamais la Nouvelle-Ecosse n'a prétendu qu'elle avait souffert des pertes dans toute cette affaire. Nous pouvons désespérer de l'avenir de ce pays, en constatant qu'on ne peut conclure avec une province un contrat dont elle observe les stipulations.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne puis voir d'analogie entre la position qu'occupent la Nouvelle-Ecosse et ces arbitres et celle d'aucune autre province qui réclamerait un certain montant, en retour des subventions qu'elle pourrait avoir accordées à des entreprises qu'une loi du Canada a déclarées d'utilité publique. La Chambre me permettra de rapporter brièvement les faits qui ont donné lieu à cet arbitrage ; nous pourrons ainsi mieux comprendre la difficulté qui se présente à nous. En connaissant tous les détails de cette affaire, en ne se laissant pas influencer par des intérêts de parti ou des questions incidentes, les membres du parlement constateront que la réclamation soumise aux arbitres, était très légitime. En 1874, et même quelques années auparavant, il existait à la Nouvelle-Ecosse un chemin de fer qui s'étendait de Truro à Pictou. Le 19 mai 1874, la Chambre des communes adoptait une résolution déclarant que cette ligne tombait maintenant sous la direction du gouvernement fédéral.

M. WALLACE : L'honorable ministre veut-il prétendre que le gouvernement du Canada a émis une charte ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le gouvernement fédéral avait acquis ce chemin de fer dont la construction remontait à quelques années avant la Confédération. Cet embranchement était la propriété du Canada. En 1874, la Chambre des communes adoptait la résolution suivante :

Que le gouvernement est autorisé à négocier, durant les vacances de la Chambre, le transport du chemin de fer de Truro à Pictou à une compagnie organisée, à la condition que cette dernière prolonge cette voie ferrée de New-Glasgow ou de Pictou au golfe de Canso, ou à un autre endroit du Cap-Breton, dans un temps déterminé, et que ce transport soit soumis à l'approbation du parlement à sa prochaine session.

Que signifie cette résolution ? Elle veut dire que, dans le but d'encourager une compagnie à construire un chemin de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Port-Mulberry,

sur le détroit de Canso, le gouvernement fédéral s'engageait à céder à cette compagnie l'embranchement de Truro à Pictou. Cette motion fut adoptée et l'on vit ensuite la Nouvelle-Ecosse, intéressée à la construction de cette partie du chemin qui s'étend de New-Glasgow à Port-Mulgrave, conclure un contrat avec un nommé Abbott, qui à cette époque, était l'agent de la Compagnie de charbon et du chemin de fer d'Halifax et Cap-Breton ; Abbott s'engageait à construire cette voie ferrée. En 1877 la question revint devant la Chambre, et par le statut 40 Victoria, chap. 46, le parlement ratifia le contrat conclu entre le Nouvelle-Ecosse et M. Abbott. Cette loi contient la stipulation suivante :

Le chemin de fer d'embranchement de Pictou à Truro, y compris le terrain nécessaire, les emplacements pour gares et les constructions y érigées pour l'usage du chemin, mais à l'exception du matériel roulant, devra être transporté absolument à la personne ou compagnie chargée de construire le chemin depuis New-Glasgow jusqu'au détroit de Canso et de maintenir à la satisfaction du Ministre des Travaux publics un bateau passeur dans le dit détroit aussitôt que la construction du chemin sera achevée et que le dit chemin aura été pourvu du matériel roulant et de l'outillage nécessaire.

L'honorable M. HAGGART : Cette stipulation accorde-t-elle le droit d'opérer ce transport ou ne fait-elle que confirmer un transport déjà effectué ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Elle confirme le contrat entre la province de la Nouvelle-Ecosse et cette compagnie pour la construction de cet embranchement de New-Glasgow à Port-Mulgrave. Le gouvernement fédéral devint partie au contrat, parce qu'il prit sur lui de dire aux entrepreneurs : Si vous voulez remplir la convention que vous avez conclue avec la province de la Nouvelle-Ecosse et construire cette ligne, nous vous cèderons le chemin de fer de Truro à Pictou. Le marché fut accepté et la ligne fut construite. En 1879, la question entra dans une nouvelle phase et l'on conclut un autre contrat auquel le gouvernement fédéral fut partie. Je rappelerai encore une fois, à mon honorable ami de Bothwell (M. Clancy) qu'il n'y a pas de comparaison à établir entre ce cas et celui dont il a parlé. Voici un cas qu'il faut examiner et prendre absolument pour ce qu'il vaut ; il s'agit de l'inexécution d'un contrat par le gouvernement fédéral.

Le 1er février 1879, une convention fut conclue entre trois parties, le gouvernement du Dominion, celui de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie dont j'ai déjà parlé. En vertu de cet acte, les entrepreneurs s'engageaient à construire cette ligne qu'on désigne maintenant sous le nom de chemin de fer du prolongement vers l'est ; le gouvernement fédéral s'obligeait à céder le chemin de fer à la compagnie ; cependant, il conservait la propriété de l'embranchement de Truro, tant que ne serait pas construite la ligne de prolongement vers l'est, jusqu'au détroit de Canso, ni établi le service de navires dont on a tant parlé, tant que toute cette voie n'aurait pas le matériel roulant nécessaire, suivant les stipulations du contrat en vigueur, ou toutes les modifications qu'on pourrait y apporter du consentement de la compagnie et du gouvernement provincial. Du moment que toutes ces stipulations étaient remplies à la satisfaction du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, la compagnie devenait propriétaire absolu, à certaines conditions, toutefois, de l'embranchement de Pictou. Ces conditions furent déterminées dans un contrat solennel. Le gouvernement du Dominion devait donc, si l'entrepreneur remplissait ses obligations, céder à ce dernier l'embranchement de Pictou. Les choses en restèrent là de 1879 à 1882. En 1882, comme l'entrepreneur ne faisait pas les travaux qu'il s'était engagé à exécuter, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse crut nécessaire d'appeler l'attention du gouvernement fédéral, la troisième partie au contrat, sur la manière peu satisfaisante dont l'entrepreneur exécutait la convention. Comme résultat de ces réprésentations, la question fut soumise au ministre des Travaux publics d'alors. Lese parties furent entendues ; on prolongea du 1er mars 1882, au 1er octobre 1883 le délai accordé par l'entrepreneur pour terminer cet ouvrage. Au 1er octobre 1883, la Nouvelle-Ecosse pouvait, en remettant à la compagnie du chemin de fer de prolongement vers l'est un certain montant que cette dernière avait été forcée de dépenser, entrer en possession de cette dernière ligne et de l'embranchement de Pictou.

M. CLANCY : A quelle condition ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Aux conditions déterminées par le contrat conclu entre le gouvernement fédéral, celui de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie. C'est-à-dire que si les entrepreneurs n'avaient pas terminé les travaux le 1er octobre 1883, alors le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse devenait propriétaire du chemin de fer de prolongement vers l'est, et, par conséquent, de l'embranchement de Truro à Pictou.

M. CLANCY : Oui, mais après avoir rempli certaines conditions.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Conditions déterminées avec l'entrepreneur.

M. CLANCY : Il n'y avait pas d'autre stipulation ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami n'a jamais lu le contrat. Le délai expirait le 1er octobre 1883. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a fait toutes les démarches nécessaires pour payer à l'entrepreneur le chemin de fer de prolongement vers l'est, afin de se mettre en droit de devenir propriétaire de cette partie

de la ligne. Restait à décider jusqu'à quel point elle pouvait avoir le droit d'acquérir l'embranchement de Truro à Pictou qui appartenait encore au gouvernement fédéral. Ce dernier dit à la Nouvelle-Ecosse : Très bien, prenez possession du chemin de fer de prolongement vers l'est. Il ne pouvait empêcher cela, parce qu'il s'agissait d'une entreprise locale exécutée en vertu d'une charte provinciale. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait pris possession de ce chemin de fer, il aurait eu une ligne qui commençait nulle part et qui se terminait nulle part, d'un ligne qui partait de New-Glasgow et qui se continuait vers Port-Mulgrave.

M. BORDEN : Mon honorable ami prétend-il que New-Glasgow ne se trouve nulle part ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je parle d'un chemin de fer.

M. CLANCY : La province a-t-elle pris possession de cette voie ferrée ?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Si mon honorable ami veut me laisser continuer mes explications, je lui donnerai tous les détails qu'il me demande. Le gouvernement fédéral a dit à la province : prenez le chemin de prolongement vers l'est, et c'est ce qu'a fait le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Ce dernier répondit, cependant : Remplissez les autres conditions du marché et accordez-nous l'embranchement de Truro à Pictou. Les ministres fédéraux ne répondirent que le 20 de ce même mois ; ils dirent à la Nouvelle-Ecosse : Nous allons vous céder l'embranchement en question. Ils stipulèrent les conditions d'après lesquelles ce transport devait se faire. Mais ces conditions avaient été fixées par le contrat entre les trois parties du 18 février 1879 et le gouvernement fédéral aurait dû s'en tenir à ces stipulations et céder ce chemin du moment que ces conditions étaient remplies.

M. CLANCY : La province devint propriétaire du chemin de fer et de l'embranchement de Pictou, à la condition de les exploiter efficacement, tel que stipulé ; elle devait acheter le matériel roulant suffisant et les taux de transport devaient être ceux de l'Intercolonial.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je vais lire les conditions, et l'honorable gentleman pourra constater combien il diffère sa prétention :

La compagnie, après avoir terminé le chemin, devra d'une manière efficace et permanente, exploiter les deux lignes à la satisfaction du lieutenant-gouverneur en conseil, et fixer des taux de transport justes et raisonnables que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pourra approuver et qui ne pourront être changés ou modifiés, sans le consentement et l'approbation de ce gouvernement, et toute divergence d'opinion sur aucun item du tarif en question devra être soumise au ministre des Travaux publics de la Puissance dont la décision sera finale pour les intéressés, qui devront s'y conformer.

M. CLANCY : Ecoutez ! écoutez !

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crains bien que mon honorable ami ne comprenne pas le point que je veux établir. C'est là le contrat passé en 1879. En 1883, lorsque la province demanda la possession de ce chemin de fer, le gouvernement fédéral changea les conditions de manière à faire déterminer les taux de transport par le gouvernement fédéral et non par le gouvernement provincial ; il voulut aussi décider lui-même quel serait le matériel roulant nécessaire. Je ne demande pas à la Chambre d'accepter mon opinion sur cette modification du contrat ; je la prie plutôt de considérer la manière de voir des arbitres sur ce changement, au point de vue de la loi. Voici ce que disent les arbitres de l'arrêté du conseil du 20 octobre :

Dans cet arrêté, on parle du chemin de fer comme s'il n'avait pas été construit, et du service de navires, comme s'il n'était pas établi ; ce document impose deux conditions que nous n'avons aucune hésitation à déclarer complètement contraires à la loi adoptée par le parlement et, par conséquent, complètement illégales.

La Chambre peut s'en rapporter, au sujet de cette question de loi, à l'opinion du juge en chef ou à celle de mon honorable ami de Bothwell. Voilà quelle était la situation à cette époque. Le gouvernement fédéral s'est montré dur à l'égard de la Nouvelle-Ecosse ; il a obligé cette province à se rendre à ses exigences, si elle voulait obtenir ce chemin de fer qu'elle s'était efforcée de construire.

M. CLANCY : Je crains fort que l'honorable genleman ne jette un doute sérieux sur l'exactitude de ce qu'a dit un honorable ministre à la législature de la Nouvelle-Ecosse.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je ne mets pas en doute l'exactitude de la déclaration de cet honorable gentleman ; je m'attaque surtout à la prétention de mon honorable ami dont je ne partage pas l'opinion. Je ne me forme pas une opinion d'après ce que peut prétendre l'honorable député, quelque habile qu'il puisse être dans certaines choses. Il ne m'appartient pas de discuter la question de savoir si l'honorable ministre des Finances a dit la vérité ; car il a été témoin dans cette cause, et personne ne peut mettre en doute son témoignage. Voici quelle était la situation à cette époque : la province de la Nouvelle-Ecosse avait dépensé une somme énorme pour la construction du chemin de fer de prolongement vers l'est. Le gouvernement fédéral, contrairement aux stipulations du contrat solennel qu'il avait conclu et par lequel il s'engageait à céder ce chemin de fer au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, pour engager ce dernier à faire cette dépense ; cependant, après tout cela, malgré que la Nouvelle-Ecosse fût accablée par cette dépense énorme, les ministres fédéraux lui ont dit : Prenez le chemin de fer de prolongement vers l'est et faites ce que

vous voudrez de votre part de cette ligne, ou cédez-nous-là, et nous vous donnerons $1,200,000, c'est-à-dire au delà de $700,000 de moins que le montant que vous avez dépensé pour la construction de ce chemin de fer.

Dans ces circonstances, la Nouvelle-Ecosse a dû se soumettre, mais elle n'a pas protesté depuis contre ce marché. Finalement la question fut renvoyée à des arbitres qui devaient décider, non pas si la Nouvelle-Ecosse avait le droit d'obtenir la remise des subventions qu'elle a accordées à un chemin de fer construit dans ses limites, mais si cette province, après que le gouvernement fédéral l'eût engagée à devenir partie à un contrat, à des conditions qu'il répudia ensuite, pouvait exiger en justice et en équité du gouvernement du Dominion qu'il remplit ses engagements. Telle fut la question soumise aux arbitres qui décidèrent en faveur de la Nouvelle-Ecosse. C'est là toute la cause.

M. BORDEN (Halifax) : Je voudrais faire une remarque sur la question qui est maintenant débattue. Que pense le Solliciteur général du montant de dommages à accorder pour l'inexécution de ce contrat?

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le quantum de dommages a été réglé par les arbitres et je m'en rapporte à la décision de ces derniers.

M. BORDEN Halifax) : Je m'attendais à cette réponse. Il est, dans cet arbitrage, une question que je ne saisis pas parfaitement. Je puis dire que, prise dans son ensemble, cette décision des arbitres n'est pas exprimée en termes très lucides. En disant cela, je ne veux aucunement laisser planer le moindre doute sur sir George Burpee, car je crois que ce n'est pas lui qui a rédigé le jugement. J'ai lu un grand nombre de décisions rendues par cet éminent jurisconsulte, et je les ai toutes trouvées marquées au point de la clarté et de la précision, ce qui manque à certaines parties de la décision qui nous occupe. Je ne comprends pas, d'après les termes de cette dernière, pourquoi on a refusé de payer à la Nouvelle-Ecosse l'intérêt sur le montant dû. Voici ce qu'on lit, à ce sujet, dans ce jugement :

> Quant à l'intérêt réclamé, beaucoup de raisons, à notre sens, doivent nous engager à ne pas nous en occuper. Durant plusieurs années, on n'en a pas fait mention ; la Nouvelle-Ecosse, de temps à autre, a présenté des réclamations d'une nature différente, sous divers prétextes, dans le but d'obtenir ce qu'on appelle quelque fois de meilleurs avantages. Le marché actuel a eu pour résultat favorable l'exploitation convenable de ce chemin de fer, pour le plus grand bien de la province et de la Puissance ; aussi, croyons-nous rendre pleine justice aux intéressés en refusant d'accorder cette demande d'intérêts.

Je ne puis trouver dans cette remarque des arbitres rien qui empêche la Nouvelle-Ecosse de revenir à la charge quand elle le jugera à propos, pour réclamer le paiement de cet intérêt. On doit féliciter la province, car, grâce à une stipulation rédigée dans des termes semblables à ceux que je vais lire, elle aura toujours le droit de faire entendre ses récriminations sous ce rapport. Voici cete stipulation :

> Les arbitres en rendant leur décision devront se conformer, non aux règles strictes de la loi ou de la preuve, mais aux principes de l'équité.

Si on soumettait à des arbitres, à la même condition, une nouvelle réclamation au sujet de ces intérêts, la province pourrait facilement faire valoir la question d'équité. C'est là mon affirmation.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Cette stipulation est rédigée dans les termes mêmes qu'on a employés lorsqu'il s'est agi de l'arbitrage interprovincial.

M. BORDEN (Halifax) : Ce n'est pas des termes que je me plains. Je puis dire, car mon honorable ami a parlé de ce détail, que, à mon avis, les deux cas ne sont pas exactement semblables sous ce rapport. Dans le cas de l'arbitrage interprovincial, chaque partie intéressée avait des réclamations à faire valoir ; il pouvait être juste, dans les circonstances, de rédiger, d'après une loi du parlement, cette stipulation dans les termes dont on a parlé. Je ne dis pas que cette rédaction ne peut s'appliquer, dans le cas actuel. Je fais remarquer simplement, en réponse à ce qu'a dit l'honorable député, qu'à mon sens, les deux questions ne sont pas réellement semblables. Le but de ces remarques est de démontrer que, si la province n'a pas été traitée avec équité, en ne recevant pas le montant de ces intérêts—et je ne vois dans les raisons invoquées par les arbitres rien qui puisse excuser le refus de paiement—elle verra à se faire rendre justice complète.

J'ai une autre observation à faire. L'honorable premier ministre, qui a soumis cette question à la Chambre, peut-il me dire s'il croit que les réclamations des municipalités, dont il est question dans la décision des arbitres, méritent autant de considération que la réclamation de la province ? Il est vrai que les arbitres, en s'occupant de cette affaire, n'ont pas tenu compte des réclamations de ces municipalités ; pourquoi ? Parce que les termes de la stipulation dont j'ai parlé il ya un instant, ne leur permettaient pas d'étudier ces griefs. Si je comprends bien toute l'affaire, les arbitres ne sont partis que d'un principe pour étudier la question des dommages. J'ai déjà appelé l'ottention de mon honorable ami, le Solliciteur général, sur ce point ; il a négligé de me fournir le renseignement que je demandais, et je suis prêt à l'excuser d'en avoir agi ainsi. Il est évident que les arbitres, en s'occupant de cette réclamation, ont basé leur décision sur le montant des subventions payée par la province. Cette décision démontre clairement que les dommages sont dûs à cette prétendue inexécution du con-

trat. Aussi, si les arbitres ont étudié cette réclamation au point de vue du montant des subventions accordées à ce chemin de fer, il s'ensuit inévitablement, à mon avis, que les municipalités qui ont aidé cette voie ferrée ont le droit de voir traiter les réclamations de la même manière qu'on a étudié les griefs de la province. Je voudrais que mon honorable ami fît connaître à la Chambre son opinion sur ce détail. Je ne discute pas maintenant la question de savoir si cette réclamation aurait dû ou non être soumise à des arbitres. Je prends le fait accompli et je dis que la Nouvelle-Ecosse ayant conclu une convention, la seule chose qui reste à faire au parlement, c'est de voter le montant accordé par le tribunal d'arbitrage. Mais, si ce principe est juste, en tant qu'il s'applique à la Nouvelle-Ecosse, je prétends qu'on doit aussi le mettre en vigueur quand les intérêts de ces municipalités sont en jeu. Je ne puis voir de différence entre les deux cas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je demanderai à l'honorable monsieur s'il ne croit pas que le fait qu'il existe un contrat qui n'est pas actuellement le sujet d'une législation, mais qui a été sanctionné par la législature, et auquel sont parties le gouvernement du Canada et celui de la NouvelleEcosse, ne rend pas ce cas complètement différent de celui des municipalités qui ont accordé des subventions à ce chemin de fer, mais avec lesquelles le gouvernement de la Confédération n'a pas signé de conventions.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai remarqué, et en ceci je crois que l'honorable Solliciteur général partage mon opinion, qu'il est évident que, pour le montant des dommages accordés par les arbitres, ces derniers ont basé leur décision sur le fait que la province de la Nouvelle-Ecosse avait accordé à ce chemin de fer certaines subventions. Les arbitres ne se sont pas occupés d'autres considérations, ainsi qu'on peut le constater à l'évidence, en lisant leur décision. Je ne puis voir aucune différence entre le cas de la province et celui de la municipalité. Tous deux tombent dans la même catégorie : le gouvernement fédéral était devenu propriétaire d'un chemin de fer construit en partie grâce aux subventions du gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse, et en parti au moyen de gratifications accordées par les différentes municipalités, devrait au moins restituer à la province et aux municipalités concernées le montant qu'elles ont dépensé dans cette entreprise. Il est évident pour tous ceux qui se donnent la peine de lire cette phraséologie embrouillée qui caractérise la décision des arbitres, que c'est là le principe qui a servi de base à ces derniers. Il n'y a donc aucune raison à alléguer pour refuser de soumettre à l'arbitrage les réclamations des municipalités et pour établir une différence entre la cause de ces dernières et celle du gouvernement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Un fait qui apparait à la face même de cette décision, c'est que les arbitres ont décidé qu'il n'y avait pas eu évidemment exécution de ce contrat passé entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse. Il est clair aussi que les arbitres n'étaient pas tenus de considérer le montant de dommages à accorder au point de vue seul de la loi, mais qu'ils avaient le droit et le pouvoir, en vertu de la stipulation qu'on a lue, de déterminer eux-mêmes le quantum de ces dommages, en se basant sur tout ce qui pouvait influencer leur décision. Mon honorable ami ne peut réfuter la prétention qu'ils ont reconnu l'obligation pour le Canada d'accorder dédommagement au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, parce que le gouvernement fédéral avait conclu avec cette province un marché qu'il n'a pas exécuté.

M. BORDEN (Halifax) : Il me faut répéter ce que j'ai déjà dit : Il n'y a rien, à la face même de cette décision, qui démontre qu'on a accordé cette somme de $671,836, comme montant de dommages causés par suite de l'inexécution du contrat en question. C'est là mon opinion qui peut différer de celle de l'honorable ministre ; si le fait n'est pas tel que je le comprends, inutile de continuer la discussion. Si je ne me trompe, l'honorable Solliciteur général reconnaît avec moi que les arbitres n'ont pas considéré l'inexécution du contrat seulement. Ils ont basé leur décision sur le fait que la Nouvelle-Ecosse, ayant dépensé au delà de $670,000 pour ce chemin de fer, avait le droit d'obtenir la remise de ce montant. J'ai exprimé l'idée que, s'il était opportun, dans les circonstances, de soumettre cette question aux arbitres et de payer le montant que ceux-ci accordaient à la province, on devait également s'occuper de la même façon des réclamations des municipalités qui ont également aidé de leur contribution ce chemin de fer.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député est complètement dans l'erreur. En effet, le texte même de la décision des arbitres démontre que ceux-ci ont accordé des dédommagements à la province à cause de l'inexactitude du contrat. Les arbitres ont accordé ce montant de dommages, et s'ils ne sont pas allés plus loin, c'est parce qu'en donnant une somme plus considérable, ils auraient, je suppose, remis en vigueur des droits dont la province se trouvait privée en vertu de ce marché. Depuis, beaucoup de faits sont survenus, et il était impossible aux arbitres d'augmenter le montant de ces dommages ; la somme désignée est maintenant connue, et il ne reste plus au gouvernement fédéral qu'à l'acquitter.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne veux pas faire perdre inutilement le temps de la Chambre, en prolongeant cette discussion ; cependant, rien ne démontre, à la face même

de cette décision, que la province a perdu un sou par suite de l'inexécution du contrat. Au contraire, on constate en lisant cette décision, que la province a dépensé $670,000 pour ce chemin de fer et que c'est de ce principe que sont partis les arbitres pour estimer le montant de dommages sans s'occuper de l'inexécution de la convention.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami dit que la décision des arbitres ne démontre pas que la province a perdu un sou par suite de l'inexécution du contrat. Elle fait voir, cependant, que par suite de cette inexécution, la Nouvelle-Ecosse n'a pu devenir propriétaire du chemin de fer en question contrairement à ce qui se trouvait stipulé au contrat.

M. BORDEN (Halifax) : La province pouvait acquérir cette ligne et se trouver ensuite dans une position plus désavantageuse.

Le PREMIER MINISTRE : Ce n'est pas là mon opinion.

M. BORDEN (Halifax) : Mon honorable ami, en sa qualité d'avocat, ne sait-il pas qu'une personne présentant une réclamation de convention, doit prouver qu'elle a subi des dommages de ce fait, car autrement elle ne pourra obtenir qu'un dédommagement nominal ? Je ne veux pas critiquer ce qui a été fait. Je fais simplement remarquer que la décision est réellement basée, non sur la raison de l'inexécution de ce contrat, mais sur le principe que la province a dépensé un certain montant d'argent pour faire construire cette voie ferrée, et qu'elle a droit à la remise de cette somme.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les arbitres auraient-ils accordé le même montant, s'il n'eût pas été question de l'inexécution de la convention ?

M. BORDEN (Halifax) : Oui, à mon avis.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Je crois que mon honorable ami et moi, si cette question devait être soulevée par nous devant les cours de justice, nous nous entendrions mieux probablement. Dans des circonstances semblables, nous aurions pris des procédures résultant de l'inexécution d'une convention, en distinguant entre l'inexécution et le montant de dommages. L'inexécution est la cause de la poursuite, et le montant de dommages en est la conséquence. Est-ce bien ce qu'on a fait ici ? Il y a l'inexécution du contrat conclu entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse. Les municipalités ne peuvent intervenir parce que nous n'avons pas de convention avec elles. Le montant des dommages indiqué ici est le résultat de l'inexécution d'un contrat, mais nous ne pouvons traiter avec les municipalités en partant de ce principe, parce qu'alors ce dernier ne découle pas des prémisses. La conclusion est juste, mais nos prémisses sont fausses, parce qu'il n'existe pas de convention avec les municipalités. Je crois que lorsque nous discutons la loi, nous nous entendons mieux, mon honorable ami et moi.

M. BORDEN (Halifax) : Je reconnais que l'honorable Solliciteur général a raison à son point de vue. Je fais remarquer simplement que, lorsqu'on discute cette inexécution du contrat et qu'on examine quels sont les dommages qui en résultent, on ne trouve dans la décision rien qui nous démontre que la province a subi des pertes pour le montant reclamé. Voilà l'opinion de l'honorable Solliciteur général et la mienne. Je vais, cependant, un peu plus loin, et je dis qu'en tenant compte de la décision des arbitres, à ce point de vue, on constate qu'il est évident que ces derniers n'ont tenu compte que des subventions accordées par la province à ce chemin de fer.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Les arbitres ne s'en sont pas tenus aux règles ordinaires de la loi, mais ils ont plutôt comme ils le disent eux-mêmes, examiné la question *in foro conscientiae.*

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'honorable monsieur affirme-t-il que les arbitres n'ont pas déclaré explicitement que le gouvernement avait violé le contrat qu'il avait conclu avec la province de la Nouvelle-Ecosse ?

M. BORDEN (Halifax) : Je n'ai pas parlé de cela.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Dans ce cas, la remarque de mon honorable ami, élucidée par ce fait, ne peut aucunement s'appliquer au cas de ces municipalités qui n'ont pas de contrat avec le gouvernement fédéral, et qui, par conséquent, ne peuvent avoir aucune cause de poursuite contre le gouvernement du Dominion, à propos de ce chemin de fer. L'argument de l'honorable monsieur à l'effet que le montant des dommages accordés par les arbitres, ne semble pas très clair, bien défini, comme il pourrait dire en se plaçant au point de vue de la loi, n'a donc nullement sa raison d'être ici.

Les arbitres affirment qu'il existait un contrat contenant certaines conditions. Ils déclarent en toutes lettres que lorsque le moment arriva d'exécuter cette convention, le gouvernement fédéral a obligé de force la Nouvelle-Ecosse à accepter des conditions qui différaient des stipulations du contrat en question. Ils concluent en disant : Nous considérons que le montant fourni par la Nouvelle-Ecosse, pour la construction de ce chemin de fer, devrait être remis à cette province, comme dédommagement raisonnable, par le gouvernement du Canada qui a commis une injustice. On peut tourner et retourner la question sur toutes ses faces, c'est là la décision claire et évidente des arbitres.

Je m'oppose à la proposition énoncée par mon honorable ami, lorsqu'il a invité la population de la Nouvelle-Ecosse à s'adresser à ce gouvernement ou à tout autre gouvernement pour lui demander le paiement de l'intérêt de ce montant. Il n'y a rien qui puisse donner lieu à cette réclamation. Les deux parties intéressées ont consenti à soumettre la cause à des arbitres qui devaient la régler. Que la Nouvelle-Ecosse ait reçu un montant beaucoup ou peu élevé, représentant un capital ou un intérêt, ou qu'elle n'ait rien reçu du tout, il ne saura exister de nouvelles réclamations, à propos de cette question, à l'avenir. Il me fait peine d'entendre mes honorables amis de la gauche énoncer des propositions qui encourageront les provinces, les particuliers, à soulever des réclamations qu'ils savent ne reposer sur aucun principe de loi ou de justice.

M. BORDEN (Halifax) : Je dois corriger une affirmation du ministre des Chemins de fer. A la face même de cette décision, je ne puis trouver rien qui nie à la province son droit à ces intérêts. Je dis que dans le cas d'un arbitrage, d'après la stipulation que j'ai lue tout à l'heure, la Nouvelle-Ecosse pourrait invoquer cette décision pour réclamer des intérêts. Cette stipulation est à l'effet que les arbitres ne sont pas tenus d'observer les règles strictes de la loi, et si elle était mise en vigueur dans un nouvel arbitrage, dans le sens indiqué, on pourrait invoquer cette décision et suivre l'exemple des arbitres qui ont invoqué le contrat conclu entre la province et la Confédération. Voilà ce que j'ai voulu dire.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Le 8e paragraphe de l'arrêté du Conseil nommant ces arbitres, dit qu'ils décideront si cette réclamation doit être reçue favorablement et, dans l'affirmative, si le gouvernement devra remettre à la province le montant de l'intérêt à dater du jour de la demande. Les arbitres ne se sont pas arrêtés à cette dernière réclamation, ils l'ont rejetée. La question a donc été soumise à la cour d'arbitrage.

M. BORDEN (Halifax) : J'ai fait cette déclaration parce que je ne pouvais trouver de raison pour expliquer ce refus d'accorder les intérêts. Je répète ce que j'ai dit : si jamais cette question est soumise à des arbitres, d'après les mêmes stipulations, ils pourront invoquer cette décision, la cour d'arbitrage s'étant appuyée sur le contrat entre la province et le Canada. Voilà comment j'envisage toute l'affaire. Je respecte beaucoup l'opinion du Solliciteur général et s'il déclare que je me trompe, je suis prêt à modifier mon opinion.

Le SOLLICITEUR GENERAL : Mon honorable ami prétend que si les intéressés s'entendaient pour soumettre à l'arbitrage la réclamation concernant les intérêts, ils pourraient le faire. C'est là aussi mon avis.

M. BLAIR.

M. BROCK : Nous avons assisté à une longue discussion au point de vue légal entre certains membres des deux côtés de la Chambre. Je désire, cependant, appeler l'attention de la Chambre et celle du pays sur le fait que les députés peu habitués aux distinctions subtiles de la loi, n'ont pas grand'chose à dire sur de semblables questions. Le ministre des Finances nous a reproché, cette après-midi, d'avoir laissé passer un si grand nombre de crédits sans demander le vote de la Chambre. Quel avantage aurait obtenu l'opposition en s'opposant à un item du genre de celui qui nous occupe ? Qu'auraient à dire les membres de cette Chambre sur cette question avant qu'elle fût soumise à l'arbitrage ? Cette réclamation venait d'une province maritime ; le gouvernement a organisé une cour d'arbitrage, et il vient maintenant demander à la Chambre d'adopter la décision des arbitres.

Déjà, il s'est engagé, au nom du pays, à payer le montant mentionné dans ce crédit. Les membres de la gauche ne méritaient point les reproches que le ministre des Finances leur a adressés et qui sont indignes de lui. Quelle chance pouvait avoir l'opposition en critiquant cette mesure, si ce n'est au point de vue légal. Et, sous ce rapport, ce ne sont pas les ministres qui ont remporté l'avantage.

Le PREMIER MINISTRE : Ecoutez! écoutez!

M. BROCK : Je puis comprendre que l'honorable chef du gouvernement sourit de pitié en constatant l'ignorance d'un homme qui n'a pas étudié la loi, mais je puis lui dire que le peuple de ce pays envisagera la question au point de vue où je me place. Le ministre des Finances pourrait peut-être adresser des reproches à ses propres partisans. Il y a plus de trois mois que nous sommes ici, et, cependant, un bien petit nombre de membres de la droite ont hasardé quelques remarques, et pas une voix discordante ne s'est élevée de l'autre côté de la Chambre pour critiquer un seul acte du gouvernement. Pourquoi demander le vote sur une question pareille? Nous ne pouvons retarder l'adoption de cette mesure. L'honorable premier ministre peut-il m'enseigner le moyen d'empêcher la droite de voter ce crédit? Dans l'affirmative, je serai heureux de l'appliquer. Si on ne considère que l'intérêt de parti, on peut trouver utile d'adopter cet item ; mais, si l'on s'en tient à l'équité, le gouvernement ne peut défendre cette mesure. Je ne craindrais pas, malgré mon ignorance complète de la loi, de discuter cette question avec le ministre des Finances—non pas probablement dans sa province, mais dans n'importe quel comté d'Ontario ; je crois qu'il ne réussira pas à convaincre le peuple que l'opposition pouvait espérer empêcher l'adoption de ce crédit par la Chambre. De nouveau, je dis que les reproches du ministre des Finances ne sont ni justes, ni mérités.

Le PREMIER MINISTRE : Il y a un moyen bien simple, bien facile de satisfaire sur ce point mon honorable ami. Nous soumettons ce crédit au parlement, mais l'honorable député n'est pas tenu d'accepter nos vues. La minorité, sans doute, doit se soumettre à la décision de la majorité, mais il est pour l'honorable député une manière de se protéger : qu'il demande à la Chambre de se prononcer par son vote sur ce crédit. Alors il fera connaître au parlement et au pays son attitude et celle de ses amis sur cette question.

M. BROCK : C'est là un raisonnement spécieux. L'honorable premier ministre sait les risques que nous courons, à l'heure actuelle, à demander à la Chambre d'exprimer son opinion par son vote. Quand il dit que nous pouvons réclamer le vote, il sait qu'il peut compter sur les députés dociles qui siégent à ses côtés et en arrière de lui, et qui expriment un jour une opinion qu'ils modifient le lendemain, lorsqu'il s'agit de voter.

Le PREMIER MINISTRE : Mon honorable ami sait aussi que si nous avons un vote solide à notre appui, nous avons aussi des électeurs convaincus ; il peut en appeler à ces juges.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je regrette sincèrement que l'honorable député de Toronto-centre (M. Brock) ait pris si à cœur mes remarques de cette après-midi qu'il a qualifiées, à maintes reprises, de reproches. J'ai parlé, je crois, avec modération, non pas pour offenser qui que ce fût, mais pour critiquer légitimement ce que je croyais erroné. Je partage son opinion sur un point : nous n'appartenons au barreau ni l'un ni l'autre, et dans des questions du genre de celle qui nous occupe, nous pouvons être induits en erreur par les déclarations d'avocats. Mais, après la discussion qui vient de se faire, je veux envisager cette question comme un homme qui ne fait pas partie du barreau. A mon avis, les arbitres ont rendu la question si claire que tous les membres de cette Chambre, alors même qu'ils ne seraient pas avocats, peuvent la comprendre facilement.

J'admets, avec mon honorable ami, que ceux qui n'ont pas eu l'occasion d'étudier la question dans tous ses détails puissent ne pas la comprendre parfaitement. Si j'avais à discuter avec lui cette question dans la province d'Ontario, où il paraît croire que l'esprit public et l'intelligence sont différents de l'esprit public et de l'intelligence individuelle dans les autres provinces—bien que je n'en voie pas la raison—je n'espèrerais pas, dans le temps généralement accordé aux orateurs dans une assemblée publique, pouvoir donner des explications bien complètes, mais je pourrais, tout de même, dire à cet auditoire que la question a été jugée par un bureau d'arbitres indépendants, présidé par un juriste éminent de la province d'Ontario, qui avait devant lui tous les faits et qui était aidé des lumières des avocats et conseils des deux parties, et je lui demanderais d'accepter ce verdict, mais non le mien ni celui de l'honorable député de Toronto-centre.

Comme cette réclamation du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a été faite pour la première fois lorsque j'étais moi-même ministre de cette province, je considérai, dès le commencement, que je ne devais pas m'occuper de la question, vu aussi que je pouvais être appelé en témoignage. C'est pourquoi j'ai dit à mes collègues dans le ministère, ici, après avoir obtenu d'eux leur consentement à une enquête devant un tribunal indépendant, que je voulais n'avoir rien à faire avec la cause, et que le gouvernement fédéral aurait à se faire représenter par des avocats auxquels, naturellement, mon ministère fournirait tous les renseignements nécessaires. L'histoire de cette cause est longue, et pour la bien comprendre, il faut l'examiner dans son ensemble, et ne pas s'attacher seulement à quelques points, comme quelques députés l'ont fait ici. Mais tout ce qui a été affirmé, toutes les citations qui ont été faites ici ce soir, ont été soumises aux arbitres, qui les ont pesées, et nous avons maintenant leur jugement devant nous.

M. CLANCY : Pas au complet. L'honorable ministre nous a fait un long discours, mais c'est tout.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne sais pas où mon honorable ami prend ses renseignements. Je sais que j'ai été interrogé en premier et deuxième interrogatoire par l'avocat habile qui représentait le gouvernement fédéral. Je veux maintenant faire un court exposé, au point de vue du simple bon sens, de toute la question.

L'embranchement du chemin de fer de Pictou, ainsi qu'on l'appelle, a coûté environ $2,000,000. Il ne faut pas le confondre avec l'embranchement de la ville de Pictou, construit depuis quelques années. Quelquefois on l'appelle l'embranchement de Truro, et quequefois l'embranchement de Pictou. Cet embranchement va de Truro à New-Glasgow et jusqu'au havre de Pictou. Les deux partis politiques, depuis 1870, ont cru de bonne politique de faire servir cet embranchement comme prolongement du chemin de fer vers l'est. Que cette politique fût sage ou non, ce n'est pas le temps de discuter cela. C'est Son Honneur le juge MacDonald alors député d'Antigonish, qui le premier a fait aux communes une motion demandant que l'embranchement fût affecté à cet objet. Plus tard, le parlement adopta une loi affectant cet embranchement pour aider à la construction d'un chemin de fer dans la direction de l'est à partir de New-Glasgow. Un contrat fut passé entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et une compagnie à la tête de laquelle était sir Hugh Allan, pour la construction du chemin de fer de prolongement de l'est, à deux conditions : pre-

mièrement une subvention de $8,000 par mille à la compagnie ; et secondement, le transfert de cet embranchement de Pictou qui avait coûté plus de $2,000,000, et qui dès lors cessait virtuellement d'être la propriété du gouvernement fédéral. La Compagnie Allan a construit le chemin, qui avait 80 milles de longueur, dans l'espérance d'avoir cet embranchement de Pictou comme compensation partielle. Il y avait dans ce contrat tripartite la condition que si la compagnie ne remplissait pas son contrat, la propriété du chemin passerait au gouvernement provincial, et si ce dernier ne pouvait exploiter le chemin convenablement, le gouvernement fédéral en prendrait possession.

Le gouvernement provincial a obtenu ce chemin non par défaut, mais à la suite de négociations avec la Compagnie Allan. Le gouvernement de ce temps-là, dans lequel sir John Thompson était procureur général, avait conclu avec la Compagnie Allan un arrangement en vertu duquel il consentait à ce que le chemin de fer, ainsi que l'embranchement de Pictou, passât dans un temps défini en la possession du gouvernement provincial. Mais bien que le gouvernement de cette époque eût fait cet arrangement avec le Compagnie Allan, il ne le fit pas suivre d'une législation. Lorsqu'en 1882, un nouveau gouvernement arriva au pouvoir, son attention fut appelée sur cette convention —il n'y avait aucun dossier dans les casiers de la province—et l'on découvrit alors que le gouvernement provincial avait le droit d'acquérir l'embranchement de Pictou et le prolongement vers l'est, dans certains délais. Il n'y avait pas de législation provinciale autorisant un emprunt pour cet objet, et pendant quelque temps le gouvernement provincial ne savait pas quoi faire. Il correspondit avec le gouvernement fédéral pour lui faire prendre le chemin en fidéicommis ou autrement, mais ce dernier ne voulut pas s'en embarrasser. Lorsque la législature provinciale s'assembla, elle autorisa le gouvernement à emprunter l'argent pour les réparations à faire, et à faire décider par des arbitres combien la compagnie avait dépensé de plus que la subvention. Cet arbitrage eut lieu, les sommes dues à la compagnie furent accordées, et des arrangements furent conclus pour l'achat du chemin. La législature provinciale adopta en 1883, une loi à ce sujet. Le gouvernement provincial ne croyait pas que c'était un bon placement, à cette époque du moins, quelles que fussent les perspectives pour l'avenir ; mais la base de l'arrangement était d'obtenir possession de l'embranchement de Pictou en même temps que du nouveau chemin. Mais avant de placer un dollar dans l'entreprise, bien qu'il y fût autorisé par une loi, le gouvernement provincial envoya à Ottawa des délégués pour soumettre tout l'arrangement au gouvernement fédéral afin qu'il n'y eût pas de difficultés plus tard. Les délégués vinrent ici soumettre leur bill au gouvernement fédéral et lui demandèrent de le sanctionner immédiatement ; c'est-à-dire qu'ils voulaient que la question de désaveu fut réglée immédiatement ; au lieu d'attendre douze mois, comme d'habitude, pour avoir une décision, on demandait au gouvernement de déclarer par arrêté ministériel que la loi ne serait pas désavouée et qu'on la laisserait entrer en vigueur immédiatement. On voulait cela afin que le gouvernement fédéral ne rencontrât pas de difficultés dans le transfert de l'embranchement. Sir Charles Tupper, alors ministre des Chemins de fer, discuta la question avec les délégués. Il leur dit : La propriété vous appartient, et vous avez droit d'en faire usage du moment que vous prenez possession du nouveau chemin. Voici ces paroles telles que rapportées dans le Hansard :

> Le comité sait qu'en vertu de la législation qui vient d'être passée, le gouvernement du Canada a consenti à transférer l'embranchement de Truro à Pictou afin d'assurer la construction d'une ligne vers l'est, et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a accordé une nouvelle subvention pour assurer la construction d'un chemin jusqu'au détroit de Canso. En vertu de cette législation, tous ces chemins appartiennent donc à la Compagnie de prolongement de l'est.

Remarquez bien, les chemins ne sont plus la propriété du gouvernement fédéral.

> Mais le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a fait avec la compagnie un contrat qui obligeait cette dernière à remettre le chemin au gouvernement au cas où celui-ci rembourserait à la compagnie, dans un certain délai, ses dépenses réelles. On croit que dans quelques jours, le chemin de Pictou jusqu'au Détroit de Canso, sera la propriété de la Nouvelle-Ecosse et ce gouvernement désire l'utiliser pour prolonger son réseau de chemins de fer depuis Sydney jusqu'au Cap-Breton.

Le gouvernement fédéral a donc donné avec empressement son approbation à la législation de la province. Nous avons dans ces paroles de l'honorable sir Charles Tupper, l'admission que l'embranchement de ce chemin de fer avait cessé d'être la propriété du gouvernement fédéral et était passé à la compagnie de prolongement vers l'est, qui l'avait ensuite transféré au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, lequel devait en prendre possession dans quelques semaines. Se basant sur ces arrangements le gouvernement provincial envoya son agent en Angleterre dans le but de faire un emprunt. Le gouvernement s'engagea dans de grandes dépenses qu'il n'aurait pas songé à faire s'il n'avait pas cru pouvoir obtenir l'embranchement de Pictou de même que le chemin nouveau. Les négociations se poursuivirent jusqu'au mois d'octobre et le gouvernement prit possession du chemin de prolongement de l'est. Il paya l'argent suivant les conditions du contrat, et écrivit à Ottawa pour obtenir possession de l'embranchement de Pictou, suivant la loi et l'entente intervenue,

mais le gouvernement fédéral refusa, et ne donna ni explication ni raisons, mais un refus bien net. Puis les délégués vinrent à Ottawa, et demandèrent des explications. Mais on retarda beaucoup à leur en donner. Finalement, ils obtinrent un arrêté ministériel disant que la propriété leur serait remise à certaines conditions. Maintenant toute la question repose sur les termes de cet arrêté ministériel. Si l'arrêté ministériel est légal and valide, alors le gouvernement fédéral a raison. S'il est illégal et nul, la décision des arbitres est juste. Or quels étaient les termes de l'arrêté ministériel ? Il y était dit, d'abord, que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse devait placer sur le chemin un fort matériel roulant. Les honorables députés ont dit que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse était obligé d'outiller efficacement le chemin. C'est vrai. Mais qu'est-ce qu'un outillage efficace ? Le gouvernement local avait placé sur le chemin ce qu'un ingénieur de chemin de fer compétent lui avait dit être un outillage suffisant ; et lorsqu'on lui demanda de mettre plus d'outillage, il était évident que le but était d'imposer au gouvernement provincial une condition qui l'empêcherait de prendre le chemin.

M. CLANCY : Qu'est-ce que M. Schreiber a dit dans son témoignage lorsqu'il a été examiné ?

M. HACKETT : Quelle est la date de l'arrêté ministériel ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le 20 octobre 1883. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse contesta au gouvernement fédéral le droit de dicter, à cette époque-là, en quoi consistait un outillage suffisant. Il admettait, cependant, qu'il pouvait avoir ce droit plus tard, mais, pour qu'on ne s'en tînt pas strictement à la lettre et afin d'obtenir ce que l'honorable député de Toronto (M. Brock) appellerait une opinion de bon sens à ce sujet, le gouvernement provincial a répondu : Vous nous demandez d'outiller le chemin d'une façon que notre ingénieur nous dit ne pas être nécessaire ; nous allons soumettre la différend à trois experts indépendants, et si ces arbitres déclarent qu'il faut plus de matériel pour exploiter le chemin avec efficacité, nous fournirons ce matériel. Mais le gouvernement fédéral a dit : Non, il faut que vous acceptiez notre décision.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne prétendra pas qu'il a trouvé tout cela dans les dépositions.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces choses ne sont pas niées.

M. CLANCY : Elles n'apparaissent pas dans les témoignages.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il n'y a pas de déaccord à ce sujet. La correspondance montre que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse consentait à soumettre la cause à des experts indépendants et que si ces experts disaient que le chemin de fer n'était pas suffisamment outillé, alors il augmenterait l'outillage. Mais le gouvernement ne voulut pas se soumettre à l'obligation de fournir plus d'outillage et de matériel roulant lorsque l'ingénieur en chef disait que cela n'était pas nécessaire. L'attitude du gouvernement provincial était juste et raisonnable.

L'autre condition était au sujet du tarif. Nos honorables amis de la gauche disent que le contrat obligeait le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à s'en tenir à un tarif juste et raisonnable.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable ministre a-t-il une copie de l'arrêté ministériel? Il n'a pas été imprimé ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Le Solliciteur général a entre ses mains l'arrêté ministériel de 1883.

Mon honorable ami de Bothwell prétend que le gouvernement provincial a suivi une conduite bien extraordinaire à propos des tarifs du chemin. Je suis certain de pouvoir le convaincre lui-même que l'attitude du gouvernement provincial sur cette question était très juste. Que demandait le gouvernement fédéral ? Il demandait d'abord de changer le tarif immédiatement. Le gouvernement provincial répondit : Non, le moment n'est pas arrivé. Nous allons prendre le chemin et nous allons l'exploiter en continuant le tarif actuel ; puis, nous préparerons un tarif conforme aux conditions de l'Acte et nous vous le soumettrons. Mais le gouvernement fédéral insista : " Non ", disait-il, " qu'importe la loi, il faut nous entendre sur un tarif dès maintenant." Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse refusa et les arbitres décidèrent que la demande était illégale.

M. CLANCY : L'honorable ministre ne prétendra certainement pas que les arbitres ont entendu des témoignages avant de donner leur décision.

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout le dossier à ce sujet est annexé au rapport des arbitres et il est trop important pour qu'on l'ignore. Le gouvernement fédéral, non seulement insista pour qu'un tarif fût fixé immédiatement, mais il entreprit de stipuler quel devrait être ce tarif.

Il n'y a rien dans la loi qui autorise le gouvernemnt fédéral à préparer le tarif et oblige le gouvernement provincial à l'accepter. La loi dit qu'un tarif juste et raisonnable devra être préparé et soumis à l'approbation du gouvernement fédéral. Tout d'abord, si la compagnie avait exploité le chemin en vertu de l'arrangement tripartite, l'approbation du tarif n'aurait pas été du ressort du gouvernement fédéral du tout, mais du gouvernement provincial, et c'est seulement dans le cas d'un différend entre les deux gouvernements que le ministre des

Travaux publics peut être appelé comme arbitre. Mais plus tard, le chemin passa des mains de la compagnie dans celles du gouvernement provincial qui en devint propriétaire et, n'étant plus partie indépendante, il consentit à soumettre le tarif à l'approbation du gouvernement fédéral. Mais le gouvernement fédéral dit : Nous allons faire le tarif nous-mêmes, et il vous faudra l'accepter, qu'il vous plaise ou non.

M. BROCK : L'honorable ministre expose la cause à son point de vue et d'une façon aussi défavorable que possible pour le gouvernement fédéral. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral se soit servi du langage qu'il lui prête.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'expose la cause suivant les règles du bon sens.

M. BROCK : Vous ne l'exposez pas avec justice ; vous en exagérez le mauvais côté.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député n'a pas le droit de dire cela. J'ai lu les documents et il ne les a pas lus.

M. BROCK : L'honorable ministre dit que le gouvernement fédéral a répondu : " Vous devrez l'accepter, qu'il vous plaise ou non."

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce ne sont peut-être pas les termes exacts, mais c'est la signification de la réponse. Le gouvernement fédéral a dit : Nous allons fixer le tarif et si vous ne l'acceptez pas, vous n'aurez pas le chemin ; et j'ai traduit cela couramment par les mots : " Vous devrez l'accepter, qu'il vous plaise ou non." Tous admettront avec moi que c'est le sens exact, et je demanderai à mon honorable ami de Toronto-centre lui-même (M. Brock) d'en convenir avec moi parce que, bien qu'il soit un chaud partisan politique——

M. BROCK : Je ne sache pas qu'il y ait de politique dans cette question.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je retire ces paroles, je ne voulais pas blesser mon honorable ami. Mais, malheureusement, il siège de l'autre côté de la Chambre et il voit toujours d'une manière si opposée à la nôtre, qu'il doit avoir quelque raison pour cela. Mais je veux appeler son attention sur le tarif qui a été préparé. L'embranchement de Truro à Pictou avait environ 40 à 45 milles, et le gouvernement fédéral fit froidement au gouvernement provincial, dont j'étais alors membre, la proposition d'accepter sur cette courte distance de 40 milles un tarif de tant la tonne, semblable à celui en vigueur sur les 800 ou 900 milles de l'Intercolonial. C'est-à-dire que pour chaque tonne de marchandises transportée sur ce chemin elle paierait le même prix, par mille, que celui payé au chemin de fer Intercolonial.

M. CLANCY : N'était-ce pas là le tarif de cette ligne?

Le MINISTRE DES FINANCES : On l'exploitait comme embranchement de l'Intercolonial.

M. CLANCY : Dans l'intérêt du peuple.

Le MINISTRE DES FINANCES : Nous ne discutons pas cela. Naturellement, ces choses se font toujours dans l'intérêt de la population. Mais ce chemin appartenait au gouvernement provincial, suivant sir Charles Tupper ; et ce gouvernement l'administrait avec justice et franchise. Il avait le droit de l'exploiter comme toute autre corporation a le droit d'exploiter un chemin de 40 milles de long, et mon honorable ami (M. Brock) admettra que la demande du gouvernement fédéral de faire accepter pour ce chemin le même tarif que pour l'Intercolonial, était injuste et en contradiction avec tous les principes reconnus de l'administration des chemins de fer dans ce pays. Conviendra-t-il de cela? Peut-il s'attendre à ce qu'un petit chemin de 40 milles dans les environs de Toronto lui assure le même tarif pour le transport de ses marchandises, qu'un grand chemin de 1,000 milles. Il sait que cela n'a pas de bon sens. S'il était lui-même propriétaire d'un petit chemin de ce genre, et que quelqu'un lui demanderait de transporter des marchandises à ces prix, il dirait que cette personne veut se moquer de lui. Or, le gouvernement provincial s'est dit : " A quoi bon continuer cette lutte? Le gouvernement fédéral peut avoir ses raisons pour agir come il agit, peut-être a-t-il des intérêts de comtés à protéger, mais sa réponse n'en était pas moins un refus de nous livrer le chemin et le gouvernement provincial voulant tirer le meilleur parti possible d'une mauvaise affaire, consentit à ce que le gouvernement fédéral prît possession du chemin sur remboursement de la somme qui avait été payée aux Allan, environ $1,200,000. La correspondence montera que plus d'une fois, on a demandé la subvention. Mon honorable ami de Bothwell dit que le gouvernement provincial n'a jamais désiré avoir le chemin. Mais il se trompe. Je sais que le gouvernement provincial a envoyé à Ottawa ses ministres qui ont assiégé le gouvernement fédéral pendant trois semaines et lui ont demandé de livrer le chemin. Le gouvernement provincial adopta une loi pour prélever l'argent pour l'administrer, et il a pris possesison de la ligne de prolongement vers l'est. Assurément, l'honorable député veut badiner.

M. CLANCY : L'honorable ministre était alors membre de la législatre provinciale et a été beaucoup mêlé à ces négociations ; de fait, il y a joué le principal rôle. Il doit avoir été en rapports très intimes avec son chef, lequel lui aurait dit que le fait d'obliger le gouvernement fédéral à prendre possession du chemin et à l'exploiter pendant deux ans, convaincrait la province qu'il n'était pas dans son intérêt de posséder le chemin.

Le MINISTRE DES FINANCES : Quand bien même on l'aurait dit, cela ne prouverait rien. Le gouvernement provincial a passé une loi, a fait un emprunt, a nommé des personnes pour administrer le chemin ; il a envoyé des délégués ici à Ottawa ; enfin, il a fait tout ce qu'il était possible de faire pour avoir le chemin.

Que cela fût de bonne ou mauvaise politique, ce n'est pas la question. Le chemin lui appartenait et il avait le droit de l'avoir. Il a essayé de tirer le meilleur parti de ce mauvais marché. Lorsqu'il s'est présenté devant la législature, ses adversaires l'ont violemment attaqué parce qu'il avait cédé le chemin, mais il s'est défendu du mieux qu'il a pu. Le dossier prouve que le gouvernement provincial a fait tous les efforts possibles pour obtenir possession de l'embranchement de Pictou, mais le gouvernement fédéral était décidé à ne pas le donner, et il était inutile de persister. Même si la loi eût été du côté du gouvernement provincial, ce dernier aurait été beaucoup embarrassé. Ce chemin avait une grande importance vu son raccordement avec le chemin de l'Ile du Prince-Edouard et du Cap-Breton, mais il lui fallait aussi avoir des raccordements avec le chemin de fer Intercolonial qui était la propriété du gouvernement d'Ottawa, et si celui-ci avait voulu agir malicieusement, l'exploitation du chemin aurait été difficile. Toute la question repose sur l'interprétation de l'arrêté ministériel de 1883 ; cet arrêté était-il conforme au contrat et aux actes du parlement ? S'il l'était, le gouvernement provincial n'avait pas le droit de se plaindre et il lui était inutile d'aller si loin. C'est là le point qu'ont examiné les arbitres. C'étaient des hommes capables. Mon honorable ami le premier ministre a fait l'éloge du juge en chef Burton ; les autres étaient M. Barbeau de Montréal et mon honorable ami le député d'Annapolis (M. Wade). Mais à cette époque il n'était ni député ni candidat. Ces arbitres ont examiné la question à fond. Le gouvernement fédéral avait retenu les services d'un avocat très habile, M. Lafleur, qui a fait tout ce qu'il était possible de faire pour défendre les intérêts dont on lui avait confié la défense. Il m'a examiné comme témoin et je puis lui rendre le témoignage qu'il a bien rempli son devoir. Après avoir examiné toute la question, les arbitres en sont venus à la conclusion que les conditions posées le 20 octobre 1883 n'étaient ni justes ni conformes à l'esprit de la loi, mais qu'elles devaient avoir pour effet d'empêcher le gouvernement provincial d'obtenir possession de ce chemin. C'était là toute la question. Si cet arrêté ministériel était juste, le gouvernement provincial n'avait pas de droits. S'il était injuste et déraisonnable, s'il avait pour but d'empêcher la livraison du chemin au gouvernement provincial, c'était une violation de contrat et une grande injustice ; et malgré tout ce qu'on a pu faire pour se tirer le mieux possible d'un mauvais marché, il reste acquis qu'une injustice a été commise et les arbitres l'ont admis. C'est pourquoi ces derniers ont décidé que l'arrêté ministériel du 20 octobre 1883 était injuste et illégal, et qu'en conséquence, la province devait recevoir une compensation sous forme de remise de la subvention qu'elle avait payée pour le prolongement du chemin de fer. Le gouvernement fédéral a déjà payé $1,200,000 et si la décision des arbitres est reconnue, il faudra payer une somme additionnelle de $671,000. C'est-à-dire que le gouvernement fédéral aura payé un total de $1,871,000. Pourquoi ? Pour deux chemins qui ont coûté $4,000,000.

M. CLANCY : La province de la Nouvelle-Ecosse a été indemnisée de ces dépenses lors de son entrée dans la Confédération.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela est étranger à la question. Ce bout de chemin de fer était la propriété du Canada jusqu'à l'année 1879. Personne ne nie que le Canada en était le propriétaire. Le gouvernement fédéral, par un acte du parlement, a transféré ce chemin à la compagnie et par l'entremise de la compagnie, au gouvernement provincial. Il est inutile de nier cela, ce chemin était propriété fédérale, le gouvernement du Canada s'en est dessaisi, et nous avons la déclaration suivante faite par sir Charles Tupper dans la Chambre des communes :

> En vertu de cette législation tout ce chemin, est maintenant la propriété de la Compagnie du chemin de l'Est, mais le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a fait un contrat avec la compagnie——

Et ainsi de suite ; ce qui montre que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a acheté les droits de la compagnie. Conséquemment, de l'aveu même de sir Charles Tupper, le chemin appartenait à la Nouvelle-Ecosse. On l'en a privée illégalement et c'est pourquoi les arbitres ont accordé ce dédommagement. Comme je l'ai dit précédemment, ce chemin a coûté $4,000,000, mais ici, il ne s'agit pas du prix ; il appartenait à la province de la Nouvelle-Ecosse, et il est maintenant passé en la possession du gouvernement fédéral, auquel il coûtera la somme de $1,800,000, y compris le montant accordé par les arbitres. Il aura donc obtenu une propriété valant $4,000,000 pour moins de la moitié du prix.

M. HACKETT : Est-ce que la province de la Nouvelle-Ecosse a été obligée de payer cette somme, avant la Confédération?

Le MINISTRE DES FINANCES : Ce chemin de fer de Pictou était en voie de construction à l'époque de la Confédération et a été terminé à peu près vers l'époque de l'entrée de la province dans l'Union. Nul doute qu'on a tenu compte de cette somme dans le

règlement de comptes entre la province et le Canada. Mais le gouvernement fédéral s'en est dessaisi, aussi vite que vous vous dessaisissez d'un baril de poisson quand vous le vendez. Le chemin n'appartenait plus au gouvernement fédéral, il appartenait au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, qui, sur cette assurance, a emprunté de l'argent et a fait tout ce qui était nécessaire pour l'exploiter. Ce chemin était la propriété du gouvernement provincial ; il lui appartenait de droit, et lorsqu'on lui en refusa la possession, il avait droit de recourir contre le gouvernement fédéral. Les arbitres, qui étaient des hommes honorables et qui ont eu plus de temps que nous pour examiner la question à fond, et qui ne peuvent avoir voulu faire que ce qui était juste pour tout le Canada, ont décidé que le gouvernement fédéral devait payer cette somme.

M. CLANCY : Le comité sera surpris de voir que l'honorable ministre termine un aussi éloquent discours sans avoir risqué la prétention que la Nouvelle-Ecosse a subi des dommages, et pas un député n'a osé dire qu'elle en a souffert. Mais la Nouvelle-Ecosse ayant donné une subvention, il faut bien qu'elle trouve une excuse pour la ravoir.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est justement la question que les arbitres ont étudiée et qu'ils ont décidée.

M. CLANCY : Mon honorable ami sait qu'il est inutile de prétendre qu'il faut révérer et accepter un jugement parce qu'il est rendu par des hommes respectables. Plus d'une fois des hommes respectables en ce pays ont rendu des jugements que des avocats éminents n'ont pas approuvés et que les cours ont rejetés en appel. Ce n'est donc pas une raison à alléguer. Personne ne nie la respectabilité des arbitres. Mais la respectabilité n'est pas toujours le gage d'un jugement sage ou prudent.

M. HACKETT : L'Ile du Prince-Edouard a payé elle-même son chemin de fer. Mais aujourd'hui la Nouvelle-Ecosse demande au gouvernement fédéral de l'indemniser d'une somme qu'elle a dépensée pour ses chemins de fer depuis la Confédération. Si nous commençons à rembourser aux provinces ce qu'elles ont dépensé pour des chemins de fer avant ou depuis la Confédération, pourquoi n'aurions-nous pas la même obligation envers une province qui a construit un chemin de fer avant la Confédération ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je comprends mieux maintenant la question de mon honorable ami, que je ne l'avais comprise d'abord. L'argent que le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse a dépensé pour ses chemins de fer n'a pas été dépensé avant la Confédération, mais plusieurs années après. Cet argent a été pris dans le trésor provincial, et n'avait aucunement rapport aux conditions de l'entrée dans la Confédération.

M. WALLACE : Le ministre des Finances nous a fait un long discours qui signifie, en résumé, que toute la question a été soumise à des arbitres indépendants qui ont rendu leur décision. Drôle d'arbitrage que celui de la Nouvelle-Ecosse plaidant sa cause aussi fortement que possible, et d'un autre côté, celui du Canada représenté par l'honorable ministre (M. Fielding).

Le MINISTRE DES FINANCES : Je ne représentais pas le Canada. J'ai dit, dès le commencement de mon discours, que je n'avais pas agi pour le gouvernement fédéral. Il était compris que je représentais la province de la Nouvelle-Ecosse, et j'ai averti l'honorable premier ministre dès le commencement que je ne voulais en aucune façon conduire la cause pour le gouvernement fédéral.

M. WALLACE : Qui a soumis la cause à l'arbitrage ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Tout le gouvernement, et j'en porte la responsabilité comme les autres.

M. WALLACE : Sur la recommandation de quel ministre ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Sur la recommandation du premier ministre.

M. WALLACE : Sur la recommandation du ministre des Finances, en premier lieu.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai discuté la question avec tous mes collègues. La seule recommandation a été celle du premier ministre.

M. WALLACE : Cette question n'était-elle pas du ressort du ministre des Finances ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, pas particulièrement. Une délégation de la Nouvelle-Ecosse est venue à Ottawa et a eu plusieurs entrevues avec le conseil des ministres auquel elle a exposé sa cause, et c'est la premier ministre lui-même qui a fait le rapport parce que je ne me croyais pas justifiable de conduire la cause pour le gouvernement fédéral.

M. WALLACE : De fait, il y avait d'un côté la Nouvelle-Ecosse soumettant une réclamation, et de l'autre, le gouvernement du Canada tout sympathique à la demande.

Le MINISTRE DES FINANCES : Cela n'apparait nulle part.

M. WALLACE : Oui, cela apparait par le discours même que mon honorable ami vient de prononcer.

Le MINISTRE DES FINANCES : J'ai déjà dit que, personnellement, j'étais en faveur de la réclamation.

M. WALLACE : L'honorable ministre était en faveur de la réclamation, et ce fut un fort atout dans les élections de la Nouvelle-Ecosse.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'y ai jamais fait allusion pendant les élections.

M. WALLACE : Je n'ai pas parlé de l'honorable député. J'ai dit que c'était un fort atout dans la lutte électorale de la Nouvelle-Ecosse. L'ex-ministre de la justice, feu sir John Thompson, a déclaré que cette réclamation n'avait aucune force légale, et j'accepterai la parole de sir John Thompson, comme juriste, et surtout dans cette question, de préférence à celle de toute autre personne, parce qu'il connaissait toutes les circonstances de la cause. Il était natif de la Nouvelle-Ecosse ; il avait siégé dans la législature ; il a été juge, puis, il est venu à Ottawa comme ministre de la Justice, et il a toujours été très au courant de toutes ces procédures depuis le commencement jusqu'au moment de sa mort. Sir John Thompson a déclaré que la réclamation n'avait aucune force légale. Alors, pourquoi l'avoir soumise à des arbitres ? Je dis donc que nous avons devant nous le fait évident que d'un côté, au lieu de s'opposer à la réclamation, on semblait y accorder la plus grande sympathie. Le ministre des Finances lui-même déclare qu'il sympathisait avec les demandeurs.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mais mon honorable ami ne devrait pas dire alors, que j'étais du côté du Canada, parce que je lui ai répété, autant comme autant, que je n'ai rien eu à faire avec la préparation de la cause. Je n'ai même connu le nom de l'avocat du gouvernement fédéral que lorsque le procès a été commencé.

M. WALLACE : L'honorable ministre a été membre du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse qui, depuis si longtemps, pressait le règlement de cette réclamation ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui.

M. WALLACE : Puis, il est devenu membre du gouvernement fédéral, dont le devoir était, ainsi que nous devons le supposer, de résister à la réclamation, mais qui, au contraire, l'a soumise à l'arbitrage. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas examiné la réclamation comme gouvernement et n'a-t-il pas dit : Oui, vous avez prouvé votre réclamation et nous vous la paierons sans la soumettre à l'arbitrage, à ce semblant d'arbitrage ? A quoi cette conduite nous expose-t-elle ? Le chef de l'opposition a dit que la province de la Nouvelle-Ecosse avait autant droit, d'après lui, de réclamer le paiement des intérêts, que du capital. Probablement, avant longtemps, on nous réclamera les intérêts. Si la province y a droit, pourquoi ne le ferait-elle pas ? Puis, nous aurons les réclamations des municipalités. Les arbitres ne disent pas que la somme qu'ils accordent est comme compensation d'une violation de contrat, mais qu'elle est pour rembourser à la province l'argent qu'elle a payé. Si les municipalités ont autant droit de se faire rembourser, que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse auquel nous payons $671,000, et si ce gouvernement fait une nouvelle réclamation pour intérêts, où tout cela finira-t-il ? La province de la Nouvelle-Ecosse se décharge sur le gouvernement fédéral de ses mauvaises entreprises financières. Puis, nous avons la réclamation de la province du Nouveau-Brunswick, qui s'élève à $285,000, dont $148,000 pour principal et la balance pour intérêt ; et il va falloir payer cette réclamation. Ensuite, la province de l'Ile du Prince-Edouard prétend que nous n'avons pas rempli pendant les années de 1873 à 1876, les termes du contrat que nous avons fait avec elle. Le parti libéral a été au pouvoir toute cette période, excepté, peut-être, quelques mois de l'année 1873. Il n'a pas maintenu entre l'Ile et la terre ferme les communications promises dans le contrat. L'autre jour, le gouvernement libéral actuel a réglé cette réclamation et ce parlement, libéral aussi, semble disposé à voter, les yeux fermés, tout ce que le gouvernement lui demande. Aujourd'hui même, le président du comité n'avait pas encore fini de lire l'item du budget qu'on nous demande présentement de voter, que nous avons entendu un chorus de voix déclarer qu'il était voté. Les cris de la majorité libérale indiquaient qu'elle ne voulait même pas un semblant d'examen. Puis, après cela, le gouvernement nous dit : Pourquoi ne demandez-vous pas le vote ? Pourquoi n'appelez-vous pas les députés et ne leur demandez-vous pas de voter ? Nous ne le faisons pas parce qu'il y a une conduite plus sage à tenir. Vous nous écraseriez tout simplement par le vote. Nous voulons donner au peuple les raisons pour lesquelles nous nous opposons à la réclamation. L'honorable député de Lanark-sud (M. Bothwell), l'honorable député de Bothwell (M. Clancy) et d'autres honorables députés ont fait l'historique de la cause, mais pour l'honorable premier ministre, cela ne compte pas. Son seul argument est celui-ci : " Faites décider la question par le vote ". M. le Président, cela ne satisfera pas le peuple du Canada. Les électeurs demandent des raisons et on répond simplement : " Demandez le vote ". Non, nous préférons nous adresser à l'opinion intelligente du pays. Nous avons, de ce côté-ci de la Chambre, exposé la cause et nous avons eu, de la part du ministre des Finances, qui s'est montré, ce soir, un avocat aussi ardent des réclamations de la Nouvelle-Ecosse que lorsqu'il en était premier ministre, l'admission qu'il appuyait ces réclamations contre le gouvernement fédéral. Je m'en rapporte toujours, quant au côté légal de la question, à la décision de sir John Thompson, qui, après avoir fait une étude complète de la question, a déclaré que la réclamation n'avait aucune force légale.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Où voyez-vous cela ?

M. WALLACE : Je crois avoir entendu l'honorable député de Lanark-sud en faire la

déclaration ici même, ce soir. Comme de raison, nous n'avons pas tous les renseignements parce que l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux a refusé de déposer, sur le bureau de la Chambre, les documents que nous devrions avoir. Où est l'arrêté ministériel concernant cette question?

Le PREMIER MINISTRE : Le voici.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il est sur le bureau de la Chambre depuis quinze jours.

Le PREMIER MINISTRE : Et imprimé par ordre du parlement.

L'honorable M. HAGGART : Non, l'arrêté ministériel n'a pas été imprimé.

Le PREMIER MINISTRE : Oui, je l'ai ici.

L'honorable M. HAGGART : Ce n'est pas cela ; je parle de l'arrêté ministériel concernant la prétendue violation de contrat.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Wallace) a demandé le dossier.

M. WALLACE : Non, j'ai demandé l'arrêté ministériel.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Mon honorable ami (l'honorable M. Haggart) a eu cet arrêté.

L'honorable M. HAGGART : Non.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il est parmi les documents.

L'honorable M. HAGGART : Je les ai remis à l'honorable Solliciteur général.

M. WALLACE : Nous avons demandé au ministre des Chemins de fer l'arrêté ministériel, et il ne l'a pas déposé sur le bureau de la Chambre.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui, il a été déposé sur le bureau de la Chambre.

L'honorable M. HAGGART : Je ne dis pas qu'il n'a pas été déposé. Mais j'ai en ma possession tous les documents et je n'y ai pas vu l'arrêté en question ; j'ai remis les documents à l'honorable Solliciteur général.

Le MINISTRE DES FINANCES : L'honorable député les avait depuis une semaine.

M. WALLACE : Nous avons demandé à l'honorable ministre des Chemins de fer de produire l'arrêté ministériel ; nous n'avons pu l'avoir, et on nous dit aujourd'hui que c'est l'honorable Solliciteur général qui l'a. Pourquoi n'aurait-il pas été imprimé et distribué aux députés? Sûrement, un document aussi important que celui-là, dans lequel il s'agit d'une somme de $671,000, devrait être à la disposition de tous les députés pour qu'ils puissent l'étudier, au lieu d'être donné à un seul député. Ce qui importe, ce n'est pas encore tant la somme de $671,000 que la raison fournie aux autres provinces de produire des réclamations tout aussi justes, sinon absolument semblables à celle-ci, car elle est très compliquée. Les réclamations des autres provinces pourraient même être mieux établies. Nous donnons, aujourd'hui, $671,000 à la Nouvelle-Ecosse, $285,000 au Nouveau-Brunswick, ce qui fait un total de $2,000,000, et $30,000 à l'Ile du Prince-Edouard, par année, soit l'intérêt d'un million de dollars à 3 pour cent, et peut-être que la province d'Ontario, encouragée par cet exemple, présentera une réclamation d'un million de dollars. La province de Québec aura peut-être aussi ses réclamations à présenter, maintenant que la porte est ouverte.

M. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre me permettra-t-il de lui faire remarquer que lorsque le gouvernement dépose des documents aussi importants sur le bureau de la Chambre, il devrait y avoir un fonctionnaire chargé d'en prendre soin et de les faire imprimer ? Voici qu'un document très important, un arrêté ministériel, est disparu. J'ai cherché dans les statuts de 1882 et 1884 pour le trouver, et il n'y est pas.

Le PREMIER MINISTRE : Le voici.

M. BORDEN (Halifax) : Très bien ; je disais seulement que le gouvernement devrait donner instruction à un fonctionnaire de prendre soin de ce document et de faire imprimer ceux qui peuvent aider à la discussion intelligente d'une question.

Le PREMIER MINISTRE : Tous les documents ont été produits, il y en a trois ou quatre volumes. Il ne peut y avoir de dossier plus complet que celui que j'ai produit.

M. BORDEN (Halifax) : Les documents ont été produits et ordre a été donné de les imprimer. J'ai supposé qu'ils contenaient tout ce qui était nécessaire à une discussion intelligente de la cause, mais il paraît aujourd'hui que tel n'était pas le cas. Je ne blâme pas mon honorable ami, mais je dis qu'à l'avenir, il devrait y avoir une personne compétente chargée d'examiner les documents que le gouvernement dépose sur le bureau de la Chambre et de faire imprimer tout ce qui est nécessaire pour une discussion intelligente.

Le PREMIER MINISTRE : Ceci est le document sessionnel n° 73, et c'est un comité de la Chambre et non le greffier qui le prépare pour l'impression.

M. BORDEN (Halifax) : Alors c'est le comité qui est en faute.

M. BRITTON : Il s'agit de savoir si le gouvernement a bien agi en soumettant cette cause aux arbitres. Le gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse ont fait un contrat et s'il survient des différends à propos de ce contrat, il y a certainement là matière à arbitrage. Je proteste, et je veux que mon protêt soit enregistré contre les pro-

positions de l'honorable chef de l'opposition qui a déclaré, mais il ne l'a pas fait avec beaucoup de force, il a plutôt fait une supposition—que cette décision des arbitres ouvrait la porte à des réclamations contre le gouvernement de la part des municipalités qui ont voté des gratifications aux chemins de fer. Mais le gouvernement fédéral n'a pas de contrat avec les municipalités, et conséquemment, celles-ci n'ont aucun droit de réclamer. Le chef de l'opposition a aussi déclaré que ce paiement ouvrait la porte à la province pour réclamer l'intérêt, mais il a aussitôt retiré cette prétention, bien qu'elle ait été répétée par son premier lieutenant (M. Wallace) qui est quelquefois son chef. Je suis d'un avis tout contraire. Toute la réclamation de la province a été soumise à des arbitres qui ont donné leur décision. Les décisions arbitrales sont finales et dans quelques cas, elles ont souvent plus de force que les décisions des cours. L'honorable chef de l'opposition a donc tort de donner à entendre que la province de la Nouvelle-Ecosse pourrait revenir à la charge et demander les intérêts du capital. Naturellement, si le gouvernement fédéral consentait à soumettre à des arbitres une nouvelle réclamation pour les intérêts, les arbitres auraient le droit de s'en occuper, mais personne ne suppose que lorsqu'un gouvernement a soumis une question à l'arbitrage et qu'une décision a été donnée, il consentira à un nouvel arbitrage sur une réclamation nouvelle pour les intérêts. Il est amusant d'entendre les honorable députés de la gauche dire qu'ils ne s'opposent pas à ce paiement pour des raisons de parti, et spécialement l'honorable député de Toronto (M. Brock). Mais toutes les questions sont des questions de parti pour lui.

M. BROCK : Pas du tout.

M. BRITTON : Lorsque l'honorable député était candidat à Toronto, il a eu un jour la témérité de dire que tous les libéraux étaient des hypocrites, et il a dû employer tout le reste de la campagne à s'expliquer.

M. BROCK : Cela était si vrai que je fus élu.

L'honorable M. HAGGART : L'honorable député de Kingston (M. Britton) ne comprend pas le plaidoyer. Prétend-il que les arbitres ont décidé qu'il y avait eu violation de contrat et qu'ils ont fixé des dommages ?

M. BRITTON : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Il est le seul homme dans la Chambre qui pense ainsi. Il n'y a aucune preuve que la province de la Nouvelle-Ecosse ait souffert des dommages et les arbitres n'en disent pas un mot dans leur décision. Ce dont nous nous plaignons c'est qu'il n'y avait aucune règle pour guider les arbitres ; ils ont décidé au hasard. C'est pourquoi nous disons que chaque municipalité aurait le droit d'être indemnisée en vertu du même principe. Le député de Bothwell a exagéré lorsqu'il a dit que pas un membre de la Chambre, depuis le premier ministre jusqu'au plus jeune des députés, n'a essayé de prétendre que la province avait souffert quelques dommages. Le fait est que la province s'est engagée, par contrat, à construire un chemin de fer, que le gouvernement fédéral a pris le chemin de fer à sa charge, à la grande satisfaction de la province, parce que de cette façon, le chemin pouvait être mieux outillé et les tarifs pouvaient être plus bas que si la province avait continué à l'exploiter.

L'honorable député de Kingston (M. Britton) a dit que la décision des arbitres était finale et qu'il ne pouvait y avoir d'autres réclamations. Mais l'article suivant du budget est une décision d'arbitres à propos d'une réclamation pour des intérêts dans des circonstances absolument semblables à celles-ci. Il fait un excellent plaidoyer contre l'item suivant. Le ministre des Finances s'est moqué de l'opposition parce qu'elle ne provoquait pas de vote sur aucun de ces crédits, excepté un. C'est un argument dont on peut se servir à la tribune populaire. L'honorable député a-t-il jamais eu l'occasion d'assister aux séances de la Chambre des communes en Angleterre? A-t-il jamais entendu parler de la réponse de l'honorable Joseph Chamberlain à un électeur qui le blâmait d'avoir laissé voter certaines sommes sans demander un vote de la Chambre? Dans la Chambre des communes en Angleterre et dans presque tous les parlements, il suffit à l'opposition de protester ; elle n'est pas pour demander le vote, et un homme d'Etat véritable, un député qui occupe une position en vue ne provoque jamais de vote en comité. Si la question est assez importante, il fait sa motion avant que la Chambre se forme en comité, et il demande le vote alors. Mais la responsabilité des dépenses de ce genre incombe toute sur le gouvernement, et il est suffisant pour l'opposition de faire entendre son protêt. L'argument dont s'est servi le ministre des Finances n'est bon que dans une tournée électorale dans le comté de Queen et Shelburne ; il n'est pas digne d'un ministre des Finances s'adressant à la Chambre des communes du Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES : Il passerait dans Ontario.

M. HAGGART : Je puis dire à l'honorable ministre que nos électeurs d'Ontario n'exigent de nous rien de plus que de protester contre les dépenses. L'honorable député de Kingston dit que la décision des arbitres est finale. Mais, lorsqu'il s'agira du prochain crédit pour le Nouveau-Brunswick, il verra qu'il n'y a jamais de fin à ces sortes de réclamations. Il constatera, à son grand étonnement, que non seulement nous payons la

somme fixée par l'arbitrage, mais que longtemps après, on nous demande de payer l'intérêt sur la somme payée et que nous croyions être un règlement final à cette époque. Rien n'empêchera la province de la Nouvelle-Ecosse, maintenant que le gouvernement a reconnu sa réclamation, de venir plus tard demander les intérêts en alléguant que nous avons déjà reconnu le principe. Tel est le résultat de toutes ces petites opérations. Il est extraordinaire d'en voir surgir trois en même temps, juste à la veille d'une élection : une dans la Nouvelle-Ecosse, une au Nouveau-Brunswick et une à l'Ile du Prince-Edouard. C'est cette dernière qui semble avoir fait le marché le plus avantageux. Nous payons $670,000 à la Nouvelle-Ecosse, $280,000 au Nouveau-Brunswick et $1,000,000 à cette petite Ile du Prince-Edouard. Mais que fait-on pour le reste du pays? Nous ne voulons plus de ces brocantages. S'il faut faire une répartition nouvelle des subventions aux provinces, cette répartition devrait être générale, car vous ne pouvez espérer que les autres provinces voient d'un bon œil les opérations si avantageuses que viennent de faire la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard. Nous avons eu de beaux excédents en ces dernières années. Près de $20,000,000 prélevés sur la population du pays ont été dépensés, et où? Une partie a été employée à l'amélioration de l'Intercolonial et la balance, je suppose, en subventions additionnelles à ces deux ou trois provinces, pendant que ma province natale n'a rien reçu du tout. Je vois aussi que la Colombie Anglaise devient jalouse. Elle demande sa part. Mais je crains que, s'il doit y avoir une nouvelle distribution, Ontario ne préfère abandonner sa part des dépouilles et laisser les choses dans l'état actuel.

M. SPROULE : Malgré l'heure avancée de la nuit, et bien que nous touchions à la fin de la session, je veux faire quelques remarques en réponse au défi que nous a lancé la droite. Cette réclamation est, à mon avis, un assaut contre le trésor public, et on profite des derniers jours de la session pour le faire, lorsque la moitié des députés sont partis, croyant que l'ouvrage de la session est terminé. Je viens de compter le nombre de députés qui sont actuellement dans la Chambre, et je n'en trouve que 65, environ un tiers du nombre qu'il devrait y avoir.

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il y en avait 151 il y a quelques instants.

M. SPROULE : Je prétends qu'il est mal de ne soumettre ces questions importantes à la Chambre qu'à la fin de la session. Je prétends, de plus que nous avons la preuve d'une assaut concerté par les provinces maritimes contre le trésor public. Il n'y a que quelques années, ce n'était qu'un bruit que les honorables députés de la droite faisaient nier par leurs journaux, mais il y a plus que cela aujourd'hui dans le crédit que l'on demande. Je prétends aussi que l'arbitrage a été tout d'un côté, et je me demande s'il n'y aura jamais de fin à ces réclamations contre le gouvernement fédéral. En 1884, on nous avait assuré que c'était la fin, et l'honorable M. Blake disait alors : " S'il n'y a pas de fin à ces réclamations contre le gouvernement fédéral, le résultat sera une rupture de la Confédération."

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Il ne parlait pas du tout de réclamations. Il parlait d'une nouvelle répartition des subventions.

M. SPROULE : Il parlait de la répartition des subventions basée sur les réclamations que l'on faisait, et comme règlement des réclamations futures. Il y eut donc une nouvelle répartition à cette époque, et l'on accorda à chaque province une somme semblable. Mais il paraît que nous n'avons pas encore fini, et l'expérience de cette session nous montre qu'il n'y a pas lieu de s'attendre à la fin avant longtemps, car les autres provinces ont tout autant raison de demander des subventions additionnelles, que les provinces auxquelles nous en accordons présentement. Pas un des députés d'Ontario qui appuient le gouvernement ne proteste. Le seul qui ait parlé est l'honorable député de Kingston (M. Britton), et c'était pour faire un plaidoyer tout politique en faveur de ces paiements. Je ne me propose pas de passer beaucoup de temps à examiner tous les mérites de la réclamation ; je veux seulement appeler l'attention de la Chambre sur le fait que tous les amis du gouvernement dans Ontario, Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise, au lieu de faire leur devoir envers leur province respective sont absents, à l'exception de quelques-uns qui sont prêts à permettre au ministre des Finances d'y aller en aveugle. La grande province d'Ontario qui est la vache à lait de la Confédération, est encore une fois mise à contribution, et il n'y a pas un député de cette province, ami du gouvernement, assez indépendant pour protester. Aussitôt que ce crédit a été mentionné, j'ai constaté que tous quittaient la Chambre comme ils le font lorsqu'un vote critique se présente, ce qui leur permet plus tard de s'excuser en disant qu'ils n'y étaient pas. On nous demande de voter cette somme de $671,836 pour la Nouvelle-Ecosse. Après ce crédit en vient immédiatement un autre de $280,692 pour le Nouveau-Brunswick, et nous avons déjà actuellement voté $1,000,000 pour l'Ile du Prince-Edouard. Ces trois provinces devraient être satisfaites. Quelles garanties avons-nous que les provinces de Québec, de Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest, de la Colombie Anglaise et d'Ontario ne viendront pas chacune à leur tour présenter des réclamations de même nature ? Rien

n'est plus propre à briser les liens de la Confédération que ces assauts perpétuels sur le trésor fédéral.

M. GERMAN : Le chef de l'honorable député a-t-il répudié cette transaction ?

M. SPROULE : Si l'honorable député avait été à son siège, il aurait entendu ce que l'honorable chef de l'opposition a dit.

M. GERMAN : J'étais à mon siège et j'ai entendu ce qu'il a dit.

M. SPROULE : L'honorable député lui-même a-t-il fait entendre un seul mot de protestation ?

M. GERMAN : Certainement non. Mais le chef de votre parti a-t-il protesté ?

M. SPROULE : Certainement, il a protesté, et si l'honorable député avait été à son siège ainsi qu'il y était obligé, il aurait entendu ce que l'honorable chef de l'opposition a dit. Les amis de l'honorable député dans Ontario ont-ils fait entendre un seul mot de protestation ? Pas un ; ils sont prêts à voter sans examen ni enquête. La lecture du crédit avait à peine été faite, que tous criaient déjà qu'il était adopté.

M. JOHNSTON (Lambton) : A quel crédit l'honorable député s'oppose-t-il ?

M. SPROULE : Je m'oppose au crédit que l'on nous demande de voter dans le moment. L'honorable député sait-il quel est ce crédit ? Il aurait dû être à son siège et il aurait su de quoi il s'agissait. Je me suis levé pour enregistrer mon protêt. L'arbitrage a été tout d'un côté. Ces demandes répétées de la part des provinces amèneront des difficultés dans l'avenir, comme elles en soulèvent aujourd'hui. Aux dernières élections dans les provinces maritimes les candidats ministériels promettaient de faire régler ces réclamations par le gouvernement fédéral, et aujourd'hui ils livrent la marchandise promise.

M. JOHNSON (Lambton) : L'honorable député est-il bien certain que son chef approuve toutes les remarques qu'il fait ?

M. SPROULE : J'exprime ma propre opinion, et si l'honorable député voulait exprimer la sienne aussi librement, ce serait beaucoup mieux pour lui que d'essayer à me faire subir un interrogatoire.

M. JOHNSON (Lambton) : Votre chef approuve-t-il les remarques que vous avez faites ? Vous êtes un des membres les plus en vue de votre parti ; votre chef vous approuve-t-il ?

Pour pourvoir au jugement des arbitres par rapport au prolongement est du chemin de fer, Nouveau-Brunswick, $148,968.75 ; pour intérêt sur la même somme, du 1er juillet 1884 au 1er juillet 1901, $126,623.43, et pour coût de renseignements, $5,100, $280,692.18.

Le MINISTRE DES FINANCES : Les faits ne pourraient être exposés plus clairement qu'ils ne le sont dans la décision des arbitres, qui n'est pas un très long document. Cet item se rapporte à une réclamation à propos de la construction du chemin de fer de l'Intercolonial vers l'époque de la Confédération. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'était engagé à construire un chemin qui, plus tard, fut ajouté au réseau de l'Ile. Les commissaires du chemin de fer de l'Intercolonial—le chemin était alors administré par une commission—consentirent à se substituer à la compagnie à laquelle ils s'engageaient de payer une compensation basée sur le coût supposé de la construction du chemin de fer de l'Intercolonial dans un district semblable, près de la frontière de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Cette évaluation était donc la base de l'arrangement entre les commissaires de l'Intercolonial et la compagnie. Le gouvernement provincial avait accordé une subvention pour aider à la construction du chemin et on lui remit à cette époque une partie de ce qu'il avait payé, mais on constata plus tard que l'évaluation que l'on avait faite du coût de la construction de l'Intercolonial dans ce district était beaucoup plus basse que le coût réel. Lorsque le gouvernement du Nouveau-Brunswick apprit cela, il s'adressa au gouvernement fédéral et lui dit : " Vous avez basé votre paiement du chemin du Nouveau-Brunswick sur une évaluation des commissaires, mais vous devez nous donner une somme additionnelle dont le chiffre sera basé sur le coût réel.

M. CLANCY : L'honorable ministre a-t-il en sa possession les documents dont il parle?

Le MINISTRE DES FINANCES : Oui, mais je ne puis dire pourquoi les documents ne sont pas entre les mains de tous les membres de la Chambre. Il semble y avoir eu des retards dans l'impression. Il y a plusieurs années déjà, le gouvernement fédéral a reconnu la justice de la réclamation du gouvernement du Nouveau-Brunswick. Il admit que l'évaluation devait être basée sur le coût réel de la construction de l'Intercolonial et non pas sur l'estimation.

Le gouvernement fédéral a payé au gouvernement provincial $150,000 en reconnaissance de cette réclamation ; cette somme était la différence entre l'évaluation du coût du chemin et le coût réel. Depuis cette époque, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a demandé qu'on lui payât aussi les intérêts sur cette somme. La prétention de la province, et elle était raisonnable, était que si elle avait droit à cet argent, en vertu d'un arrangement intervenu vers 1867, et si on lui avait payé cet argent à cette époque, elle aurait reçu un intérêt semi-annuel sur cette somme comme partie de sa subvention annuelle. Mais la somme ne fut placée au crédit de la province que plusieurs années plus tard, et elle prétend qu'elle a droit à l'intérêt à compter du jour où la somme aurait dû être placée à son crédit et le jour où elle l'a été effectivement. On a cru qu'il était mieux de ne pas faire décider cette réclama-

tion par le gouvernement, ici à Ottawa, mais de la soumettre à un arbitrage. Les arbitres étaient l'honorable juge Barker, du Nouveau-Brunswick, l'honorable juge Langelier, de la province de Québec et M. Duncan Coulson, gérant général de la banque de Toronto. Ces arbitres examinèrent la réclamation et en vinrent à la conclusion qu'elle était juste et raisonnable. Telle est, en résumé, leur décision.

M. CLANCY : C'est un fait admis que la province du Nouveau-Brunswick a accordé au chemin une subvention de $400,000. Bien qu'on ait fait un règlement basé sur l'estimation du coût et que l'on ait accordé $250,000 à la province, pour lui rembourser ses dépenses, celle-ci continua à réclamer la balance de $150,000. Je ne veux pas occuper le temps de la Chambre à discuter les arguments, les raisons pour et contre la réclamation. Il suffit de dire que les $150,000 ont été subséquemment payés. Mais où en sommes-nous aujourd'hui ? On nous demande de consentir à ce que l'honorable député de Kingston (M. Britton) vient de nous faire voir clairement comme étant une impossibilité : Payer les intérêts sur une réclamation qui a été réglée. Ceci veut dire, ainsi que l'honorable député de Lanark-sud l'a fait remarquer, que la Nouvelle-Ecosse aura le droit de demander, en se basant sur ce dernier règlement, qu'on lui paie l'intérêt sur la somme qu'on vient de lui voter. Il n'y a aucune différence entre les deux cas, et malgré toutes les subtilités légales, personne n'en pourrait trouver. Je ne m'attarderai pas plus longtemps à discuter cette question ; je voulais seulement enregistrer mon protêt contre ce système dangereux. Si nous voulons que la Confédération réussisse, il faut que tous les associés en soient honorables, droits et honnêtes. Je n'ai pas à considérer si le contrat que nous avons fait avec les provinces maritimes est bon ou mauvais ; quel qu'il soit nous devons le remplir, mais je dis que nous avons ouvert la porte à un système qui détruira l'union fédérale si nous n'y mettons pas fin.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je regrette beaucoup de voir mon honorable ami (M. Clancy) prendre l'attitude qu'il prend. Il n'y a réellement pas d'analogie entre le paiement des intérêts sur la réclamation du Nouveau-Brunswick, et la demande d'intérêts que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pourrait faire sur le paiement que nous avons autorisé ce soir. Je regrette la conduite de quelques-uns des honorables députés de la gauche dans cette discussion. Le seul résultat de leurs remarques sera de stimuler et d'encourager la province à réclamer les intérêts du gouvernement actuel ou des gouvernements à venir. Mon honorable ami se trompe s'il croit que ses paroles et celles de ses amis auront un autre effet que celui-là. La réclamation que nous avons présentement devant le comité est très claire et très simple ; tout le monde peut la comprendre. Aucun des faits ne sont niés. Voici ce qui en est : Avant la Confédération, le gouvernement impérial faisait des instances auprès du gouvernement du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour qu'ils construisissent un chemin de fer entre les deux colonies.

Le but du gouvernement impérial était d'unir ces deux provinces et de les relier ensuite, par un chemin de fer, à la ville de Québec. Cédant à la pression, le gouvernement du Nouveau-Brunswick commença la construction du chemin et le construisit depuis Saint-Jean jusqu'à Shédiac, point le plus rapproché de l'Ile du Prince-Edouard. Pendant que le gouvernement du Nouveau-Brunswick construisait ce chemin de fer à ses frais, la province de la Nouvelle-Ecosse construisait aussi un chemin depuis Halifax en allant vers l'ouest, c'est-à-dire, vers la frontière du Nouveau-Brunswick. Mais cela laissait les deux chemains non reliés ; il restait un espace non construit et afin de le terminer—rappelez-vous que ceci était avant la Confédération—le gouvernement du Nouveau-Brunswick fit des arrangements avec MM. Petto, Brassey et Cie,—je crois que c'était le nom des entrepreneurs, une compagnie anglaise que l'on supposait très puissante—pour la construction de ce tronçon entre Painsec et Shédiac, aux frais et pour le compte de la province du Nouveau-Brunswick. Ce bout de chemin fut commencé avant la Confédération et était presque terminé lors de l'acte d'union, mais en vertu de son contrat avec les entrepreneurs, la province du Nouveau-Brunswick était obligée de payer pour tout le chemin, car il était virtuellement fini.

Une fois la Confédération formée, se présenta, naturellement, la question de savoir lequel des deux gouvernements prendrait le chemin de fer à sa charge. Le gouvernement fédéral, en vertu de l'acte de la Confédération, s'était obligé à construire un chemin de fer depuis Halifax jusqu'à Québec, chemin auquel il devait relier Saint-Jean. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'attendait naturellement que le gouvernement fédéral utiliserait le chemin qu'il avait construit et lui rembourserait les sommes dépensées pour sa construction, et que de plus, il compléterait le tronçon non terminé qui l'unit au réseau du chemin de fer central de la Nouvelle-Ecosse. Le gouvernement fédéral prétendit que le gouvernement du Nouveau-Brunswick demandait trop en demandant le remboursement de ce qu'il avait dépensé pour la construction de ce chemin. Pourtant le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne demandait pas un dollar de plus que ce qu'il avait réellement dépensé. Mais le gouvernement du Canada répondit : " Vous n'avez pas de droit à ce remboursement parce que vous avez dépensé trop. Ce chemin a coûté plus qu'il

n'aurait dû coûter, et plus que nous allons payer nous-mêmes pour un chemin de qualité semblable. Nous allons faire faire par nos ingénieurs l'estimation de ce que devra nous coûter un chemin semblable. En réalité, le gouvernement fédéral disait : Nous avons fait des contrats pour la construction d'autres chemins d'un caractère semblable à celui-ci et cette construction, au lieu de nous coûter $40,000 par mille,—je ne prétends pas donner les chiffres exacts —au lieu de coûter $40,000 par mille comme ce chemin vous a coûté, ne nous coûtera que $24,000 par mille et nous ne vous paierons que cette somme. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick protesta contre ce traitement, mais on lui répondit : " Si vous ne voulez pas accepter le prix que nous vous offrons, savoir $24,000 par mille, nous allons construire un autre chemin de fer parallèle, et le vôtre n'aura plus de valeur. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne pouvait faire autre chose que de céder et dire : " Nous ne pouvons pas nous laisser ruiner et nous préférons vous donner le chemin au prix que vous fixerez. J'admets que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a consenti à remettre le chemin, tout en protestant cependant, contre l'acte du gouvernement fédéral.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne cessa pas un instant de réclamer toute la somme qu'il avait déboursée. Je crois que le dossier montre qu'il ne s'est pas passé une année depuis la Confédération jusqu'à nos jours, sans que ce gouvernement ait renouvelé sa demande de paiement auprès du gouvernement d'Ottawa. Mais ce n'est que longtemps après le transfert du chemin que le gouvernement fédéral constata par lui-même que les espérances qu'il avait eues de construire un chemin de même valeur, à un prix moins élevé, ne s'étaient pas réalisées.

Au contraire, la construction de l'Intercolonial coûta plus cher au gouvernement fédéral que la construction du chemin de prolongement vers l'est n'avait coûté au Nouveau-Brunswick. Lorsque le gouvernement du Nouveau-Brunswick découvrit cela, il comprit qu'il avait là une raison majeure pour se faire rembourser tout l'argent qu'il avait dépensé. La question fut soumise à M. Frank Shanley. M. Shanley fut chargé par le gouvernement fédéral de faire une enquête, qu'il fit, et son rapport montre que le gouvernement fédéral s'était trompé complètement dans les calculs sur lesquels il s'était basé pour obliger le gouvernement du Nouveau-Brunswick à donner son chemin pour la somme qu'il avait lui-même déterminée et que le coût de cette autre section sur lequel il basait celui du chemin du Nouveau-Brunswick dépassait de plusieurs milliers de dollars ce qu'avait payé le gouvernement du Nouveau-Brunswick. En réalité, la construction de l'Intercolonial a coûté plus cher au gouvernement fédéral que la construction du chemin du Nouveau-Brunswick n'avait coûté à cette province. Plus tard, en 1884, le gouvernement fédéral en vint à la conclusion qu'il était de son devoir de payer cette somme, c'est-à-dire, les $150,000, balance des $400,000. Il paya donc les $150,000. Mais la province demandait plus que cela. Elle réclamait aussi les intérêts semi-annuels sur les $150,000. Le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque déclara devant la Chambre, en réponse à une interpellation, que l'intérêt n'était pas compris dans la somme payée, mais que c'était une question à examiner plus tard. Il était bien connu que la province insistait pour avoir l'intérêt. Le dossier montre qu'elle avait demandé les intérêts, et tout ce que le gouvernement fédéral consentait à payer, c'était $150,000, et lorsqu'il a payé cette somme, il ne prétendait pas imposer au Nouveau-Brunswick l'obligation de l'accepter comme paiement complet de la réclamation. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick ne l'accepta aussi que comme paiement partiel ainsi que pourront le constater, je crois, tous ceux qui voudront consulter les Débats de cette époque.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre parle des Débats ; peut-il nous rapporter la déclaration du ministre qui a soumis la question à la Chambre?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je crois me rappeller que c'est M. Weldon qui a posé la question, et le ministre a répondu que les intérêts n'étaient pas compris dans ce paiement, vu qu'il n'était pas décidé si l'intérêt serait accordé ou non. Tel est, je crois, le langage dont s'est servi le ministre de cette époque. Dans tous les cas, on n'a pas mis de conditions. Le dossier montre que le gouvernement fédéral a fait le paiement et que le gouvernement du Nouveau-Brunswick l'a accepté sans aucunes conditions. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a continué ses réclamations auprès du gouvernement fédéral. De temps à autre, on lui laissait entendre que l'on s'occuperait de la question. Autant que je me rappelle, le gouvernement fédéral n'a jamais clairement refusé le paiement ; au contraire, le ministre des Chemins de fer m'a dit à moi-même, lorsque je suis venu à Ottawa au sujet de cette question, qu'il reconnaissait la réclamation comme légitime, et il autorisa le lieutenant-gouverneur, alors sir Leonard Tilley, à annoncer à la législature provinciale que la somme serait inscrite au budget de l'année. Le lieutenant-gouverneur fit cette déclaration, mais des difficultés survinrent, et la somme ne fut pas inscrite au budget. Cependant, sir Charles Tupper déclarait alors, comme il le déclarerait encore aujourd'hui, qu'à son avis, la réclamation était juste et que, s'il n'en avait tenu qu'à lui, le résultat n'aurait pas été douteux, si dans d'autres quartiers on n'a-

vait pas soulevé des objections, qui cependant ne portaient pas du tout sur le fond de la cause. La question resta donc en suspens, mais les arbitres, après avoir entendu les témoignages et examiné les documents, ont décidé que la réclamation était légitime et devait être payée.

L'honorable M. BORDEN : Si je comprends bien la question, ces $150,000 représentent la balance de ce que la province avait payé pour la construction du chemin, balance que le gouvernement du Canada n'avait pas voulu payer ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement du Canada a payé $894,000 aux enterpreneurs. Il était admis que le gouvernement du Nouveau-Brunswick leur avait payé déjà $400,000. Le gouvernement fédéral, d'après son évaluation du coût probable du chemin, se croyait justifiable de payer aux entrepreneurs la somme de $894,000, et de payer aussi $250,000 au gouvernement du Nouveau-Brunswick, au lieu des $400,000 que ce gouvernement avait réellement déboursés, ce qui laissait une balance de $150,000 qui n'a été payée qu'en 1884, environ 15 années plus tard.

M. BORDEN (Halifax) : Je ne me trompe pas, alors ; en d'autres termes, la province du Nouveau-Brunswick avait payé $150,000 de plus qu'elle n'avait reçu du gouvernement du Canada. N'est-ce pas la situation ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : La province du Nouveau-Brunswick fut obligée d'accepter cette somme du gouvernement fédéral qui en avait fixé le montant en se basant sur des contrats qu'il avait passés à cette époque avec les entrepreneurs.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Et l'on constata plus tard que les estimations étaient trop basses ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Et alors le gouvernement fédéral paya à la province du Nouveau-Brunswick la somme de $150,000 ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : Et la province du Nouveau-Brunswick a prétendu que dans cette somme les intérêts n'étaient pas compris ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Elle prétendait que les $150,000 auraient dû être payés en même temps que les $250,000.

M. EMMERSON : Cette somme aurait dû être placée au crédit de la province à cette époque.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le gouvernement fédéral ne paya que $250,000, mais il restait $150,000 qui furent placés au crédit de la province plus tard.

M. HACKETT : L'honorable ministre des Chemins de fer dit-il que nous remboursons à la province du Nouveau-Brunswick une somme qu'elle a dépensée pour construire des chemins de fer avant la Confédération ?

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : L'intérêt de la somme.

M. HACKETT : Alors, j'espère qu'il sera assez généreux pour traiter l'Ile du Prince-Edouard de la même façon. Nous avons construit nos propres chemins de fer et en avons payé le coût avant la Confédération. Nous n'avons reçu que l'intérêt sur la somme payée par l'Ile du Prince-Edouard avant la Confédération.

M. BRITTON : Je ne puis m'empêcher de dire que je comprends difficilement comment les arbitres peuvent avoir accordé un intérêt de 5 pour cent à la province lorsque, pendant cette période, l'argent portait un intérêt beaucoup plus bas.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Parce que la province aurait retiré un intérêt de 5 pour cent en vertu de des conditions de son entrée dans la Confédération.

M. BORDEN (Halifax) : C'est l'intérêt qui aurait été payé si la somme avait été mise au crédit de la province.

Le MINISTRE DES FINANCES : Ces $150,000 ont été mis au crédit de la province.

M. BORDEN (Halifax) : Mais ce fut en vertu d'une entente.

Le MINISTRE DES FINANCES : C'est une question qui date de l'entrée de la province du Nouveau-Brunswick dans la Confédération, et il était juste que cette somme fût mise à son crédit à 5 pour cent car toutes les sommes concernant l'entrée dans la Confédération portaient un intérêt de 5 pour cent.

M. EMMERSON : La province du Nouveau-Brunswick aurait retiré $3,750 tous les six mois, si cette somme avait été placée à son crédit.

Le MINISTRE DES FINANCES : Mon honorable ami (M. Borden) prétend, je crois, que cette somme a été mise au crédit de la province en vertu d'une entente et non pas en vertu de la loi. Toutes ces affaires d'argent à l'époque de la Confédération étaient faites sur une base de 5 pour cent.

Quelques résolutions sont rapportées.

Sur motion de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), la Chambre lève la séance à 12.05 du matin, jeudi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 23 mai 1901.

La séance est ouverte à onze heures.

PROROGATION.

M. l'ORATEUR : J'ai reçu du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général la lettre que voici :

Bureau du Secrétaire du
Gouverneur général,
Ottawa, 23 mai 1901.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle des séances du Sénat, jeudi, le 23 à 3 heures, afin de proroger la session du parlement fédéral.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HARRY GRAHAM, A.D.C.,
Secrétaire intérimaire du Gouverneur général.

MACKENZIE ET MANN.

Le PREMIER MINISTRE : Je propose que la Chambre émette un ordre relativement à la production de tous les documents concernant la réclamation présentée par Mackenzie et Mann au sujet de leur entreprise du chemin de fer du Yukon. J'ai déjà dit à une séance antérieure de la Chambre, que lorsque je présenterais cette réclamation, je ferais un exposé de faits. Or, MM. Mackenzie et Mann ont présenté leur réclamation demandant, au point de vue de l'équité, qu'on leur rembourse les frais qu'ils ont faits, en raison de l'entreprise que leur avait accordé le gouvernement pour la construction d'un chemin de fer au Yukon. Leur réclamation, au début, s'élevait à $510,000, mais elle a été réduite de temps à autre. On en a défalqué $200,000, en raison des économies que ces messieurs ont pu réaliser en utilisant le matériel pour d'autres travaux. Il y a encore d'autres défalcations à faire. Il faudra aussi défalquer les 15 pour cent de profit qu'ils réclament sur les frais. Au point de vue de l'équité, on ne saurait leur concéder pareille chose. Mais avant de prendre une décision, le gouvernement est d'avis que la question devrait être soumise aux tribunaux.

La motion est adoptée.

M. BORDEN (Halifax) : Le premier ministre se propose-t-il de faire imprimer les documents qu'il a déposés sur le bureau ?

Le PREMIER MINISTRE : Je n'y ai aucune objection, et je propose que ces documents soient imprimés, nonobstant tout règlement contraire.

M. SPROULE : Le gouvernement se propose-t-il de soumettre cette affaire à la cour de l'Echiquier ?

Le PREMIER MINISTRE : Je l'ai déclaré, avant de prendre une décision quelconque à ce sujet, il faudra faire vérifier ces comptes par voie judiciaire, c'est-à-dire soumettre l'affaire aux tribunaux.

M. SPROULE : S'agira-t-il seulement d'une vérification de comptes par voie judiciaire ou bien la prétention de la partie adverse sera-t-elle également soumise au tribunal ?

Le PREMIER MINISTRE : Il n'y a encore rien de décidé. Cette réclamation a été présentée, et de temps à autre, elle a subi des défalcations. Nous avons fait apurer ces comptes une ou deux fois nous-mêmes ; mais, je le répète, avant de prendre une décision quelconque, il nous faudra les faire vérifier par voie judiciaire. Il n'y a encore rien de décidé.

SUBSIDES.—ADOPTION EN DERNIERE EPREUVE.

La Chambre délibère ensuite les résolutions dont le comité des subsides a rendu compte.

L'honorable M. HAGGART : Je proteste contre cette procédure : avant l'adoption en dernière épreuve, il faut donner lecture de chaque item dans toute son intégrité.

VOIES ET MOYENS.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

On adopte les résolutions suivantes :

Les résolutions suivantes sont adoptées :—

1. Résolu,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1901, la somme de $3,758,702.96 soit acordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

2. Résolu,—Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public, pour l'année fiscale expirant le 30 juin 1902, la somme de $40,012,295.98 soit accordée à même le fonds consolidé du revenu du Canada.

Le comité rend compte de ses travaux sur les résolutions qui subissent leur deuxième lecture et sont adoptées.

BILL DES SUBSIDES.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable S. W. Fielding) : Je présente le bill

(n° 158) tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour les besoins du service public pour les exercices financiers finissant respectivement le 30 juin 1901, et le 30 juin 1902.

La motion est adoptée ; le bill subit ses première et deuxième lectures et la Chambre se forme en comité afin de le délibérer.

M. BORDEN (Halifax) : Je ferai observer au ministre des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Blair) que j'ai cherché en vain dans le compte rendu officiel de 1884 le passage auquel il a fait allusion, hier soir, proché.

Le PREMIER MINISTRE : Le ministre des Chemins de fer n'a pas fait erreur et je me fais fort de trouver, dans le compte rendu en question, la déclaration à laquelle il fait allusion.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre (l'honorable M. Blair) nous a dit que le ministre des Chemins de fer et Canaux de cette époque a déclaré qu'on tiendrait compte de l'intérêt dans un avenir plus ou moins rapprochée.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Le ministre a déclaré, qu'à ses yeux, c'était une qestion libre.

M. BORDEN (Halifax) : Non, ce n'est pas exact. M. Weldon déclara que le gouvernement, au moins il l'espérait, paierait l'intérêt, l'année suivante. Sir Richard Cartwright prit ensuite la parole. Mais le ministre des Chemins de fer et Canaux garda le silence.

Le PREMIER MINISTRE : L'honorable député (M. Borden, Halifax) a raison.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Il m'était resté l'impression que le ministre des Chemins de fer et Canaux à cette époque avait envisagé la chose comme une question libre.

Le PREMIER MINISTRE : M. Weldon était le député de Saint-Jean, à cette époque, et il exprima l'espoir que l'année suivante, le gouvernement paierait l'intérêt, mais personne, dans la Chambre, à cette époque, ne répondit à ses observations.

M. BORDEN : Non, le ministre actuel du Commerce prit ensuite la parole et formula quelques critiques.

M. HENDERSON : Comme ce bill n'est pas encore par devers nous, le ministre des Finances pourra nous indiquer brièvement les sommes stipulées par ce bill, ainsi que les autres frais déjà votés, afin que le pays se fasse une idée précise de ces dépenses. L'honorable député (M. Henderson) semble faire bien peu de cas de la motion qu'il a votée hier, puisqu'elle donnait une estimation précise de ses dépenses. Après avoir voté en faveur de cette motion, il devrait être prêt, au moins, à en admettre la légitimité. Je ne voudrais pas faire d'affirmation trop catégorique au sujet de la totalité des crédits votés.

M. HENDERSON : Nous tenons simplement à faire corroborer cet état par le ministre des Finances, afin de dissiper tout doute à cet égard.

M. FRASER : Croyez-vous qu'il existe quelque doute aujourd'hui?

M. HENDERSON : Non ; mais la chose venant du ministre des Finances aurait un cachet officiel.

M. FRASER : C'est un endosseur qu'il vous faut, sans doute.

M. BORDEN (Halifax) : Le ministre des Finances lui-même a suffisamment corroboré la chose par le fait qu'il n'a pas prouvé que les chiffres consignés dans cette résolution fussent inexacts.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je n'ai pas pris la peine de prouver que ces chiffres fussent illégitimes, mais je crois avoir réussi à prouver que les déductions sont absolument erronées.

M. BORDEN (Halifax) : Il est possible que le ministre se soit lui-même convaincu de la chose, mais il n'a pas réussi à établir une preuve satisfaisante aux yeux du pays.

Le comité rend compte de ses travaux sur le bill qui subit sa troisième lecture et est adopté.

COMMISSAIRES DU PORT DE QUEBEC.

Le bill (n° 157) amendant les lois de 1889 et 1900 relativement aux commissaires du port de Québec, (l'honorable M. Fitzpatrick,) subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité afin de le délibérer.

Article 4.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : Je propose d'ajouter au bill la disposition que voici à titre de clause 5 :

Que ce bill deviendra en vigueur sur proclamation du Gouverneur général en conseil.

La motion est adoptée, le comité rend compte de ses travaux sur le bill, qui subit sa troisième lecture et est adopté.

CONDUITE DES ENUMERATEURS DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le PREMIER MINISTRE (Très honorable sir Wilfrid Laurier) : J'ai promis au chef de l'opposition que je mettrais à l'étude le bill (n° 47) du Sénat amendant de nouveau la loi relative à la représentation des Territoires du Nord-Ouest. Malheureusement, je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député quand il demande à la

Chambre de délibérer ce bill au cours de cette session. Je ne veux nullement me prononcer pour le moment sur la substance du bill. Je propose donc que l'ordre soit rescindé.

M. BORDEN (Halifax) : Je regrette que le premier ministre ait cru devoir prendre une telle attitude au sujet d'un bill adopté à l'unanimité par le Sénat et auquel le ministre de la Justice et le secrétaire d'Etat ont donné leur acquiescement. S'il s'était bien rendu compte de la situation actuelle de la législation dans les Territoires du Nord-Ouest, il aurait compris toute l'urgence de ce projet de loi. D'abord, comme on l'a fait observer, les défectuosités de la législation actuelle ont donné lieu à de très graves irrégularités. C'est au point qu'un candidat briguant les suffrages populaires à titre de partisan du cabinet peut obtenir certains avantages sur son adversaire, avec l'aide des énumérateurs qui ne sont pas très consciencieux dans l'accomplissement de leurs devoirs. On prétend qu'au cours de la dernière élection, il s'est glissé des irrégularités de ce genre. Le projet de loi en discussion tend non seulement à uniformiser la législation, mais à empêcher la répétition de semblables irrégularités. Pour en venir à l'état de la question, en 1894, on a amendé le chapitre 7 des statuts revisés du Canada, article 31, en biffant le mot "et" dans la seconde ligne et en y substituant les mots "deux jours". Il en résulta qu'au lieu d'être en mesure de reviser la liste jusqu'au jour de la votation, les énumérateurs n'avaient le droit de le faire que jusqu'à deux jours avant le jour du vote. En 1896, on tenta de remédier à cet état de choses ; on y apporta remède en partie, mais on négligea de faire disparaître cette défectuosité. A cette époque, le Solliciteur général était d'avis qu'il n'était pas urgent d'apporter de nouveaux amendements à la loi, mais il a été constaté depuis, que la chose est nécessaire. Puisque cette législation tend au redressement d'un grief dont l'existence est reconnue et que le Sénat l'a adoptée, de l'avis de deux collègues du premier ministre ; comme en outre, il est impossible de formuler d'objections à son endroit et qu'elle a pour objectif d'assurer le respect de la loi, de la justice, de l'équité, au cours des élections dans les Territoires du Nord-Ouest ; comme elle tend, en outre, à empêcher les irrégularités que pourraient commettre les énumérateurs peu consciencieux dans l'accomplissement de leurs devoirs, il me semble qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à l'adoption de ce projet de loi, après que le Sénat l'a sanctionné dans sa teneur actuelle.

Si le gouvernement était en mesure de nous signaler l'existence du moindre abus ou du plus léger danger, à la bonne heure. Le Solliciteur général, paraît-il, a déclaré en plein parlement, au cours de cette session, que les amendements proposés à ce projet de loi sont parfaitement légitimes, mais qu'au lieu de les insérer à la loi des élections, il faudrait les inscrire à une loi amendant la loi des Territoires du Nord-Ouest. Le premier ministre, avec la loyauté dont il est coutumier, devrait hésiter un moment avant de rescindre cet ordre, puisqu'il s'agit d'une législation qui a été mûrement délibérée par le Sénat et étudiée ici dans les circonstances que je viens de dire. Je prie donc le premier ministre de reconsidérer la motion qu'il vient de proposer.

Le PREMIER MINISTRE : Je le regrette, je ne suis pas en mesure d'entamer la discussion avec mon honorable ami. Je l'avoue franchement, je n'ai guère eu le temps d'étudier ce bill. Après y avoir jeté un coup d'œil et m'être consulté avec mes amis, à ce sujet, j'ai constaté que les avis étaient partagés. Je ne prétends pas que l'avis formulé par le chef de l'opposition ne soit pas légitime, mais enfin, on le révoque en doute et on en conteste la légitimité. Il ne saurait résulter d'inconvénients du renvoi de cette question à la session prochaine.

La motion est adoptée.

DEBATS DE LA CHAMBRE.

M. W. S. MACLAREN (Huntingdon) : M. l'Orateur, je propose que la Chambre lève sa séance. Je ne sens nullement le besoin de faire des excuses à la Chambre pour n'avoir pas encore pris part aux débats du parlement et pour rompre le silence au moment où la session va expirer. Je suis au début de ma carrière parlementaire, car c'est la première fois, au cours de cette session, qu'il m'a été donné d'occuper un fauteuil dans cette Chambre. Il y a, aujourd'hui, environ quatre-vingt nouveaux députés. En arrivant ici, nous apportons chacun des idées plus ou moins exactes sur le mode à suivre dans l'expédition de la besogne de la Chambre. De concert avec mes collègues, je me suis inspiré d'une seule pensée en acceptant mon mandat : remplir mon devoir envers ceux dont je suis le représentant. En entrant dans cette enceinte, j'ai pris la détermination de m'absenter le moins possible des séances de la Chambre et des comités, et de prendre part, dans la mesure de mes faibles talents, aux débats parlementaires. J'ai été assez fidèle dans l'accomplissement des deux premiers devoirs, bien que j'aie quelques reproches à m'adresser au sujet du dernier. Je tiens à expliquer à mes collègues pourquoi un si grand nombre de nouveaux députés ne se mêlent pas davantage à la discussion. D'abord, on le sait, un député est un homme fort important dans le comté qu'il représente. C'est lui qui, d'ordinaire, préside toutes les assemblées publiques ; et qu'il soit préparé ou non, on lui demande, ordinairement d'adresser la parole. Le peuple porte une religieuse attention à ses discours ; mais, d'un autre côté, le député sait

se borner et s'arrêter quand il le faut. Eh bien ! c'est là précisément l'idée que je m'étais formée des débats parlementaires.

Quelques VOIX : Très bien !

M. MACLAREN (Huntingdon) : Dans ma candeur naïve, je m'étais imaginé que lorsqu'un député prend la parole, il tient à porter la conviction dans les esprits ; et que lorsqu'une question est discutée en séance de comité et soumise à la Chambre, ou bien qu'on soulève un débat, ici même, les députés de la droite ou de la gauche qui adressent la parole doivent s'efforcer de porter la lumière dans les esprits et de convaincre la Chambre et le pays de la légitimité de leur thèse. Eh bien ! après avoir assisté fort ponctuellement aux séances de la Chambre ; après avoir donné une religieuse attention aux débats et suivi de près toutes les délibérations ; après avoir entendu tant d'orateurs, voici ce que j'ai constaté : quand il s'élève un débat de quelque importance, c'est à peine s'il se trouve 150 ou 160 députés qui répondent à l'appel, lorsqu'il s'agit d'aller aux avis. Au cours de certains débats, j'ai compté 25 ou 30 députés présents, et la plupart d'entre eux écrivant des lettres, lisant les journaux, ou conversant avec leurs voisins. J'ai entendu un orateur pérorer une heure et demie durant, et, sauf le sténographe, assis au bureau, il n'y avait pas âme qui vive pour prêter l'oreille à son discours.

Des VOIX : Son nom ?

M. HENDERSON : L'honorable député n'a pas droit de parler au nom de la droite.

M. MACLAREN (Huntingdon) : Je ne fais que constater les faits. Je finirai, sans doute, par m'accoutumer, comme mes collègues, à cette situation, me souciant peu de savoir si le sténographe, seul, est là pour m'écouter et faire le compte rendu de discours destinés à passer à la posterité la plus reculée ou à être utilisés au cours de la prochaine campagne électorale. Voilà pourquoi les nouveaux députés semblent prendre si peu d'intérêt aux débats de la Chambre. Du reste, la modestie est le moindre de leur défauts, et en cela, ils ressemblent aux vieux parlementaires. Et quand notre carrière politique aura été aussi longue que la leur, nous finirons probablement par nous réconcilier à notre sort, et à nous contenter de parler au bénéfice du sténographe seul. Comme j'ai un faible pour la statistique et que, du reste, j'ai des loisirs, j'ai pris la peine de faire un calcul que je vais soumettre à la Chambre.

M. GOURLEY : L'honorable député voudrait-il bien me dire ce dont il parle ?

M. MACLAREN : Quand un député propose que la Chambre lève sa séance, il a droit de parler sur toutes les questions possibles, du moment qu'il ne devient pas agressif. Au moins, conviendra-t-on que, durant cette session, je ne me suis pas rendu coupable d'infraction à cette règle. Il est injuste d'interrompre un nouveau député de cette façon. Je reviens à la statistique en question, statistique que je tiens à faire consigner au compte rendu officiel. Je le répète, j'ai la manie de la statistique dans tout ce que je fais et dans tout ce que j'entreprends. Au début de la session, j'ai noté, par ordre alphabétique, tous les noms des députés afin de pouvoir les retrouver plus facilement au besoin. Chaque fois qu'un député prenait la parole, je consignais la chose dans mon calepin et, sauf cinq jours d'absence de cette Chambre, j'ai noté chaque jour le nombre de discours prononcés par chaque député. Voilà le résultat de la compilation que j'ai faite. Je constate donc que durant la session 55 orateurs de la gauche et 59 orateurs ministériels ont porté la parole. Il va sans dire que je ne tiens pas compte des membres du cabinet. Ceux qui figurent ici à titre d'indépendants ont tous péroré, et quelques-uns d'entre eux, à perte de vue. Quant aux députés de l'opposition ils ont prononcé 525 discours, soit dix discours en moyenne par député. Les ministériels, de leur côté, ont prononcé 226 discours, soit une moyenne de quatre discours par député. Il n'y a pas lieu de se plaindre de la longue durée de la session cette année ; mais s'il y avait quelques reproches à formuler à cet égard, ce serait à l'adresse des députés de la gauche plutôt qu'à celle des députés de la droite. Il m'a ensuite pris fantaisie de faire une classification des députés et de constater le nombre de discours prononcés par quelques-uns d'entre eux. Il ne s'agit pas du nombre de fois qu'ils ont pris la parole, mais du nombre de discours prononcés. De concert avec un de mes voisins, j'eus la curiosité de constater combien de fois un député avait parlé sur une question dont la Chambre était saisie ;—il s'agissait alors du débat budgétaire—or, durant une journée de la session, de 3 à 6 heures de l'après-midi, sauf une demi-heure consacrée aux affaires de routine, et de 8 heures à minuit, il est arrivé à un député de prendre la parole 94 fois.

Des VOIX : Son nom ?

M. MACLAREN : Un autre député mérite facilement le second prix. C'est sans doute le salut du pays qui l'a porté à prendre la parole 57 fois en une seule séance. Si je prends l'ensemble des discours, sauf ceux de moins de cinq minutes de durée, voici le résultat constaté. Parmi les députés de la gauche, celui qui vient en tête de la liste a prononcé 45 discours de plus de cinq minutes de durée. Le deuxième sur la liste en a prononcé 42 ; le troisième, 40 ; le quatrième, 39 ; le cinquième, 31 ; le sixième, 30, et le septième, 28. Voilà donc les discours prononcés en une seule séance de la Chambre. Du côté des ministériels, celui qui a

péroré le plus souvent en faveur de la cause libérale a porté 12 fois la parole en une seule séance. Je voudrais bien donner son nom, mais je m'en abstiens. Un de ses collègues a fait 12 discours, et deux autres ont pris la parole onze et dix fois respectivement.

M. HENDERSON : L'honorable député voudra-t-il nous dire le nombre de ministériels qui se sont abstenus de parler ?

M. MACLAREN : J'ai donné toute la statistique et libre à l'honorable député de tirer ses propres conclusions. Bref, 55 conservateurs et 59 libéraux, outre plusieurs indépendants ont pris part aux débats. Cela va sans dire, les orateurs conservateurs l'emportent sur les libéraux et la chose est facile à comprendre. Encore une observation et j'ai fini. Les nouveaux députés auraient pris une large part aux débats, si on les avait mis en lieu de le faire. Le zèle des vieux parlementaires est assurément fort admirable, versés qu'ils sont dans la science du droit constitutionnel et doués d'une expérience acquise ici de vieille date ; mais on en conviendra, il y a chez les nouveaux membres une modestie qu'on ne retrouve point chez les premiers. J'entends la modestie dans la meilleure acception du terme.

M. HENDERSON : L'honorable député est en train de nous donner une preuve frappante de cette modestie.

M. MACLAREN (Huntingdon) : Pour le coup, mon honorable ami est en mesure d'apprécier la chose. J'ai souvent vu de nouveaux députés tenter de vains efforts pour attirer l'attention de l'Orateur ou du président, mais, en hommes modestes et disposés à s'effacer, ils n'ont pas la même assurance que les anciens députés, qui réussissent à prendre le pas sur eux. Donc, si les nouvaux députés n'ont pas pris leur légitime part aux débats, cela tient, dans une large mesure, à ce que les anciens députés accaparent tellement le temps de la Chambre, que les autres se trouvent dans l'impuissance de se faire entendre.

M. BELCOURT : L'honorable député nous a donné une classification des députés par ordre numérique ; voudrait-il aussi nous faire le classement des discours par ordre de mérite ?

M. MACLAREN : A mes yeux, le meilleur critérium pour juger de la valeur des hommes, ici, serait de constater le nombre de ceux qui demeurent dans cette enceinte, lorsqu'un de leurs collègues porte la parole.

M. JABEL ROBINSON (Elgin-est) : J'ai un grief à formuler contre l'honorable député d'Huntingdon : c'est qu'il ne nous a pas dit le nombre de discours prononcés par chaque député indépendant.

Je me suis quelquefois permis de porter la parole, mais je n'ai pas pris la peine de compiler, comme l'a fait mon honorable ami, toute une statistique relativement au nombre de discours prononcés par chaque député. Tant qu'à faire une classification de ce genre, il faudrait constater l'espace de temps consacré par chaque député à dire des riens. Qu'un député prenne part à un débat qui intéresse ses commettants, voilà qui est fort bien, et je ne saurais le lui reprocher, puisque c'est là notre mission. Les députés ne doivent pas parler ici pour l'amusement de la galerie ; or, je ne crains pas de le dire, nombre de députés font perdre à la Chambre un temps précieux : cimbales retentissantes qui ne reproduisent que des sons et qui se noient dans un déluge de paroles vides de sens. Pour mon propre compte, il me serait facile de ravir la palme au député d'Huntingdon, mais je m'abtiens d'en dire davantage. A l'avenir, je l'espère, les députés s'efforceront d'éviter toute digression et de s'en tenir au sujet en discussion, de façon à ne pas ennuyer la Chambre et à ne pas encombrer le compte rendu officiel de discours parfaitement oiseux.

M. MACLAREN (Huntingdon) : Le député d'Elgin-ouest me pardonnera bien d'avoir omis le nombre de discours prononcés par les indépendants. Afin de réparer mon omission, j'ai le plaisir de l'informer qu'il vient de prononcer son douzième discours. Ses harangues, du reste, se distinguent par leur brièveté, la plupart, ne dépassant guère cinq ou dix minutes ; mais il est arrivé à mon honorable ami de s'oublier une fois jusqu'à pérorer durant 25 minutes.

M. N. CLARKE WALLACE (York-ouest) : L'honorable député de Huntingdon a fort bien commencé, bien qu'à une heure si tardive de la session ; car il a pris trois fois la parole au cours de la dernière heure. A son avis, les anciens députés ont tellement accaparé le temps de la Chambre qu'ils ont empêché les nouveaux de faire leurs preuves. Eh bien! il y a quelques jours, au cours d'une après-midi et d'une soirée, nous avons voté des crédits atteignant le chiffre de $3,000,000 et l'honorable député de Huntingdon et ses collègues, se sont bornés à répéter à l'unisson : " adopté," même avant la lecture de l'item par le président : voilà toute l'éloquence que nous avons pu tirer d'eux. Lorsque, fidèles à notre devoir, nous essayons d'obtenir des renseignements sur cette énorme dépense de deniers publics, on nous accuse de gaspiller le temps de la Chambre. Or, ce n'est pas faire perdre à la Chambre un temps précieux que de consacrer une après-midi et une soirée à voter des millions de dollars de subventions aux chemins de fer. Pour me borner au budget supplémentaire des Travaux publics et autres dépenses supplémentaires, nous avons voté trois millions et demi de dollars, en crédits affectés aux dépenses à faire d'ici au 1er juillet.

Nous avons voté huit millions et trois-quarts de dollars et plus tard, un million et quart, soit au delà de 13,000,000 inscrits au budget supplémentaire, outre les

crédits du budget principal ; et le député de Huntingdon n'a que des reproches à adresser à ceux qui estiment de leur devoir de signaler à l'attention publique ces folles dépenses. Le gouvernement nous a forcés de voter ces crédits aux dernières heures de la session, et cela, au mépris de tous les règlements de la Chambre et de leurs professions de foi du passé. Le ministre du Commerce a, jadis, déclaré qu'il importe de donner tout le temps voulu à l'étude du budget supplémentaire et des résolutions relatives aux chemins de fer et qu'il est urgent de déposer sur le bureau de la Chambre les renseignements et les documents les plus circonstanciés au sujet de ces crédits. Or, c'est tout le contraire que le gouvernement a fait.

Le ministre des Chemins de fer a refusé de déposer sur le bureau un seul document, bien qu'il eût tous les renseignements par devers lui ; mais je me trompe : il a déposé sur le bureau une pseudo-carte du nord-ouest d'Ontario, que j'ai soigneusement conservée, à titre de renseignement historique, dont ni le gouvernement ni l'éditeur n'osent assumer la paternité et la responsabilité. Voilà le seul document officiel qu'on nous ait fourni pour voter des millions de dollars. Ainsi, quelles que soient les critiques que ces messieurs formulent à notre adresse, nous avons la certitude d'avoir cherché à remplir consciencieusement notre devoir en signalant à l'attention publique les fautes du gouvernement et en critiquant ses folles dépenses. Le premier ministre nous demande pourquoi nous n'avons pas demandé la déchéance du cabinet. Je le répète, le vote de déchéance n'est pas le meilleur moyen de critiquer la conduite d'un gouvernement : C'est en faisant passer au crible de la critique les mesures ministérielles et en motivant parfaitement notre opposition à ces mesures, que nous arrivons à éclairer le public. Voilà la pratique suivie à la Chambre des communes, en Angleterre, et il va sans dire que c'est là un modèle que ces messieurs font toujours profession de suivre.

Le député d'Huntingdon a décidément un goût très prononcé pour la statistique, puisque, nous affirme-t-il, il a consacré à cet innocent amusement des heures précieuses qu'il a dérobées au sommeil durant cette session ; et s'il veut m'en croire, et qu'il aspire à gagner ses épaulettes dans les rangs du parti libéral, il ne pourrait mieux faire que de feuilleter, à ses moments de loisir, les comptes rendus officiels de la période s'étendant de 1878 à 1896, et là, il trouvera un vaste champ où il pourra glaner une précieuse moisson de renseignements et de critiques émanant de l'opposition de cette époque. En 1885, il constatera que l'opposition a consacré 24 semaines à faire de simples escarmouches contre le gouvernement, en attendant que quelque désastre éclatât sur notre armée qui était occupée, à cette époque, à réprimer la rébellion au Nord-Ouest, et tout cela, dans le but de gagner quelque avantage politique et de se concilier la faveur publique. Je le répète, dans toute cette période de notre histoire politique, il trouvera un vaste champ où il pourra exercer le talent dont il est doué à un degré si éminent, talent qu'il continuera, j'espère, à cultiver davantage, à la plus grande gloire du parti libéral.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : M. l'Orateur, comme c'est probablement la dernière occasion qui se présente——

Quelques VOIX : Oh ! oh !

M. SPROULE : Puisque ces honorables messieurs jugent à propos de m'interrompre, je leur ferai remarquer que s'il faut en juger d'après leur conduite au cours de la session, personne ne s'imaginerait qu'ils sont venus ici pour discuter les affaires publiques, mais tout simplement pour approuver en silence toutes les mesures ministérielles. Nous avons mission de nous assurer si les dépenses qu'on nous propose de voter sont bien légitimes, et comment elles s'effectuent ; or, en pareilles circonstances force nous est bien de prendre une plus large part aux débats que ne le font les députés ministériels. Mais trêve de récriminations. En prenant la parole, je tenais à demander au premier ministre un dernier renseignement sur une question qui intéresse le pays. Puisque le gouvernement, bien à tort à mon avis, n'a pas jugé à propos de transmettre ses félicitations à la Confédération australienne qui vient d'inaugurer une carrière semblable à la nôtre, le gouvernement pourrait-il, au moins, nous dire ce qu'est devenu le Directeur général des Postes ou nous renseigner sur ses mouvements ?

Le PREMIER MINISTRE : Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député quand il affirme que nous avons négligé d'adresser nos félicitations à la nouvelle confédération australienne. Au contraire, au lieu de lui transmettre un froid message couché par écrit, nous avons député vers l'Australie un messager vivant.

M. WALLACE : Est-il enfin arrivé à destination ?

Le PREMIER MINISTRE : La chose ne saurait faire doute ; mais les affaires l'ont tellement absorbé qu'il n'a pas eu le temps de nous transmettre une dépêche par câble sous-marin.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : J'ai un renseignement à demander au premier ministre; mais, auparavant, que le député de Huntingdon me permette de le féliciter de son début ici, et la session prochaine, M. l'Orateur, espérons-le, se montrera plus attentif quand l'honorable député désirera prendre la parole et exprimer son avis, comme il vient de le faire aujourd'hui, avec tant de bonheur. Que mon honorable ami me permette une observation en passant : s'il avait consacré

ses loisirs à d'autres études que celles de ses compilations statistiques, qui possèdent tant de charmes pour lui, il aurait pu étudier le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, et en pareilles circonstances, il aurait été en mesure, hier, de prendre la parole et de défendre le gouvernement, lorsque le ministre des Chemins de fer et Canaux courbait la tête en silence sous le poids d'une des plus terribles accusations qui aient jamais été lancées en plein parlement contre un ministre. Mais ses recherches statistiques ont tellement accaparé son attention qu'il s'est trouvé dans l'impuissance de s'élever à la hauteur des circonstances et de rendre au public le service qu'il aurait été en lieu d'attendre de lui. L'honorable député, je l'espère, modifiera son programme d'études et, à la prochaine session, il saura, au besoin, faire bénéficier son parti de son incontestable talent pour la parole.

Le premier ministre nous a dit, hier, que la haute commission internationale reprendrait, probablement, les négociations interrompues. C'est là une question sur laquelle nous n'avons pas eu de renseignements, au cours de la session, et le premier ministre répondrait aux vœux de la Chambre en nous disant s'il existe quelques probabilités de la reprise de ces négociations et quelles sont les questions qu'on y délibérera. Si j'ai bien saisi la pensée du premier ministre, il a surgi un différend au sujet de la question des frontières de l'Alaska. J'ignore si la haute commission internationale a éliminé cette question de ses délibérations. Si je ne me trompe, le premier ministre a affirmé la chose ; nous serions bien aises de le savoir. En pareilles circonstances, le pays aurait droit de savoir comment on entend régler cette question ; de quel intermédiaire on se servira, et si le Canada aura voix au chapitre, dans l'étude de cette question, et à quelle date on se propose de la régler. La situation actuelle est loin d'être satisfaisante. Si je ne me trompe, les Etats-Unis occupent, actuellement, une importante partie du territoire dont le Canada, à notre avis, réclame à bon droit la propriété. Tout l'embarras semble venir du fait que le gouvernement des Etats-Unis refuse de soumettre cette question à l'arbitrage et de suivre l'exemple donné par la Grande-Bretagne relativement à la question de la frontière du Vénézuéla. S'il est intervenu une convention provisoire au sujet de cette frontière, et si elle renferme un territoire qui, à notre avis, appartient évidemment au Canada, il importe de régler cette question à brève échéance. Les délais et la temporisation apportés dans le règlement de cette question touchant l'occupation par les Etats-Unis d'un territoire qui, à notre avis, appartient clairement au Canada ne fera qu'aggraver les difficultés que nous éprouverons, quand il s'agira d'obtenir une compensation. Ce n'est pas trop exiger du premier ministre que de le prier de nous donner les renseignements que les intérêts du pays lui permettent de nous fournir, en ce moment. C'est là une question d'un haut intérêt pour la Chambre. Je ne cherche nullement à créer des embarras au gouvernement en pareille matière, en lui demandant des renseignements de nature confidentielle. Mais il se rendrait au moins aux vœux du pays en faisant une déclaration au sujet des questions que j'ai signalées à son attention.

Le PREMIER MINISTRE : Avant de répondre à la question que m'a fort loyalement posée le chef de l'opposition, il conviendrait peut-être de faire allusion en passant à ses observations à l'adresse du ministre des Chemins de fer. Mon honorable ami (M. Borden, Halifax) semble imputer à crime à mon collègue son silence au cours du débat, hier.

Le chef de l'opposition a tout à gagner à ne pas soulever pareil débat ; car en allant au fond des choses, la Chambre serait d'avis que ce n'est pas le ministre des Chemins de fer qui est sorti blessé de cette lutte. Mainte et mainte fois, au cours de la session, le critique de l'opposition en matière de chemins de fer, nous a répété et donné à entendre qu'il préparait une sérieuse attaque contre le ministre, que de fait, il allait lancer un acte d'accusation contre son administration. A diverses reprises, il a averti le ministre qu'il signalerait à la vindicte publique, la gérance du ministère jadis dirigé par l'honorable député (l'honorable M. Haggart). Cette attaque a été ajournée jusqu'à la veille de la prorogation, et quand l'appel aux armes a retenti et que tout le monde s'attendait à la bataille, mon honorable collègue, le ministre des Chemins de fer était présent, prêt à répondre à l'accusation. Or, qui s'est chargé de ce réquisitoire ? Ce n'est pas le député qui avait lancé le défi, ce n'est pas le critique attitré de l'opposition en matière de chemins de fer, mais un autre député.

Une VOIX : Un bouffon.

Le PREMIER MINISTRE : Non, pas un bouffon ; car l'honorable député a fait un très bon discours ; mais si l'expression est parlementaire, je dirais qu'il a servi de tampon entre le ministre des Chemins de fer et le député de Lanark (l'honorable M. Haggart). Le ministre des Chemins de fer attendait de pied ferme l'attaque si souvent annoncée que devait diriger contre lui l'honorable député (l'honorable Haggart). Il était prêt à la réplique et c'est bien son droit de réserver son artillerie pour répondre aux attaques des chefs de la gauche, tout en méprisant de riposter aux simples soldats. Il était d'autant plus autorisé à le faire, que l'Orateur étant au fauteuil et présidant le débat, le ministre des Chemins de fer n'aurait pu porter la parole qu'une seule fois, et il avait parfaitement le droit d'attendre l'attaque si souvent annoncée à grands sons de trompe.

J'en viens, maintenant, à la question que m'a posée le chef de l'opposition relativement à la haute commission mixte. Mon honorable ami (M. Borden, Halifax) me demande s'il y a lieu d'espérer que cette commission reprendra bientôt les négociations interrompues. Je dois lui dire que c'est là notre espoir. Il importe de faire aboutir cette commission d'une façon quelconque. S'il nous est impossible d'en venir à une entente avec nos amis de la république voisine, au sujet de la question des frontières de l'Alaska, il importe de le savoir et d'adopter l'initiative voulue en pareilles circonstances. Pour des raisons de nature confidentielle, et que je ne saurais communiquer à la Chambre, j'ai tout lieu de croire que la commission reprendra bientôt ses travaux. L'une des questions qui viendront sur le bureau, et la plus importante de toutes, est celle des frontières de l'Alaska. Le chef de l'opposition me demande si cette question a été éliminée du programme de la commission. Bien loin de là elle vient en tête même du programme. Avant d'aller plus loin, je dois dire qu'en justice pour nous-mêmes et pour la colonie-sœur de Terre-Neuve, qui a un représentant, de concert avec nous, à cette commission, il importe de reprendre ces négociations et de les faire aboutir. Si nous ne réussissons pas à régler au moins quelques-unes des questions soumises à la commission, alors, il nous faudra remettre à l'étude la question de nos relations avec la colonie-sœur de Terre-Neuve. C'est là une raison qui milite avec encore plus de force en faveur de la prochaine reprise de ces négociations. Au sujet de la frontière de l'Alaska, je n'ai rien à ajouter à tout ce que j'ai déjà déclaré à plusieurs reprises à ce sujet. C'est une question qu'il importe de régler à brève échéance. Il importe souverainement, non seulement au Canada, mais encore aux Etats-Unis et à la Grande-Bretagne, de définir, une fois pour toutes, la frontière entre l'Alaska et le Canada. La Chambre le sait, il nous a été impossible de réconcilier nos opinions à ce sujet, et en pareilles circonstances, il n'y a plus qu'une chose qui s'impose, entre deux nations civilisées comme la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, nations si étroitement unies, non seulement par les liens de l'intérêt, mais encore par ceux du sang.

Il importe souverainement que cette question soit réglée à brève échéance. Je le dis à regret, les prétentions des Etats-Unis sont si diamétralement opposées aux nôtres qu'il est fort possible que nous ne réussissions pas à les réconcilier. Il faudra, alors, adopter quelque autre expédient. Il y a deux ou trois voies ouvertes à des nations honorables, comme la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et le Canada, et s'il nous est impossible de régler nos différends par voie de compromis, alors, il nous faudra recourir à l'arbitrage. Si nous ne réussissons pas à régler cette question par voie de négociations, il faut espérer que nos amis de la république voisine consentiront à invoquer l'aide d'une tierce puissance qui nous fera bénéficier de ses lumières en pareilles circonstances.

M. WALLACE : Il est un point que le premier ministre n'a pas réussi à élucider. La question de la frontière de l'Alaska soumise à l'étude de la commission, au début, a été, plus tard, si je ne me trompe, éliminée de ces délibérations et on a confié à un embassadeur anglais le soin de la régler directement, plutôt que par l'entremise d'arbitres.

Le PREMIER MINISTRE : Nous avons ajourné nos travaux, écartant ainsi la question des délibérations de la commission. Dans l'intervalle, toutefois, nous espérions que les gouvernements intéressés la règleraient par voie diplomatique.

M. WALLACE : Cela s'entend, par l'entremise directe de l'ambassadeur anglais.

Le PREMIER MINISTRE : Sans l'intervention de la commission. La commission ayant ajourné ses travaux se trouvait dans l'impuissance de délibérer davantage la question. Nous espérions, toutefois, que sur les entrefaites, l'initiative diplomatique du gouvernement anglais et du cabinet de Washington pourrait faire aboutir la chose. En cas d'insuccès, la chose est toujours du ressort et de la juridiction de la commission internationale.

M. WALLACE : Cela veut dire, sans doute, que les commissaires ont écarté la question du champ de leurs délibérations pour le moment ?

Le PREMIER MINISTRE : Pour le moment, notre initiative est suspendue.

M. WALLACE : C'est une des questions qui ont été soumises à l'étude de la commission, n'est-ce pas ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. WALLACE : La commission s'est ajournée et, comme l'a observé le premier ministre, on espérait que la chose serait réglée avant la reprise des négociations. C'est par voie diplomatique, sans doute, que ce règlement s'effectuerait ?

Le PREMIER MINISTRE : Sans doute.

M. WALLACE : C'est-à-dire, par l'entremise directe du gouvernement anglais.

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. WALLACE : La commission a donc rayé cette question de la liste des matières soumises à ses délibérations ?

Le PREMIER MINISTRE : Pas du tout. Pour le moment, je le répète, la question est soustraite à la juridiction de la commission. Nous espérions que, durant la suspension des travaux de la commission, la chose serait réglée par voie diplomatique. En pa-

reilles circonstances, la question ne reviendrait plus sur le bureau, à notre prochaine réunion ; mais dans le cas contraire, la commission la délibèrera de nouveau.

M. WALLACE : Cette question se trouvait donc sur un pied tout différent de celui des autres questions soumises à la commission ?

Le PREMIER MINISTRE : Oui.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on nommé un successeur au feu lord Russell de Killowen?

Le PREMIER MINISTRE : Lord Russell n'était pas membre de la commission en question, mais de celle du Vénézuéla.

M. BORDEN (Halifax) : A-t-on donné un successeur à lord Herschell?

Le PREMIER MINISTRE : Non.

M. W. F. McCREARY (Selkirk) : A titre de nouveau député, je tiens à signaler un fait à l'attention du cabinet. Il s'agit d'un grief fort sérieux qu'invoquent à bon droit les députés qui occupent dans cette enceinte les derniers rangs de fauteuils, et c'est là un grief qu'on devrait redresser durant les vacances. Du fauteuil que j'occupe il m'est impossible d'entendre la plupart des discours qui se prononcent ici et de suivre le débat. Il n'est pas un seul député en arrière des banquettes ministérielles qui puisse entendre ce que disent les ministres : Il nous est assez facile d'entendre les principaux députés de la gauche ; mais les députés qui occupent les dernières rangées de fauteuils du côté de l'opposition me disent qu'il leur est impossible de saisir les discours du ministre des Chemins de fer. C'est là une affaire qui devient fort sérieuse. Au cours de cette sesison, il s'est traité des questions auxquelles je prends un vif intérêt et bien que je fusse présent, malgré toute l'attention que j'ai prêtée au débat, je n'ai pu réussir à saisir les paroles des orateurs. Quant à nous, libéraux, s'il faut nous résigner à siéger ici sans entendre d'autres arguments que ceux des chefs de l'autre côté de la Chambre, il pourrait en résulter de désastreuses conséquences : nous deviendrions peut-être tous tories. J'appelle donc l'attention du premier ministre sur ce grief fort sérieux. Rien d'étonnant que les dernières banquettes soient si souvent vides, lorsqu'il est impossible aux députés qui occupent ces fauteuils d'entendre les discours de ceux qui prennent part au débat. Ceux qui sont à une assemblée publique et ne peuvent entendre les orateurs, finissent par s'en aller, et voilà précisément notre situation ici.

Quelquefois il nous arrive de pouvoir trouver quelques fauteuils vides sur les premières banquettes et en nous emparant de ces fauteuils, nous réussissons à entendre ce qui se dit ; mais d'ordinaire, ces fauteuils sont presque tous remplis ; et alors force nous est bien de demeurer à nos places sans pouvoir presque rien entendre. C'est là une chose de conséquence et pour nous-mêmes et pour nos commettants.

L'honorable JOHN HAGGART (Lanark-sud) : J'étais absent de la Chambre, lorsque le premier ministre a commencé son discours ; mais, on me dit qu'il a pris sous son aile protective le ministre des Chemins de fet et a justifié l'attitude qu'il a prise ici l'autre soir. Il est de règle que le ministre des Chemins de fer, en présentant son budget, fasse un exposé de faits au sujet des travaux confiés à ses soins. Le ministre (l'honorable M. Blair) n'en a rien fait. Mainte et mainte fois au cours de la session, je lui ai rappelé son devoir à cet égard, mais en vain.

En pareilles circonstances, il ne me restait plus qu'à l'avertir que je soulèverais un débat à ce sujet. Le ministre, parait-il, attendait que j'eusse formulé mes accusations et lancé mon réquisitoire contre son administration, pour me donner la réplique. Est-ce bien là une attitude digne d'un ministre ? N'est-il pas de son devoir de venir franchement exposer son système, relativement aux travaux dont il est chargé ? Le ministre est resté muet comme la tombe, au sujet des travaux de l'Intercolonial. Il nous a fallu lui arracher de force quelques maigres renseignements qu'il nous a donnés.

C'est à l'opposition qu'il appartient d'avoir le dernier mot dans ce débat ; c'est là son droit ; mais le gouvernement lui a mainte et mainte fois refusé même ce simple privilège. L'attaque dirigée contre le ministre par l'opposition est donc parfaitement justifiable. Quel triste spectacle nous a offert le ministre des Chemins de fer et Canaux ! Il est resté muet, silencieux comme la tombe devant le terrible réquisitoire lancé contre son administration par l'éloquent député d'Hamilton (M. Barker). L'incapacité du ministre, la mauvaise gestion des affaires de l'Intercolonial, dont il porte la responsabilité, tout cela a été mis au jour, et le ministre n'a pas eu un mot à dire pour se justifier. Ce que l'honorable député reproche surtout au ministre, c'est d'avoir porté au compte du capital de l'Intercolonial $13,000,000 de dépenses imputables sur les recettes et d'avoir créé des excédents fictifs de 1896 à venir jusqu'aujourd'hui. L'honorable député n'a pourtant rien exagéré ; il est loin d'avoir peint la situation sous d'aussi sombres couleurs qu'il l'aurait pu faire ; il n'a rien dit des sommes dépensées pour l'achat du chemin de fer du Comté de Drummond, ni des deniers payés au Grand Tronc. Toute cette statistique prouve que le ministre a inauguré une ère de gaspillage et de dépenses insensées, sans précédent dans les annales de l'administration de ces voies ferrées. Quand un ministre, sans demander de soumissions, sans consulter ses collègues, et cela à la veille d'une élection, donne une entreprise de près de $1,000,000, il n'est pas étonnant qu'on

lance contre lui des accusations comme celles que vient de formuler le député de Compton (M. Pope) quand il affirme que cela sent la corruption. Quand un ministre achète cent wagons et dépense $800,000, sans demander de soumissions, sans concurrence publique, et qu'il accorde l'entreprise quelques jours à peine avant l'élection, sa conduite donne prise aux accusations et aux soupçons formulés par l'honorable député (M. Pope). Voilà pourquoi je m'attendais à voir le ministre des Chemins de fer nous présenter un exposé de faits. Comme il reste encore quelques instants à notre disposition, je saisis l'occasion de——

M. l'ORATEUR : La discussion que l'honorable député soulève est irrégulière.

Le PREMIER MINISTRE : Nous ne nous y opposons point.

L'honorable M. HAGGART : Si je suis hors d'ordre, je n'insiste plus.

M. l'ORATEUR : Il a été présenté une motion demandant que la Chambre lève sa séance, afin qu'on puisse soulever la question relative à la durée des débats, au cours de la session.

L'honorable M. HAGGART : Le premier ministre lui-même a transgressé la règle et n'a pas borné ses observations à la question de la longue durée des débats. En outre, il m'a mis en cause et, m'assure-t-on, il a pris la défense de ses collègues, le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer. Si le règlement me défend d'aborder la discussion de l'administration de l'Intercolonial, alors je n'insiste plus.

M. l'ORATEUR : C'est là le règlement.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : Je ne sais si le règlement m'autorise à prendre la parole en ce moment, mais je tiens à dire un mot de réplique à l'honorable député (l'honorable M. Haggart). Il vient d'exprimer le désir de prononcer maintenant son réquisitoire contre ma gérance des affaires de l'Intercolonial et du ministère. Pour le moins dire, ce n'est pas au moment même de la prorogation, quand la session doit expirer dans une demi-heure à peine, qu'il convient de soulever pareil débat, d'autant plus que l'honorable député se rendrait par là coupable d'une grave injustice à mon endroit, en me privant de l'occasion de répondre à ses accusations. A maintes reprises, il a déclaré qu'il saisirait la Chambre de cette question, et ces jours derniers il a encore répété la même chose. J'espérais qu'il tiendrait sa promesse et qu'il me mettrait en lieu de faire un exposé de faits et de répondre aux accusations qu'il lancerait contre mon administration. Je tiens ici à lui dire que je désire vivement qu'il passe au crible de la critique les actes de mon administration et qu'il établisse la comparaison entre les résultats de sa gestion des affaires et de la mienne.

J'ajoute que s'il ne m'avait pas donné avis de son intention d'aborder cette question, j'aurais pris la peine de répondre aux observations de député de Hamilton (M. Barker). Il me serait facile de renverser tout l'échafaudage de chiffres laborieusement élevé par l'honorable député. Quant à la tâche qu'il s'était imposée, elle était relativement facile ; il lui a suffi de faire un triage, à sa guise, dans la masse des faits relatifs à mon administration, sans tenir compte des résultats généraux. Il est facile de créer ainsi dans l'esprit de la Chambre une impression momentanée. Mais, je le répète, il me serait facile de renverser tout cet échafaudage de chiffres.

RELATIONS DU GOUVERNEMENT AVEC SES EMPLOYES.

M. ARTHUR S. KENDALL (Cap-Breton) : Je saisis l'occasion de demander au cabinet de nous fournir, à la prochaine session, un état contenant la classification de tous les employés du gouvernement, indiquant les salaires des diverses catégories d'employés, les heures de travail, le relevé des accidents survenus à ces employés, les indemnités accordées en raison d'accidents ou de mort, au cours des dix dernières années ; le recours que possèdent ces employés pour obtenir pareilles indemnités en cas d'accidents ou de mort. Dans plusieurs pays, il se fait une agitation pour l'amélioration de la situation des salariés et il en est résulté des concessions——

M. l'ORATEUR : Le règlement défend de soulever pareille question, sauf du consentement unanime de la Chambre.

M. KENDALL : De l'agrément de la Chambre j'ajouterai un ou deux mots. On le sait en outre, il se fait un mouvement dans le même sens au Canada. Je demande au gouvernement de se procurer, pendant les vacances, tous les renseignements qu'il est possible d'obtenir au Canada et dans d'autres pays, et d'indiquer les résultats des mesures adoptées dans ce but. Avant longtemps, on demandera au gouvernement d'appliquer quelques-unes de ces mesures, au bénéfice des salariés à l'emploi du gouvernement, et cela dans le but de mettre en relief les rapports qui doivent exister entre le capital et le travail dans les autres genres d'emploi au Canada.

Le MINISTRE DES FINANCES (l'honorable W. F. Fielding) : L'honorable député demande là un grand nombre de renseignements et je ne suis pas en mesure de dire pour le moment s'il sera possible de les lui fournir. Ces questions sont du ressort du ministre du Travail, et à son retour, nous

appellerons son attention sur la demande de l'honorable député, et il pourra alors décider dans quelle mesure il est possible de se rendre à ses désirs.

La motion d'ajournement est repoussée.

A midi et trente-cinq minutes, la Chambre lève sa séance.

La Chambre reprend sa séance à trois heures.

MESSAGE DE SON EXCELLENCE.

Le MINISTRE DU COMMERCE (l'honorable sir Richard Cartwright) : J'ai l'honneur de présenter à la Chambre un message de Son Excellence :

M. l'ORATEUR donne lecture du message dont voici la teneur :

MINTO.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes copie d'une dépêche du secrétaire d'Etat pour les colonies, en date du 11 mai 1901 ; accusant réception d'une adresse de la Chambre des communes au Roi touchant la déclaration que le bill des droits et l'acte de succession au trône obligent le Souverain à faire à la réunion du premier parlement ou lors du couronnement ; et déclarant que l'adresse a été soumise à Sa Majesté, et sera soumise à un comité de la Chambre des Lords.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 23 mai 1901.

DE M. CHAMBERLAIN A LORD MINTO.

Downing Street, 11 mai 1901.

Milord,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche, n° 81, du 18 mars, transmettant une adresse des Communes du Canada au Roi touchant la déclaration que le bill des droits et l'Acte de succession au trône obligent le Souverain de faire à la réunion du premier parlement ou lors du couronnement.

2. L'adresse a été soumise au Roi, et sera soumise au comité de la Chambre des Lords, comité dont la nomination sera proposée par le président du conseil, afin de prendre en considération la formule du serment que doit prêter le Souverain à son avènement au trône.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) J. CHAMBERLAIN.

Au Gouverneur général
Le Très honorable
Comte de Minto, G.C.M.G., etc.

LE PAVILLON CANADIEN DANS LES PORTS ETRANGERS.

M. C. G. KAULBACK (Lunenburg) : M. l'Orateur, on se rappelle qu'il y a quelques semaines j'appelai l'attention de la Chambre sur la conduite tenue le 1er mars dernier par un consul anglais à l'égard d'un capitaine canadien—Archibald Conrad—qui avait sous ses soins un vaisseau canadien, dans un port étranger, celui de Bahia, Brésil. Le consul, se rendant à bord du vaisseau en question, ordonna péremptoirement au capitaine de baisser le pavillon canadien, à défaut de quoi, il le menaça de le faire lui-même et de condamner le capitaine à une amende de £500, et de détenir le vaisseau jusqu'au paiement de l'amende.

Le Canada n'étant point une colonie de la Couronne, le capitaine Conrad était dans son droit en hissant le pavillon canadien. Quant à moi, bien qu'en raison de l'attitude du consul, j'eusse quelque doute à ce sujet, je priai, à cette époque, le ministre de la Marine de m'informer si le consul avait bien le droit de traiter ainsi le capitaine Conrad ; mais, jusqu'à présent, je n'ai pas reçu de réponse.

Je dois dire au ministre de la Marine, en toute déférence, que j'ai obtenu ces renseignements du ministère des Douanes. Le 2 février 1892, il a été émis par l'amirauté de la Grande-Bretagne un ordre dont voici la teneur :

Comme il est expédient de permettre aux vaisseaux canadiens inscrits de porter le pavillon rouge de la flotte de Sa Majesté, avec les armes du Canada, en vertu des provisions et de l'autorité dont nous avons été revêtus, nous autorisons par les présentes l'usage du pavillon rouge de la flotte de Sa Majesté, avec les armes du Canada au battant du pavillon, à bord des vaisseaux inscrits au Canada.

Donné sous le seing et sceau de l'amirauté, le 2 février 1892.

(Signé) H. FAIRFAX,
FRED. G. D. BEDFORD.

Par l'ordre de leurs seigneuries,
(Signé) EVAN MacGREGOR.

En même temps le ministre de la Marine publia une circulaire dont voici la teneur :

En conformité de la permission accordée par le warrant ci-haut, le gouvernement canadien a adopté les réglements que voici :

(1) L'étendue de l'écusson ne dépassera jamais le quart de la grandeur de l'Union Jack de l'enseigne en particulier.

(2) L'écusson sera placé au centre dans la partie du pavillon qui se trouve au delà de l'Union Jack.

(Signé) WM SMITH,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 10 juin 1895.

En saisissant le parlement de cette affaire, j'ai voulu porter à la connaissance du public les documents en question, pour l'instruction et la gouverne de tous les capitaines Canadiens et de tous ceux qui sont employés dans la marine marchande du Canada.

VACANCE A LA COUR SUPREME.

M. HENDERSON : M. l'Orateur, en l'absence du premier ministre, je demanderai au ministre de la Marine, qui dirige en ce moment les délibérations——

Le MINISTRE DE LA MARINE ET DES PECHERIES : Le ministre du Commerce est présent.

M. HENDERSON : C'est au ministre de la Marine que je m'adresse : il s'agit de savoir s'il peut donner à la Chambre quelques renseignements au sujet de la vacance survenue à la cour Suprême. Quand se fera cette nomination et quel est le nouveau titulaire?

Le MINISTRE DU COMMERCE : Si l'honorable député veut bien donner avis de son interpellation, nous apporterons la réponse voulue.

PROROGATION.

Un message de Son Excellence le Gouverneur général est transmis par l'huissier du Sénat :

M. l'ORATEUR :

Son Excellence le Gouverneur général désire que les députés se rendent immédiatement à la Chambre du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et les députés se rendent à la Chambre du Sénat.

A LA CHAMBRE DU SENAT.

Il a plu à Son Excellence de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills que voici :

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Nakusp à Slocan.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Grand Central du Nord-Ouest.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Yukon Britannique.

Acte constituant en corporation l'Association du fonds patriotique canadien.

Acte modifiant l'Acte des matelots de l'intérieur.

Acte concernant la Compagnie du pont et de force Mather.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et Toronto.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson au Pacifique.

Acte établissant certaines dispositions nécessités par le changement de règne.

Acte modifiant l'Acte de 1894 relatif à la conservation du gibier dans les territoires non organisés.

Acte concernant l'inspection et mesurage du bois et l'inspection des denrées.

Acte modifiant l'Acte d'inspection générale.

Acte concernant les enquêtes sur les sinistres maritimes.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Fort-Qu'Appelle.

Acte constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport Nationale du Canada.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, et à l'effet d'en changer le nom en celui de " Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest ".

Acte concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et Kootenay.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et l'Ouest.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Vancouver et de l'île Loulou.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurances sur la vie l'Empire-Uni.

Acte concernant la Compagnie d'Assurance Mutuelle contre l'incendie, de London, Canada.

Acte concernant la Compagnie d'Epargne et de Prêt du Canada-Est (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Compagnie de Garantie de la Puissance contre les voleurs (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Compagnie E. B. Eddy.

Acte concernant W. C. Edwards et Cie (à responsabilité limitée).

Acte à l'effet de constituer en corporation l'évêque de Kéwatin.

Acte constituant en corporation la Compagnie manufacturière et de force d'Ottawa et Hull (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Compagnie Rathbun.

Acte constituant en corporation la Société Canadienne de Secours Mutuels.

Acte concernant le Jour de Victoria.

Acte concernant la Compagnie d'Assurance de l'Ouest.

Acte constituant en corporation la Sovereign Bank of Canada.

Acte concernant la Compagnie d'Assurance de l'Amérique Britannique.

Acte modifiant l'Acte d'interprétation.

Acte à l'effet de pourvoir à la marque et à l'inspection des colis contenant des fruits destinés au commerce.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant la sûreté des navires.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Vaucouver, Westminster et Yukon.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central de Koutenay.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Similkameen à Kéréméos.

Acte à l'effet de fusionner la Compagnie du chemin de fer Northern Pacific and Manitoba, la Winnipeg Transfer Railway Company (limited), la Compagnie du chemin de fer Portage and North-Western et la Compagnie du chemin de fer Waskada and North-Eastern, sous le nom de " Compagnie du chemin de fer du Manitoba ".

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Acte autorisant le Commissaire des brevets à faire droit à John Abell.

Acte modifiant l'Acte des terres fédérales.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des postes.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta.

Acte modifiant l'Acte concernant les juges des cours provinciales.

Acte relatif aux pensions de l'état-major permanent et des officiers et simples soldats de la milice permanente, et à d'autres fins.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, la Compagnie du chemin de fer Northern Pacific and Manitoba, la Winnipeg Transfer Company (limited), la Compagnie du chemin de fer Portage and North-Western, et la Compagnie du chemin de fer Waskada and North-Eastern.

Acte modifiant l'Acte du territoire du Yukon et contenant de nouvelles dispositions pour l'administration de la justice dans ce territoire.

Acte modifiant l'Acte des chemins de fer.

Acte modifiant l'Acte concernant le département des impressions et de la papeterie publiques.

Acte pour faire droit à James Ward McDonald.

Acte pour faire droit à Lilias Middleton.

Acte concernant la Compagnie de prêt du Manitoba et du Nord-Ouest (à responsabilité limitée).

Acte constituant en corporation le Lloyd du Saint-Laurent.

Ace constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Arnprior à Pontiac.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie The Century.

Acte concernant la Compagnie Manufacturière McClary.

Acte constituant en corporation la Compagnie Algoma de fer et d'acier nickelé du Canada.

Acte constituant en corporation la Corporation de débentures et effets publics du Canada.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay et Arrowhead.

Acte constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie des Manufacturiers, de Tempérance et Générale.

Acte modifiant l'Acte du cens électoral de 1898.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection générale.

Acte pourvoyant à une nouvelle allocation annuelle à la province de l'Ile du Prince-Edouard.

Acte constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Sainte-Marie.

Acte concernant la Compagnie de pouvoir hydraulique et d'estacades des Grandes-Chutes.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Ontario, Hudson's Bay and Western.

Acte à l'effet de constituer en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.

Acte constituant en corporation la Compagnie de force du Saint-Laurent.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma, et à l'effet d'en changer le nom en celui de " Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson ".

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie James.

Acte relatif à la Compagnie du chemin de fer Oriental de la Nouvelle-Ecosse (à responsabilité limitée).

Acte concernant la Haute Cour subsidiaire de l'Ancien ordre des Forestiers dans la Puissance du Canada.

Acte modifiant l'Acte d'inspection du gaz.

Acte modifiant l'Acte d'inspection de la lumière électrique.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques.

Acte pourvoyant à de nouvelles avances aux commissaires du havre de Montréal.

Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack.

Acte modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains.

Acte modifiant l'Acte du Câble du Pacifique de 1899.

Acte pour lever les doutes sur la continuation en exercice des juges des cours de justice fédérales et provinciales, en cas de changement de règne.

Acte à l'effet de modifier de nouveau le Code criminel, 1892.

Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kamloops à Atlin.

Acte concernant le chemin de fer le Grand-Nord du Canada.

Acte modifiant l'Acte du Revenu de l'Intérieur.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des chemins de fer.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les juges des cours provinciales.

Acte modifiant de nouveau l'Acte des pénitenciers.

Acte concernant la succursale d'Ottawa de l'Hôtel des Monnaies.

Acte modifiant le tarif des douanes, 1897.

Acte modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900.

Acte concernant l'empaquetage et la vente de certaines denrées.

Acte modifiant l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des communes.

Acte constituant en corporation la Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec.

Acte qui modifie l'Acte de la présente session intitulé : " Acte constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Fort-Qu'Appelle ".

Acte conférant au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à Eudora Sibbald.

Acte pourvoyant au paiement de primes sur le plomb raffiné au Canada.

Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées.

Acte modifiant les actes de 1899 et 1900 concernant les commissaires du havre de Québec.

Alors l'Orateur de la Chambre des communes s'adressa au Gouverneur général en ces termes :

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

Au nom des Communes, je présente à Votre Excellence le bill suivant :

" Acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent nécessaires pour le service public, pour les exercices expirant le 30e jour de juin 1901 et le 30e jour de juin 1902, et pour d'autres objets liés au service public ", que je prie humblement Votre Excellence de sanctionner.

La sanction royale a été donnée à ce bill dans les termes que voici :

Au nom de Sa Majesté, Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.

Après quoi il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de clore la première session du neuvième parlement par le discours suivant :—

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes :

En vous relevant de vos devoirs au parlement, je désire vous remercier de l'assiduité et du zèle dont vous avez fait preuve en vous occupant des importantes questions soumises à votre étude.

Il m'a été agréable d'observer que l'Acte qui constitue le 24e jour de mai fête légale a été l'objet d'une approbation générale qui témoigne du désir de rendre un digne tribut à la mémoire d'une souveraine qui s'est rendue si chère à ses sujets.

L'établissement d'une succursale de la Monnaie au Canada inaugure une ère nouvelle dans notre système monétaire et est un sujet d'orgueil pour notre peuple, témoignant, comme il le fait, de la richesse et de la prospérité croissante de ce pays.

Je suis heureux de remarquer l'intérêt que suscite dans tant de cités et de villes du Canada, la visite prochaine du duc et de la duchesse d'York. Cet intérêt nous assure qu'ils seront l'objet d'une cordiale bienvenue.

Le subside voté pour l'établissement d'une ligne de steamers entre le Canada et la France aidera considérablement, j'en suis sûr, le développement et l'augmentation d'un commerce avec la France, avantageux aux deux pays.

L'Acte qui accorde une nouvelle allocation à la province de l'Ile du Prince-Edouard fait disparaître de la discussion une réclamation depuis longtemps pendante contre le Canada. Cette allocation a été acceptée comme compensation satisfaisante pour tous les dommages résultant du prétendu fait que certaines conditions de l'Acte d'Union n'avaient pas été remplies relaitvement aux communications entre l'île et la terre ferme durant l'hiver.

Messieurs de la Chambre des communes :

Je vous remercie d'avoir voté de généreux crédits pour le développement de nos ressources. Cet acte de votre part trouve une ample justification dans le gonflement des recettes des deux dernières années.

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Je vous félicite d'avoir adopté beaucoup de mesures importantes, à part celles qui viennent d'être mentionnées. Elles contribueront, je n'en doute pas, au progrès et à la prospérité de tout le Canada.

Le Président du Sénat alors dit :

Honorables Messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

C'est le plaisir de Son Excellence le Gouverneur général, que ce parlement soit prorogé jusqu'à mardi, le deuxième jour de juillet prochain, pour être tenu en ce lieu ; et ce parlement est, en conséquence, prorogé jusqu'à mardi, le deuxième jour de juillet prochain.

INDEX

PREMIÈRE SESSION, NEUVIÈME PARLEMENT

ALCORN, George Oscar (Prince-Edouard) :

Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3742.

ANGERS, Charles (Charlevoix) :

Employés civils, au 1er juillet 1900 (mot. pour état) 831.
Industrie laitière dans la province de Québec (int.) 5696.

BALL, George (Nicolet) :

Bill (n° 106) concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud (en comité) 5362.

BARKER, Samuel (Hamilton) :

William Hull, ex-directeur de poste (int.) 341.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 692 et suiv.
Hamilton bureau de poste rue Pearl (mot. pour doc.) 1439.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 2691 et suiv.
Chemins de fer du gouvernement, dépenses (int.) 2757.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2859 et suiv.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 3630 et suiv.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3774.
Recensement (sub.) 3964.
Naphte de bois (int.) 5300.
Situation financière, revue (débat) 5970.

BELCOURT, Napoléon A. (Ottawa) :

Compagnie du chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (mot.) 1700.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2220.
Bill (n° 38) concernant la Compagnie de transport du Grand Nord (débat sur mot. Oliver pour renvoi au comité des chemins de fer, de son sixième rapport) 2932.
Pont des Joachims, reconstruction (sub.) 3602.
Hôtel des Monnaies (en comité sur résol.) 5490.
Compagnie de téléphone Bell (obser. sur Bill n°. 101) 5504.
Canal de Cornwall, réclamation de la Gilbert Dredging Company, règlement (sub.) 5751 et suiv.
Intercolonial (sub.) 5776 et suiv.
Musée Victoria, pour commencer construction (sub.) 5793 et suiv.

BELL, John W. (Addington) :

Commissaire du recensement à Addington (int.) 524.

BELL, Adam Carr (Pictou) :

Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 491 et suiv.
Directeurs de la poste, comté de Pictou, destitutions, contrats pour transport des malles, etc. (int.) 623.
Commissaires du hâvre de Pictou *vs* La Reine, *in re* pétition de droit (mot. pour doc.) 832.
Edifices militaires d'Ottawa, dépôt (sub.) 941.
Permis pour mise en boîte du homard (int.) 1091.
Travaux publics (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du Saint-Laurent, 1229.
Service postal de Pictou, N.-E. (int.) 1272.
Budget (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1553.
Intercolonial, achat de locomotives (int.) 2203 ; achat de wagons (int.) 2203 ; vente de rails d'acier, etc. (int.) 2244.
Canal à Round-Bay, N.-E. (int.) 2244.
Transport du grain de Depot-Harbour (int.) 2445.
Travaux publics à Round-Bay, N.-E. (int.) 2445.
Steamer Blue Hill (int.) 3529.
Greenvale, directeur de la poste à (int.) 3529.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 3691.
Bill (n° 121) modifiant acte des postes, en comité, 4332.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières du Canada (en comité) 4513.
Edifices du parlement, rallonge, ascenseurs (sub.) 5790.
Steamer Tyrian (int.) 5938.

BENNETT, William H. (Simcoe-est) :

Blocs de sciage coupés et exportés (int.) 63 ; (mot.) 221.
Grains, arrivages de (int.) 65, 81.
Port de Midland (observ.) 90.
Droits sur le bois (mot.) 116, 221, 1296, 1789.
Commissaire du recensement à Simcoe-est (int.) 204.
Grains, la plus forte cargaison arrivée à Montréal (int.) 204.
Steamers du gouvernement, entretien et réparations (sub.) 250 et suiv.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 449.
Canal de la Trent (int.) 826.
Edifices militaires d'Ottawa, dépôt (sub.) 933 et suiv.
Transport du grain (mot. et débat) 1031, 1136.
Travaux publics (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du Saint-Laurent, 1218 et suiv.
Hâvre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1234.

BENNETT, William H.—Suite.

Transport de la malle à Simcoe (int.) 1438.
Edifices loués par le gouvernement à Ottawa (int.) 1620.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1751.
W. Stubbs, nomination (int.) 2038.
W. E. O'Brien, nomination (int.) 2038.
Duncan C. Anderson, nomination (int.) 2039.
Emission du billet de $4.00 (observ.) 2246.
Edifice public à Toronto Jonction (débat sur observ. Wallace) 2451.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2525.
Sarnia, édifice public (sub.) 2610 et suiv.
Service postal entre Midland et Vasey (int.) 2624.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2845.
Nomination de juges dans Ontario (observ.) 2879.
Recensement (sub.) 3119 et suiv.
Edifices publics d'Ottawa (sub.) 3176 et suiv.
Edifices publics, loyer, réparations, etc. ; édifices fédéraux (sub.) 3198 et suiv.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 3821 et suiv.
Milice, subventions aux associations (sub.) 3851 et suiv.
Conseil du Travail (sub.) 3888 et suiv.
Douanes, Ontario (sub.) 3923.
Recensement (sub.) 3952 et suiv., 4015.
Bills (n° 64) élections fédérales ,en comité, 4106 et suiv.
Traitement des juges (débat sur résol. Fitzpatrick) 4155 et suiv.
Exposition de Glasgow (sub.) 4692 et suiv.
Tuberculose, pour prévenir épidémie chez les animaux (sub.) 4702.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 4883 et suiv.
Rails d'acier, 5396 et suiv.
Canal de Cornwall, réclamation de la Gilbert Dredging Company, règlement (sub.) 5759 et suiv.
Intercolonial (sub.) 5762 et suiv.
Clinton, bureau de poste (sub.) 5806.
Arpenteur général, min. de l'Intérieur, bureaux, mobilier, etc. (sub.) 5812 et suiv.
Malbaie, prolongement du quai (sub.) 5821 et suiv.
Bruce Mines, quai, prolongement (sub.) 5843.
Blind River, quai (sub.) 5856 et suiv.
Presqu'Ile, achat et réparations d'un quai (sub.) 5863 et suiv.

BERNIER, Hon. Michel Esdras (Saint-Hyacinthe) :

Rapport du Ministère du Revenu de l'Intérieur, exercice expiré 30 juin 1900, 50 ; 3e partie, 242.
Droits sur le tabac (rép. à int. Henderson) 84.
Ministère du Revenu de l'Intérieur (sub.) 187 ; aide aux écritures, impressions et papeterie, divers (sub.) 193.
Fil d'engerbage, mise en vigueur de la loi relative au (rép. à int. Robinson) 522 ; prix (rép. à int. Blain) 1435.
Potasses et cendres (rép. à int. Préfontaine) 830.
Bill (n° 115) modifiant la loi relative à l'inspection générale, 1re l., 2506 ; 2e l., 3156 ; en comité, 3156 ; 3e l., 3158.
Bill (n° 116) concernant l'inspection du bois et des denrées, 1ère l., 2506 ; 2e l., 3158 ; en comité, 3158 ; 3e l. 3158.

BERNIER, Hon. Michel Esdras—Suite.

Bill (n° 117) concernant l'empaquetage ou la vente de certaines denrées, 1ère l., 2506 ; en comité, 4831 ; amendements du Sénat, 5943.
Bill (n° 122) amendant la loi d'inspection générale, 1ère l., 3147 ; 2e l., 4987 ; en comité, 4987 ; 3e l., 4990.
Bill (n° 123) amendant la loi de 1900, relative à la loi des céréales du Manitoba, 1ère l., 3147 ; retiré, 5574.
Percepteur du Revenu de l'Intérieur à Toronto (rép. à int. Carscallen) 3829.
Accise (sub.) 3939 ; inspecteurs et préposés, appointements, 3940.
Poids et mesures, employés, inspecteurs, etc. (sub.) 3941.
Denrées, inspection, achat et distribution de grain et farine, y compris appointements de l'inspecteur des peaux vertes (sub.) 3942.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4971 et suiv.
Poids et mesures, gaz, lumière, appointements et dépenses éventuelles (sub) 5024.
Grains, insuffisance des droits d'inspection dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest (sub.) 5025 ; commission relative à l'inspection, traitements (sub) 5025.
Denrées, inspection, montant supplémentaire pour appointements (sub.) 5026.
Bill (n° 139) modifiant la loi relative à l'inspection du gaz, 1ère l., 5182 ; 2e l., 5457 ; en comité, 5457.
Bill (n° 140) modifiant la loi relative à l'inspection de la lumière électrique, 1ère l., 5182 ; 2e l., 5463 ; en comité, 5463 ; 3e l., 5472.
M. L. G. Roy, aug. d'app. (sub) 5276.
Naphte de bois (rép. à int. Barker) 5300.
Bill (n° 144) amendant la loi du Revenu de l'intérieur, 1ère l., 5573 ; 2e l., 5916 ; en comité, 5916 ; 3e l., 5940.
Gaz et lumière électrique, inspection, nouvelle somme pour acheter instruments (sub.) 5892.
Denrées principales, inspection, nouvelle somme pour appointements (sub.) 5893.

BICKERDIKE, Robert (Saint-Laurent, Montréal) :

Phares et service côtier, salaires et allocations des gardiens de phares (sub.) 280 et suiv.
Bétail canadien, embargo (int.) 1028.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1065.
Bill (n° 90) concernant la Compagnie de Garantie du Canada contre les voleurs, 1ère l., 1919 ; 2e l., 2242 ; 3e l., 3526.
Question du transport (observ.) 3247.

BIRKETT, Thomas (Ottawa) :

Ottawa et les rues traversées par le C. C. P. (mot. pour doc.) 95.
Bill (n° 60) constituant en corporation la compagnie d'assurance sur la vie " United Empire," 1ère l., 1271 ; 2e l., 1577 ; 3e l., 2032.
Edifices du gouvernement à Ottawa, location (mot. pour baux, contrats et conventions) 2640.
Edifices publics, loyer, réparations, etc ; édifices fédéraux (sub.) 3195.

BLAIN, Richard (Peel) :

Fil d'engerbage, fabrication par le gouvernement (int.) 108 ; (mot. et débat) 228, 564, 610 ; changement de prix (int.) 1026.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 774.
Exposants de Paris, catalogue officiel (int.) 1293.
Fil d'engerbage, prix (int.) 1435, 5696.
Recensement (sub.) 4018 et suiv.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4968.
Indemnité parlementaire, aug. (débat sur mot. Laurier pour com. sur résol.) 5714.

BLAIR, Hon. Andrew George (Cité de Saint-Jean) :

Terrains affectés aux fins scolaires au Manitoba (rép. à mot. LaRivière pour copie de documents relatifs à la question de leur transport à la législature du Manitoba) 88.
Grand Tronc, port d'expédition du (rép. à int. Monk) 93.
Rapport du Ministère des Chemins de fer et Canaux) exercice expiré 30 juin 1900, 105
Paiements au Grand Tronc (rép. à int. Monk) 108.
Subvention au chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit (rép. à int. Robinson) 110.
Contrat avec les usines de locomotives de Kingston (rép. à int. Tupper) 113 ; (rép. à int. Clarke) 1092.
Construction d'une gare à Passekeag (rép. à int. Fowler) 113.
Chemins de fer, débat sur mot. Fielding pour comité des sub., 158 ; subventions (rép. à int. Hughes) 205.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.) 190.
Grains, la plus forte cargaison arrivée à Montréal (rép. à int.) Bennett) 204.
Chenaux du Saint-Laurent, profondeur des (rép. à int. Kemp) 208.
Subventions des municipalités aux chemins de fer (rép. à int. Hughes) 338.
Intercolonial, achat de propriétés à Lévis (rép. à int. Casgrain) 338 ; achat de locomotives (rép. à int. Haggart) 340 ; freins air comprimé et crochets d'attelage (rép. à int. Hughes) 342 ; commission d'enquête (rép. à int. Gauvreau) 519 ; gare à Trois-Pistoles (rép. à int. Gauvreau) 519 ; remise à locomotives à Campbelltown (rép. à int. Fowler) 522 ; location des anciens bureaux du "Herald" de Montréal (rép. à int. Monk) 623.
Bill (n° 30) modifiant l'Acte des terres fédérales (M. Charlton) (observ. sur 1ère l.) 442.
Canaux du Canada, trafic par voie des (rép. à int. Clancy) 523.
Paiement à Ralph Jones (rép. à int. Ingram) 524.
Léver entre lac Rice et Port-Hope (rép. à in. Ward) 624.
Elévateur de Saint-Jean, N.-B., grain reçu (rép. à int. Ganong) 826.
Canal de la Trent (rép. à int. Bennett) 826.
Hâvre de Port-Colborne (rép. à int. Lancaster) 828.
Intercolonial, (suite) : Renvoi des manœuvres, aux ateliers de Moncton (rép. à int. Fowler) 831, 1027 ; commissaire enquêteur parlant le français (rép. à int. Gauvreau) 1028 ; achat de propriétés à Sydney par le gouvernement (rép. à int. Tupper) 1029 ; nombre d'employées (rép. à int. Morin) 1620 ; élévateur à Saint-Jean (rép. à int. Ganong) 1622 ; à Halifax (rép. à int. Ganong) 1622 ; (rép. à int. Hughes) 1626 ; sections (rép. à int. Martineau) 1627; élévateur à grain d'Halifax (rép. à int. Kemp) 1628 ; prolongement (rép. à int. Dechêne) 2039 ; achat de locomotives (rép. à int. Bell, Pictou) 2203 ; achat de wagons (rép. à int. Bell, Pictou) 2203 ; vente de rails d'acier, etc. (rép. à int. Bell, Pictou) 2244 ; agents, pour vente des billets (rép. à int. Dechêne) 2447 ; rails d'acier et attaches (sub.) 2684 et suiv. ; parachèvement du pont du grand chemin à Rocky-Lake (sub.) 2696 ; aménagements nouveaux à Sydney (sub.) 2699 ; nouvelles commodités à Halifax (sub.) 2761 ; dommages au viaduc à Amherst (sub.) 2769 ; première construction (sub.) 2772 ; dommages aux terres (sub.) 2773 ; rails d'acier et attaches (sub.) 2773 ; M. E. G. Russell, nomination (rép. à int. R. L. Borden) 3527 ; trains entre Summerside et Tignish (rép. à int. Hackett) 3527 ; rails d'acier et attaches (sub.) 3613 ; cylindre Cleveland (rép. à int. Borden) 3717 ; rails d'acier et attaches (sub.) 3799 ; commissaires enquêteurs (rép. à int. Gauvreau) 3829 ; pour renforcer les ponts (sub.) 4205 ; nouvelles commodités à Lévis (sub.) 4206 ; pour dragage et pétardement dans le roc à Halifax (sub.) 4216 ; nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B. (sub.) 4218 ; atelier de wagons à Moncton, agrandissement, 4236 ; crochets d'accouplage pour locomotives, achat, 4236 ; freins à air pour wagons à marchandises, achat, 4237 ; pour aménager vestibules des wagons à voyageurs (sub.) 4239 ; pour changer barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 4239 ; achat de nouvelles machines pour ateliers de locomotives ou wagons (sub.) 4241 ; plaques tournantes plus grandes (sub.) 4241 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4245 ; pour munir dix voitures à voyageurs d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 4241 ; matériel roulant (sub.) 4295 ; râteliers et abreuvoirs pour bestiaux (sub.) 4300 ; commodités à Sydney, 4459 ; matériel roulant, 4461 ; achat de trois grues mobiles, 4462 ; voiturier additionnel à Saint-Jean, 4462 ; service du passeur au détroit de Canso, amélioration, 4462 ; enlèvement de roches à Lévis, 4462 ; commodités le long de la ligne, 4463 ; voie de garage le long de la ligne, 4463 ; subside de $1,200,000, 4471 ; rails d'acier, 5310, 5321, 5385 et suiv ; Intercolonial (sub.) 5761-83 ; pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement est, N.-E. (sub.) 6034 ; Nouveau-Brunswick (sub.) 6059 et suiv.

BLAIR, Hon. Andrew George—Suite.

Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 881.
Elévateurs de Saint-Jean et Halifax, coût (rép. à int. Wilson) 915.
Immigration, agents (rép. à int. Wilson) 915.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1040.
Bill (n° 7) relatif à la Cie. du chemin de fer du Grand Tronc (en comité) 1072.
Bill (n° 16) modifiant la loi relative au drainage des terrains des compagnies de chemin de fer (débat sur mot. J. Robinson pour 2e l.) 1087.

BLAIR, Hon. Andrew George—Suite.

Ecluse du canal Lachine (rép. à int. Haggart) 1091.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1119.
Hâvre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1236.
Association des carabiniers de Dundas (rép. à int. Smith) 1475.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (rép. à observ. Hackett) 1537.
Saint-Jean, port, travaux (rép. à int. Ganong) 1619.
Chemin de fer du "Canada Eastern" (rép. à int. Wallace) 1621.
Canal de Cornwall, surveillance (rép. à int. Pringle) 1622.
Employés de l'Etat (rép. à int.) Gauvreau) 1624.
Transport des marchandises (rép. à int. Kemp) 1628.
Canal Welland, écluse n° 24, volume d'eau rép. à int. Lancaster) 1629, 1630.
Pont Cowan, Victoria, Ont. (rép. à int. Vrooman) 1786.
Canaux, dépenses (rép. à int. Smith) 1788.
M. A. Foster (rép. à int. Taylor) 1833.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Hackett) 1833.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction, de Guelph, en comité, 1959 et suiv.
Bill (n° 13) concernant la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2001 et suiv.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie de chemin de fer de Jonction de Guelph (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 2031.
Contrat avec la Compagnie des usines à locomotives de Kingston (rép. à int. Clarke) 1092, 2033.
Exportation du grain par l'intercolonial (rép. à int. Wilson) 2037.
Port-Colborne, montant dépensé pour havre (rép. à int. Ingram) 2203.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, requête pour embranchement (rép. à int. Lefurgey) 2204.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2215.
Salle d'exercices militaires à Brockville (rép. à int. Lancaster) 2246.
Transport du grain de Depot-Harbour (rép. à int. Bell, Pictou) 2445.
Emploi de William L. Prince (rép. à int. Hackett) 2757.
Surintendant de l'écluse de Ste-Anne (rép. à int. Bruneau) 2759.
Conseil Privé, comité des chemins de fer, demande de Toronto (rép. à int. Hackett) 3528.
Chemin de fer du Canada-Est (rép. à int. Robinso, Northumberland) 3829.
Besoins de la Colombie Anglaise (débat sur observ. Prior) 4203.
M. le Dr. Lalonde, député de Vaudreuil (rép. à int. Monk) 4277.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Hackett) 4277; prolongement des voies de garage (sub.) 4301 ; pour redresser la voie près de Blue Shank (sub.) 4306, 4307 ; achat et pose de rails et attaches d'acier (sub.) 4308 ; achat d'outillage, 4309 ; embranchement de Murray Harbour et pont de Hillsboro (sub.) 4310.
Canal du Sault Ste-Marie, approfondissement et élargissement des entrées (sub.) 4338.

BLAIR, Hon. Andrew George—Suite.

Canal de la Trent, construction (sub.) 4343, 4345, 4388; Pointe d'Young, réparation au barrage (sub.) 4468.
Canal de Soulanges, construction et outillage (sub.) 4389.
Lac Saint-Louis, inspection hydraulique (sub.) 4391.
Lac Saint-François, enlèvement de battures (sub.) 4392.
Canal de Cornwall, prolongement (sub.) 4393.
Canal de la Pointe Farran, agrandissement (sub.) 4394.
Canal du Rapide Plat (sub.) 4394.
Canal des Galops (sub.) 4395.
Chenal du Nord, établissement (sub. 4395.
Saint-Laurent, fleuve et canaux, inspection, bouées, etc. (sub.) 4396, 4466.
Canal Welland, déversoirs (sub.) 4396 ; réparations (sub.) 4397.
Canal de Lachine, mur (sub.) 4397.
Peterboro', reconst. du barrage (sub.) 4397.
Canaux, étude et inspection (sub.) 4398.
Ingénieurs, dessinateurs, etc., appointements (sub.) 4401.
Grand Tronc, loyer (sub.) 4405.
Canaux, réparations et frais d'entretien (sub.) 4405.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, achat de terrains pour voie et pour ateliers de réparation (sub.) 4463 ; rails d'acier (sub.) 4463.
Canal de Lachine, déversoir, dragage, creusement de la rivière Saint-Pierre (sub.) 4464; réparations (sub.) 4471.
Lac Saint-François, dragage de hauts-fonds (sub.) 4465.
Canal de la Culbute, inondation (sub.) 4467.
Lac Saint-François, murs de protection (sub.) 4467.
Gratification à Dme Ve J. R. Chamberlain (sub.) 4471.
Canal de Cornwall, réparations (sub.) 4472.
Canal de Chambly, réparations (sub.) 4472.
Robert Coulter, services (sub.) 4473.
Eclusiers, travail le dimanche (rép. à int. Monk) 4733.
Compagnies de téléphone, longueur des lignes (rép. à int. Clarke) 4735.
Bill (n° 103) concernant contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5169.
Pour détourner voie et construire viaduc à Drummondville (sub.) 5308.
Travaux d'améliorations à Stellarton (sub.) 5308.
Nouveaux accommodements à Halifax (sub.) 5308 ; à Pictou (sub.) 5309.
Amélioration du service du bateau-passeur, détroit de Canso (sub.) 5309.
Gaz Pintsch, bâtiments et appareils pour fabrication (sub.) 5310.
Gare à Nicolet (sub.) 5319.
Gare et magasin à marchandises à la rivière aux Anguilles (sub.) 5319.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5446.
Hôtel des Monnaies (en comité sur résol.) 5475 et suiv.
Grève aux usines de locomotives de Kingston (débat sur observ. Puttee) 5535.
Bill (n° 145) amendant la loi des chemins de fer, 1ère l., 5573 ; 2e l., 5900 ; en comité. 5901 ; 3e l., 5939.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country Harbour et Guysborough (sub.) 5575 et suiv.

BLAIR, Hon. Andrew George—Suite.

Chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, Jonction de la Chaudière, embranchement Saint-François, du chemin de fer de Témiscouata (sub.) 5626 et suiv.
Chemin de fer de Montréal et de la province de Farnham à Frelighsburg (sub.) 5639.
Chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 5642.
Chemin de fer, depuis Chipman, N.B., jusqu'à Gibson (sub.) 5643.
Chemin de fer, de Caplin à Paspébiac (sub.) 5644.
Chemin de fer, Schomberg à Aurora, depuis un point sur Grand Tronc entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg (sub.) 5655 et suiv.
Chemin de fer de Restigouche et de l'Ouest, depuis Campbellton vers Grandes Chutes (sub.) 5664.
Chemin de fer de Manitouline et Rive-Nord, d'un point entre Sudbury et Little Current jusqu'à raccordement avec chemin de fer Central d'Algoma et Baie d'Hudson, près rivière Goulais (sub.) 5666.
Chemin de fer central d'Algoma et de la Baie d'Hudson (sub.) 5675 et suiv.
Chemin de fer, de Burk's Falls à la rivière Magnetawan (sub.) 5680.
Chemin de fer, du lac Bruce au lac Rock, district d'Algoma (sub.) 5685.
Chemin de fer, de l'embranchement de Stonewall ou Selkirk, C.P.R., jusqu'à rivière des Islandais, pas la voie de Gimli (sub.) 5686 et suivi.
Bill (n° 146) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemin de fer y mentionnées, 1ère l., 5687 ; 2e l., 5900 ; en comité, 5900 ; 3e l., 5900.
Subventions aux chemins de fer de l'I.P.E. (rép. à int. Henderson) 5695.
Lignes téléphoniques, longueur (rép. à int. Clarke) 5695.
Subventions aux chemins de fer d'Ontario (rép. à int. Hughes) 5695.
Pénitenciers, résol. pour nom. d'un second inspecteur (en comité) 5701 et suiv.
Port Colborne, entrée, améliorations (sub.) 5726.
Canal Welland, creusage du biez (sub.) 5727.
Canal des Galops, agrandissement, formation d'un barrage, chenal du nord (sub.) 5728.
Canal de Lachine, nouvelle écluse (sub.) 5731 ; murs inclinés, porte de ponton, dragage (sub.) 5731 ; rue Mill, frais de pavage (sub.) 5731 ; route de la Côte St-Paul, macadamisage (sub.) 5734 ; remorqueur Frank Perew, réparations (sub.) 5734.
Canal de la Trent (sub.) 5731 ; pont sur lac Chemong (sub.) 5735.
Canal Welland, pour exhausser murs du vieux canal (sub.) 5735 ; pour reconstruire barrage et pont à Dunnsville (sub.) 5736 ; dock en aval de l'écluse n° 1, reconst. (sub.) 5742.
Canal de Carillon et Grenville, estacades de garde, reconstruction (sub.) 5735.
Canal de Chambly, drainage à St-Jean (sub.) 5742.
Canal St-Pierre, réclamation O'Donoghue, règlement (sub.) 5743.
Wagon du Gouv. Général, réparations (sub.) 5743.

BLAIR, Hon. Andrew George—Suite.

Commission des chemins de fer, renseignements (sub.) 5743-5744.
Canal de Cornwall, réclamation de la Gilbert Dredging Company, règlement (sub.) 5746.
McKnight, M. S. L. T. appointements (sub.) 5759-60.
Service à la vapeur—entre Montréal, Québec et Manchester en été, et St-Jean, Halifax et Manchester en hiver (sub.) 5887 et suiv.
Caractère des débats de la Chambre (sur observ. MacLaren) 6083.

BORDEN, Hon. Frederick W. (King, N.-E.) :

Guerre Sud-africaine, tombeaux des soldats canadiens (rép. à int. Ingram) 63 ; solde (rép. à int. Clarke) 81 ; solde de la Batterie C (rép. à int. Henderson) 85 ; gendarmerie Baden-Powell (rép. à int. Bourassa) 107 ; solde de la Batterie C (observ. sur mot. Clarke pour doc.) 126 ; (rép.) à int. Clarke) 519, 3530, 3531.
Envoi des miliciens à Valleyfield (rép. à int. Puttee) 85 ; à Steveston (rép. à int. Morrison) 336.
Général commandant (rép. à int. Hughes) 345.
Général Hutton et lieut-col. Sam. Hughes (observ. sur mot. Sam. Hughes pour production de correspondence) 428.
Loyer des salles du club du 25eme Bataillon (rép. à int. Ingram) 521.
Rapport du ministère de la Milice, exercice expiré 30 juin, 1900 (prod.) 712.
Médailles pour longs états de service (rép. à int. Sherritt) 1287.
Encouragement à la pratique du tir (débat sur mot. Hughes) 1315.
Guerre sud-africaine, retour des sous-officiers (rép. à observ. Hughes) 1615.
Gardes à pied du gouverneur-général (rép. à int. Prior) 1625.
Guerre sud-africaine, haches pour les troupes anglaises (rép. à int. Monk) 1631 ; enrôlement de la force constabulaire (rép. à int. Fowler) 2245.
Médailles pour long service (rép. à int. Clarke) 2621.
Lieut-colonel Van Wagner (rép. à int. Hughes) 2622.
Bataillons de la milice active dans chaque province (rép. à int. Wallace) 2622.
Pointe Macaulay, réclamations (rép. à int. Prior) 2624.
Grève à Valleyfield (débat sur mot. Monk pour doc.) 2655.
Lévis, campement, plaintes (rép. à int. Morin) 3055.
Milice régulière, pension à l'état-major (débat sur mot. Prior) 3075 ; (mot.) 3338.
Milice (sub.) : soldes et allocations, 3453 ; exercices annuels, 3475 et suiv ; 3491, 3500; appointemets et gages des employés, 3506 ; propriétés militaires, 3507 : munitions de guerre et autres, 3510 ; habillements et nécessaires, 3847 ; provisions, fournitures et remontes, 3848 ; transport et fret, 3851 ; subventions aux associations, 3851 ; collège militaire royal, 3858 ; cartoucherie de l'Etat, 3860 ; défenses à Esquimalt, 3861 ; champs de tir, 3862 ; 500 cartes du siège de la guerre sud-africaine, 3863 ; ministère de la milice, dépenses casuelles, impression, papeteri, etc., 4429 ; exercices annuels, nouvelle somme, 4430 ; appointements et

BORDEN, Hon. F. W. (King, N.-E.)—Suite.

gages, nouvelle somme, 4430 ; propriétés militaires, tramway champ de tir Rockliffe, réparations aux murs de Québec, 4432 ; habillements et nécessaires, nouvelle somme, 4434 ; munitions de guerre et autres, nouvelle somme, 4434 ; collège militaire royal, professeur Martin, augmentation d'appointements, 4435 ; achat de la propriété des casernes de Work-Point, Esquimalt, C. A., 4436 ; gratification au lieut-col. McGill et au sergt-major Dingley, compensation au lieut. McLeay, à MM. W. E. Fegan et Amable Frigon, 4436 ; somme supplémentaire, 4728 ; pensions, imputable sur le compte de l'incursion des Féniens, 4729 ; défense d'Esquimalt, nouvelle somme, 5407 ; association fédérale de carabiniers, 5407 ; propriétés militaires, 5407 ; pour payer terrains expropriés pour casernes de West-Point, Esquimalt, 5408 ; monument à Eccles Hill, 5408 ; armes, munitions, etc., 5408 ; Halifax, garnison, provisoire, 5409.

Pensions aux membres des corps permanents de la milice canadienne (résol. débat) 4313.

Bill (n° 133) pensions aux officiers de l'état-major permanent et aux officiers et soldats de la milice permanente (en comité) 4826.

Médailles pour long service (rép. à int. Clarke) 5305.

BORDEN, Robert L. (Halifax) :

Opposition, remerciements du nouveau chef de l'., 7.

Décès de la reine Victoria (discours) 17.

Adresse en réponse au discours du Trône, 37.

Subsides (sur mot. Fielding pour comité des) 49.

Rapport de l'auditeur général et autres, 49.

Rapports des différents départements (observ.) 51.

Besogne de la Chambre, subsides et rapp. de l'auditeur général (observ.) 61.

Longs discours (observ. sur mot. Charlton) 75.

Terrains affectés aux fins scolaires au Manitoba (observ. sur mot. LaRivière pour doc. relatifs à la question de leur transport à la législature du Manitoba) 89.

Exposé budgétaire (dem. d'avis quant à date) 90.

Guerre sud-africaine, solde de la Batterie C (observ. sur mot. Clarke pour doc.) 129.

Chemins de fer (débat sur mot. Fielding pour com. des sub.) 156.

Gouverneur général, bureau du secrétaire du (sub.) 180 et suiv.

Ministère du Revenu de l'intérieur (sub.) 187 et suiv.

Comité, des comptes publics (observ.) 199.

Comités permanents (motions) 200.

Hangar sur le quai de Salmon-River (int.) 209.

Affaires du gouvernement (observ.) 213, 1191.

Quai du gouvernement à East-River (mot. pour doc.) 227.

Propriétés achetées par le gouvernement à Saint-Jean, N.-B. (mot. pour doc.) 228.

Phares, entretien et réparations (sub.) 284 et suiv.

Inspecteurs, gardes-pêche, appointements et déboursés (sub.) 310.

Inspection du grain (int.) 335.

Bill (n° 19) concernant la Compagnie d'épargne et de prêt du Canada-est, à responsabilité limitée, 1ère l., 432 ; 2e l., 748; en comité, 2984 ; 3e l., 2984.

BORDEN, Robert L. (Halifax)—Suite.

Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 467 et suiv.

Transport gratuit des membres du parlement (débat sur mot. Robinson) 552 et suiv.

Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 655.

Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 725.

Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 896.

Câble transpacifique (débat sur mot. Mulock pour comité sur résol.) 918 et suiv.

Exposition de Paris (sub.) 964.

Bill (n° 2) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900 (en comité) 1080.

Hâvre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1250

Nouvel édifice à Halifax (sub.) 1267.

Intercolonial, recettes et dépenses (mot. pour doc.) 1295.

Encouragement à la pratique du tir (débat sur mot. Hughes) 1316.

Guerre sud-africaine, intervention du Canada (débat sur résol. Bourassa) 1394.

Yukon—salaires et dépenses (sub.) 1402.

Terres fédérales, inspecteurs et agents (sub.) 1407.

Ligne de Manchester et Halifax (observ.) 1538.

Budget—voies et moyens (amend. à mot. Fielding) 1610 ; débat sur mot. Fielding, 1634.

Bruce-nord, élection (observ.) 1616.

Bill (n° 13) concernant la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2014 et suiv.

Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente (en comité) 2406.

Edifice public à Toronto Jonction (débat sur observ Wallace) 2452.

Préséance des mesures du gouvernement, le mercredi, après interp. (observ. sur mot. Laurier) 2455.

Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce (en comité) 2473 et suiv.

Bill (n° 91) modifiant l'Acte des matelots de l'intérieur (en comité) 2488 et suiv.

Bill (n° 92) modifiant la loi concernant la sûreté des navires (en comité) 2492.

Bill (n° 93) concernant enquêtes sur accidents maritimes (débat sur mot. pour 2e l.) 2502 et suiv.

Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains, (débat sur mot. pour 2e l.) 2508.

Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis) 2582 et suiv.

Ottawa, édifices publics, (sub.) 2607 et suiv.

Réclamation Mackenzie et Mann, (observ.) 2666 ; doc. dem. 4278.

Bill (n° 32) concernant l'inspection et la marque des colis contenant des fruits destinés au commerce, (en comité) 2668 et suiv.

Mise en vigueur de la loi des aubaines (sub.) 2703.

Paiement des témoins et jurés dans les procès criminels au Yukon, (sub.) 2713.

Yukon—divers, ministère public, sténographes, enquêtes du coroner, etc., (sub.) 2719.

Revision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations, (sub.) 2724.

BORDEN, Robert L. (Halifax)—Suite.

Intercolonial—nouvelles commodités à Halifax, (sub.) 2761 et suiv. ; rails d'acier et attaches, (sub.) 2789 et suiv.
Bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport national du Canada, (observ. sur mot. Clarke en amend. à mot. pour 3e l.) 2798.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898, (en comité) 2842 et suiv.
Bills d'intérêt privé, (observ. sur mot. German pour 2e l.) 2981.
Immigration, (débat sur observ. Wilson) 3038.
Bill (n° 97) en comité, 3046.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc., (sub.) 3080.
Recensement, (sub.) 3123 et suiv.
Bill (n° 118) en comité, 3148 et suiv.
Edifices publics fédéraux, salaires des ingénieurs, gardiens, etc., (sub.) 3219.
Compagnie d'assurance de l'Ouest, (observ. sur mot. McCarthy) 3242.
Comité des comptes publics, (observ.) 3342.
Milice, (sub.) : soldes et allocations, 3464 et suiv ; exercices annuels, 3477 et suiv.
Intercolonial, M. E. G. Russell, nomination, (int.) 3526.
Souris, Pointe de Knight, I.P.-E. consolidation du brise-lames, (sub.) 3538 et suiv.
Intercolonial—rails d'acier et attaches, (sub.) 3622 et suiv. ; 3826 et suiv. ; cylindre Cleveland, (int.) 3717.
Election de Nipissingue, (débat sur mot. Northrup) 3776.
Grève à Valleyfield, (débat sur observ. Loy) 3839.
Conseil du Travail, (sub.) 3883.
Recensement (sub.) 3977.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4109 et suiv.
Besoins de la Colombie Anglaise, (rép. à observ. Prior) 4192.
Intercolonial—nouvelles commodités à Lévis, (sub.) 4206 et suiv. ; dragage et pétardement dans le roc à Halifax, (sub.) 4216 ; plaques tournantes plus grandes, (sub.) 4242.
Bill (n° 63) modifiant loi électorale de 1898, en comité, 4285 et suiv.
Intercolonial—matériel roulant, (sub.) 4296 et suiv.
Bill (n° 121) modifiant acte des postes, en comité, 4329.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4408 et suiv.
Litiges, frais, (sub.) 4428.
Milice, (sub.) gratification au lieut.-col. McGill et au lieut. Dingley, compensation au lieut. McLeay et à MM. W. E. Fegan et Amable Frigon, 4440 et suiv.
Bill (n° 120) Ancien Ordre des Forestiers, haute cour, (débat sur mot. pour 3e l. 4453.
Ottawa, installation de nouveaux bureaux au-dessus Banque Molson, et liasses en acier, (sub.) 4477 et suiv. ; ponts sur rivière Ottawa, canal Rideau, améliorations, etc. (sub.) 4488.
Grève de Valleyfield, (débat sur observ. Monk) 4661 et suiv.
Pêcheries, inspecteurs, surveillants et gardiens, louage de remorqueurs, (sub.) 4676.
Besogne de la Chambre, (observ. sur mot. Laurier pour séance additionnelle de 11 heures a.m. à 1 heure p.m. à compter du 13 mai,) 4737.

BORDEN, Robert L. (Halifax)—Suite.

Bill (n° 47) importation et emploi des aubains, (en comité) 4746 et suiv.
Bill (n° 131) juges des cours provinciales (en comité) 4759 et suiv.
Bill (n° 133) pensions aux officiers de l'état-major permanent et aux officiers et soldats de la milice permanente, (en comité) 4827 et suiv.
Service à la vapeur entre Saint-Jean, Halifax et Londres, (sub.) 4871 et suiv.
Bill (n° 118) modifiant l'acte du Territoire du Yukon, en comité, 4966 et suiv.
Bill (n° 103) concernant contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer, (en comité) 5134 et suiv.
Rails d'acier (sub.) 5338 et suiv., 5393 et suiv.
Service civil, conseil des examinateurs, dépenses imprévues, nouvelle somme, (sub.) 5403.
Duc et Duchese de Cornwall et d'York, visite, (int.) 5420.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard, (en comité) 5429 et suiv.
Hôtel des Monnaies, (en comité sur résol.) 5480 et suiv.
Grève aux usines de locomotives de Kingston, (débat sur observ. Puttee) 5546.
Chargeurs sur trains, nominations, (sub.) 5564.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country Harbour et Guysborough, (sub.) 5599 et suiv.
Chemin de fer, depuis Intercolonial, Jonction de Windsor, jusqu'à vallée Musquodoboit Supérieure, (sub.) 5640.
Nomination d'un juge de la cour de Comté à Vancouver, C.A., (en comité sur résol.) 5707.
Indemnité parlementaire, aug. (débat sur mot. Laurier pour com. sur résol.) 5713.
Commission des chemins de fer, renseignements (sub.) 5743 et suiv.
Service à la vapeur—entre Montréal, Québec et Manchester, en été, et Saint-Jean, Halifax et Manchester en hiver, (sub.) 5885 et suiv.
Service à la vapeur—entre Saint-Jean et Liverpool, (sub.) 5914 et suiv.
Bill (n° 151) modifiant l'acte concernant le Sénat et la Chambre des communes, (en comité) 5940 et suiv.
Situation financière, revue, (observ. et débat) 5949 et suiv.
Officiers canadiens, commissions dans armée anglaise et gendarmerie d'Afrique, correspondance entre le Gouverneur général et M. Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies, (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 6004.
Intercolonial—pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement est, N.E., (sub.) 6029 et suiv.
Bill (n° 147) amendant loi relative à la représentation des Territoires du Nord-Ouest, (observ. sur mot. Laurier pour radiation) 6069.
Caractère des débats de la Chambre, (rép. à observ. MacLaren) 6076 et suiv.

BOURASSA, Henri (Labelle) :

Guerre sud-africaine, opinion du gouvernement canadien (int.) 106 ; gendarmerie Baden-Powell (int.) 107 ; recrutement au Canada (observ.) 1093.

BOURASSA, Henri—Suite.

Exposition de Paris, correspondance des commissaires (mot. pour doc.) 133.
Chemins de fer, débat, sur mot. Fielding pour comité des sub., 167.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 762.
Commissions aux officiers canadiens dans l'amée anglaise (mot. pour doc.) 1295.
Recrutement de la police sud-africaine au Canada, offres ou demandes de troupes (mot. pour doc.) 1295.
Guerre sud-africaine—intervention du Canada, débat sur résolution Bourassa, 1320.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2316.
Le premier ministre membre du Conseil privé d'Angleterre (int.) 2394.
Bill (n° 26) concernant le Pacifique Canadien, en comité, 4076 ; sur mot. pour 3e l., 4503.
Police Baden-Powell, enrôlement de constables (mot. pour doc.) 4495.
Bill (n° 103) concernant contrat entre la législature du Manitoba et la Cie du chemin de fer Canadien du Nord au sujet de certains chemins de fer, (débat sur mot. McIsaac pour comité) 4589, 4615 ; comité, 5050, 5110, 5167 et suiv., 5172.
Ile du Prince-Edouard, réclam. ; communication par bateaux (résol. Fielding) observ. 4808 et suiv.
Primes sur le plomb (débat sur mot. Fielding pour comité sur résol.) 5835.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat: 5923, 5933 et suiv.
Officiers canadiens, commissions dans armée anglaise et gendarmerie d'Afrique, correspondance entre le gouverneur général et M. Chamberlain, Secrétaire d'Etat pour les colonies (mot. pour doc., et débat) 5997

BOYD, Nathaniel (Macdonald) :

Directeur de la poste à Brandon, Man. (int.) 111.
Fil d'engerbage, fabrication et vente (observ. sur mot. Blain) 238.
Lac Manitoba, dragage (int.) 1287.
Bill (n° 26) concernant le Pacifique Canadien, en comité, 4085.
Ottawa, installation de nouveaux bureaux au-dessus de la Banque Molson, et liasses en acier (sub.) 4479.
Bill (n° 103) contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5097.
Stations de remonte (observ.) 5246.

BRITTON, Byron Moffatt (Kingston) :

Guerre sud-africaine, solde de la Batterie C (observ. sur mot. Clarke pour doc.) 128 et suiv.
Phares et service côtier, en registrement des navires (sub.) 266 ; construction de phares (sub.) 287 et suiv.
Condition des sauvages de la Mission d'Oxford House (int.) 344.
Terrains affectés aux fins scolaires, Manitoba (int.) 344.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 462 et suiv.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 652.

BRITTON, Byron Moffatt—Suite.

Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 688 et suiv.
Bill (n° 53) concernant la Compagnie de Prêt du Manitoba et du Nord-Ouest (à responsabilité limitée) 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., 3044.
Hâvre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1243, 1267.
Divorce, modification de la loi de (mot. et débat) 1446.
Bill (n° 82) concernant la compagnie Rathbun, 1ère l., 1785 ; 2e l., 2032 ; en comité, 2984 ; 3e l., 2985.
Bill (n° 13) concernant la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2013 et suiv.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente, (en comité) 2407.
Bill (n° 93) concernant enquêtes sur accidents maritimes (débat sur mot. pour 2e l.) 2504.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2534.
Bill (n° 44) en comité, 3289.
Dragage, Ontario et Québec, nouvel outillage (sub.) 3594.
Travaux publics, pour payer différence des dépenses relatives à certains travaux déjà autorisés (sub.) 3610 et suiv.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4113 et suiv.
Traitement des juges (débat sur résol. Fitzpatrick) 4158 et suiv.
Intercolonial, nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B. (sub.) 4229 ; pont de Miramichi ; nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4260.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 4896 et suiv.
Immigration, appointements des agents (sub.) 4943 et suiv.
Sauvages en détresse, Nord-Ouest (sub.) 5021.
Comité des chemins de fer et canaux, autorisation à siéger pendant séances de la Chambre (mot.) 5027.
Règle n° 60, suspension (mot.) 5027.
Bill (n° 136) modifiant l'Acte des chemins de fer (en comité) 5200 et suiv.
Phare de Baccara, N.-E. phares, sifflet de brume, bouées à gaz, etc., sur le Saint-Laurent (sub.) 5282.
Grève aux usines de locomotives de Kingston (débat sur observ. Puttee) 5545.
Bill (n° 128) pour faire droit à Lilias Middleton (sur mot. pour 3e l.) 5654.
Chemin de fer de Kingston à Pembroke (sub.) 5674.
Presqu'Ile, achat et réparations d'un quai (sub.) 5867 et suiv.
Intercolonial, pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement est, N.-E. (sub.) 6052.

BROCK, William Rees (Toronto-centre) :

Représentation du Canada à l'ouverture du parlement australien (int.) 68.
Henderson, H. D., destitution (int.) 523.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1888.

BROCK, William Rees—Suite.

Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2223.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3326.
Prêt à la commission du hâvre de Montréal, mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 5209 et suiv.
Rails d'acier (sub.) 5328, 5377.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country Harbour et Guysborough (sub.) 5579.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat, 5931 et suiv.
Intercolonial, pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement est, N.-E. (sub.) 6036 et suiv.

BRODER, Andrew (Dundas) :

Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2304.
Exposition de Buffalo, section canadienne (int.) 2448.
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce, (en comité) 2464.
Canal de Williamsburg, surintendant (int.) 3246.

BRUCE, Frank C. (Hamilton) :

Le 24 mai, (int.) 341.

BRUNEAU, Arthur Aimé, (Richelieu) :

Nouveaux bureaux de poste, (int.) 2759.
Surintendant de l'écluse de Sainte-Anne, (int.) 2759.
Revenu du bureau de poste de Sorel, (int.) 2760.
Rapport de la ferme modèle, (int.) 2760.
Surveillance et entretien des amers sur le Richelieu, entre Sorel et Chambly, (int.) 2831 ; 3049.
Gardiens de bureaux publics, (int.) 2831.
Brise-glace à Sainte-Anne de Sorel, (int.) 2831.
Bills réservés, (int.) 3244.
Bill (n° 132) amendant le Code Pénal de 1892, adopté en 1ère l. 4406.
M. le juge Gagné, (int.) 4736.

BUREAU, Jacques, (Trois-Rivières et Saint-Maurice) :

Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat, (débat sur résol. Fortin) 2219.
Question du transport, (débat sur observ. Bickerdike) 3414.

CALVERT, William Samuel, (Middlesex-ouest):

Bill (n° 13) concernant la Compagnie nationale de chemin de fer et de transport du Canada, 1ère l., 242 ; 2e l., 748 ; (en comité) 2990 et suiv.; 3e l., 2432, 2804.
Bill (n° 49) concernant la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l. 2241.

CALVIN, Hiram A. (Frontenac) :

Travaux publics, (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du Saint-Laurent, 1212.
Budget, voies et moyens, (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2380.
Bill (n° 93) concernant enquêtes sur accidents maritimes, (débat sur mot. pour 2e l.) 2498.
Plaines d'Abraham, acquisition, (sub.) débat, 5937.

CARGILL, Henry (Bruce-est) :

Postes, (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 508 et suiv.
Fil d'engerbage, entrée en franchise des machines destinées à fabrication, (int.) 623.
Droits sur le bois, (débat sur mot. Bennett) 1819.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, (en comité) 2441.
Edifices publics, loyer, réparations, etc. ; édifices fédéraux, (sub.) 3205 et suiv.

CARROLL, Henry G. (Kamouraska) :

Bill (n° 112) concernant la Compagnie des chemins de fer de Montréal et des comtés du Sud, 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982; (en comité) 5509 ; 6006 ; 3e l., 6006.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des infirmières canadiennes, (mot. pour remboursement des frais) 4159.

CARSCALLEN, Alexander W. (Hastings-nord) :

Service postal à Madoc (int.) 1476.
Transport de la malle entre les mines de Coe-Hill et Apsley (int.) 3050, 3245.
Percepteur du Revenu de l'intérieur à Toronto (int.) 3829.

CARTWRIGHT, Hon. Sir Richard, G.C.M.G. (Oxford-sud) :

Rapports demandés (rép. à int. Sproule) 242.
Inspection du grain (rép. à int. R. L. Borden) 335.
Chinois et Japonais au Canada (rép. à int. Prior) 336.
Compartiments frigorifiques et ventilation sur steamers (rép. à int. Smith) 343.
Canada et Italie, relations commerciales (observ. sur mot. Monk pour copie de correspondance) 536.
Importation de produits animaux dans le Royaume-Uni (rép. à int. Henderson) 1283.
Budget (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1538.
Steamer Blue Hill (rép. à int. Bell, Pictou) 3529.
France et Canada, service de steamers (mot.) pour subvention de $100,000, 5185.
Agents commerciaux (rép. à int. Kemp) 4842.
Service de la malle entre le Canada et l'Angleterre (sub.) 4860.
Service à la vapeur (sub.) : entre Saint-Jean et Liverpool, 4861 ; entre Halifax, Saint-Jean de Terreneuve et Liverpool, 4861 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 4862 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 4862 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 4870 ; entre Victoria et San-Francisco, 4876 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, 4877 ; entre le Canada et l'Afrique Australe, 4877; entre Baddeck, Grand-Narrows, Iona, Big-Pond et East-Bay, 4878 ; entre Annapolis, N.-E. et Londres, Angleterre, 4878 ; entre le Canada et la France, résol. (débat) 5185.
Bill (n° 141) modifiant l'Acte concernant les subventions aux steamers transatlantiques, 1ère l., 5199 ; 2e l., 5490 ; en comité, 5490 ; 3e l., 5494.
Napanee, directeur de la poste (rép. à int. Taylor) 5302.
Service de la malle entre Found's Mill et Jonction Emerald (rép. à int. Hackett) 5304.
Service à la vapeur (sub.) : entre Québec et Blanc-Sablon, 5880 ; entre Saint-Etienne, N.-B., endroits sur rivière Ste-Croix, îles

CARTWRIGHT, Hon. sir Richard—Suite.

intérieures, etc., 5880-81 ; entre Sydney, Cap-Breton et Baie Saint-Laurent, 5881 ; entre Montréal, Québec et Manchester, Ang. en été, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, Ang. en hiver, 5881 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, 5889 ; entre Halifax et Canso, 5890 ; entre Québec et ports du Saint-Laurent jusqu'à Malbaie et Rivière-Ouelle, 5890.

Officiers canadiens, commissions dans armée anglaise et gendarmerie d'Afrique, correspondance entre le Gouv. général et M. Chamberlain, Secrétaire d'Etat pour les colonies (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 6003.

Cour Suprême du Canada, vacance (rép. à int. Henderson) 6087.

CASGRAIN, Thomas Chase (Montmorency) :

Intercolonial, achat de propriétés à Lévis (int.) 338.

Pâquet, Joseph, pilote (int.) 2245.

Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2512.

CHAMPAGNE, Louis N. (Wright) :

Comité des "Débats," 1er rapp. (réduction du quorum) 102.

Bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie de force motrice et de fabrication d'Ottawa et de Hull, à responsabilité limitée, 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; en comité, 2804, 2981 ; 3e l., 2981.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, et à l'effet d'en changer le nom en celui de la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, de la Gatineau et de l'Ouest, 1ère l., 913 ; 2e l., 1271 ; en comité, 3287.

Bill (n° 70) concernant la compagnie E. B. Eddy, 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; en comité, 3480 ; 3e l., 3487.

Comité des Débats, 2e rapport (reliquat des appointements de feu Emile Tremblay) 5823.

CHARLTON, John (Norfolk-nord) :

Chemins de fer (observ. sur mot. Maclean) 59.

Longs discours (mot. et observ.) 73.

Prime sur le sucre de betterave (observ. sur mot. Sproule) 359.

Bill (n° 30) modifiant l'Acte des terres fédérales, 1ère l., 436.

Serment du couronnemnt (débat sur mot. Costigan) 730.

Guerre sud-africaine, intervention du Canada (débat sur résol. Bourassa) 1368.

Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1798.

Exposition de Buffalo, section canadienne (int.) 2449.

Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2515 et suiv.

Bill (n° 58) en comité, 3290 et suiv.

Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3307.

Conseil du Travail (sub.) 3891.

Importations des Etats-Unis (int.) 4102.

Bill (n° 103) concernant contrat entre législature du Man. et Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (en comité) 4775 et suiv ; 4991 et suiv ; 5029 et suiv ; 5165.

Bills d'intérêt privé (question d'ordre) 5027.

CHRISTIE, Thomas (Argenteuil) :

Indemnité parlementaire, aug. (débat sur mot. Laurier pour comité sur résol.) 5719.

CLANCY, James (Bothwell) :

Rapports des différents départements (observ.) 50.

Frais de gestion (sub.) 178 et suiv.

Gouverneur général, bureau du secrétaire du (sub.) 181.

Ministère des Postes, aide aux écritures et autre, impressions et papeterie, divers (sub.) 194 et suiv.

Ministère du Commerce, dépenses éventuelles (sub.) 196.

Commerce et navigation, tableaux (int.) 213.

Blocs de sciage coupés et exportés (observ. sur mot. Bennett) 227.

Fil d'engerbage, fabrication et vente (observ. sur mot. Blain) 241.

Marées, observation des (sub.) 268 et suiv.

Inspecteurs, gardes-pêche, appointements, déboursés, etc. (sub.) 302 et suiv.

Boitte, frais de mise en entrepôt frigorifique (sub.) 326.

Bill (n° 15) modifiant la loi relative aux élections fédérales, 1ère l., 331 ; mot. pour 2e l., 1085.

Mouton frais, importation (int.) 343.

Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 456 et suiv.

Trafic par voie des Canaux du Canada (int.) 523.

Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 604 et suiv.

Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 635.

Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 679.

Exposition de Paris, (sub.)) 984 et suiv.

Terres fédérales, inspecteurs et agents (sub.) 1409.

Budget, voies et moyens, (mot. Fielding et amend. Borden) débat, 1513.

Quarantaine du bétail aux Etats-Unis (mot. pour doc.) 1836.

Importation du riz, (int.) 2039.

Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente (en comité) 2420.

Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce, (en comité) 2457 et suiv. ; 2671 et suiv.

Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations, (sub.) 2728.

Bill (n° 25) en comité, 2806.

Fonds d'administration des terres des sauvages, (sub.) 2811.

Pacaud, A., location d'un bureau public, (int.) 2831 ; 3528.

Barrage à l'entrée de la Thames, (sur observ. Stephens) 2836.

Bill (n° 63) modifiant l'Acte de cens électoral de 1898, (en comité) 2849 et suiv.

Annuaire statistique (sub.) 2892.

Fermes modèles (sub.) 2897.

Impressions et distribution des rapports et bulletins des fermes, (sub.) 2918.

Bills d'intérêt privé, (observ. sur mot. German pour 2e l., 2982.

Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc., (sub.) 3096.

Cheverie, prolongement du brise-lames (sub.) 3220 et suiv.

CLANCY, James—Suite.

Exposition de Paris, agence du Canada, appointements et dépenses imprévues, (sub.) 3520 et suiv.
M. Aurèle Pacaud, de Windsor, Ont., emploi, (int.) 3528.
Paiements au " Progrès ", de Windsor, Ont., (int.) 3529.
Campobello, (grève de Wilson) réparations au brise-lames, (sub.) 3547 et suiv.
Goderich, dragage du port, (sub.) 3579 et suiv.
Ports et rivières d'Ontario, réparations et améliorations, (sub.) 3580.
Pont des Joachims, reconstruction (sub.) 3602 et suiv.
Architecte en chef, bureau, salaires des architectes, dessinateurs et commis (sub.) 3607 et suiv.
Intercolonial—rails d'acier et attaches, (sub.) 3801 et suiv.
Poids et mesures, appointements des employés, inspecteurs, etc., (sub.) 3941.
Denrées, inspection, achat et distribution de grain et farine, y compris appointements de l'inspecteur des peaux vertes, (sub.) 3943.
Recensement, (sub.) 3956 et suiv. ; 4038.
Bill (n° 64) élections fédérales, (en comité) 4112 et suiv.
Besoins de la Colombie Anglaise, (débat sur observ. Prior) 4202 et suiv.
Yukon—améliorations sur rivières Lewes et Yukon, y compris gratification à M. J. C. Taché, (sub.) 4371 et suiv.
Bill (n° 64) élections fédérales, (en comité) 4408 et suiv.
Exposition de Glasgow, (sub.) 4692 et suiv.
Tuberculose, pour prévenir épidémie chez les animaux, (sub.) 4702 et suiv.
Police à cheval, pour terminer service de l'année, (sub.) 4711.
Ile du Prince-Edouard, réclamation, communication par bateaux, (résol. Fielding) observ. 4821 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde, (sub.) 4899 et suiv.
Immigration, appointements des agents, (sub.) 4917 et suiv.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, (en comité) 4973.
Sauvages, Ontario et Québec, soins médicaux, (sub.) 5018 et suiv. ; Nouveau-Brunswick, (sub.) 5020 ; Nord-Ouest, sauvages en détresse (sub.) 5021.
Articles canadiens à l'Institut Impérial de Londres, renouvellements et améliorations, (sub.) 5273.
Rails d'acier, (sub.) 5346 et suiv., 5387.
Caughnawaga, maison du missionaire, réparations, somme supplém. (sub.) 5414 et suiv.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5428.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough, (sub.) 5606 et suiv.
Canal de Cornwall, réclamation de la Gilbert Dredging Company, règlement, (sub.) 5746.
Port de Sydenham, dragage, (sub.) 5847.
Intercolonial—pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement vers l'est, N.-E., (sub.) 6018 et suiv. ; Nouveau-Brunswick (sub.) 6059.

CLARE, George A. (Waterloo-sud) :

Bill (n° 5) restreignant l'importation et l'emploi des aubains, 1ère l., 105 ; mot. pour 2e l. et débat, 663.
Mise en vigueur de la loi relative aux aubains, (int.) 340.
Postes, (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 494.
Budget, voies et moyens, (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1912.
M. J. R. Thompson, inspecteur des homesteads, démission, (int.) 5304.

CLARKE, Edward Frederick (Toronto-ouest) :

Matières postales dans les districts ruraux, distribution, (int.) 68.
Guerre sud-africaine, solde des militaires, (int.) 81.
Rapports des ministères, impression des, (int.) 92.
Rapport de l'auditeur général, (int.) 111.
Impressions de l'Etat, (int.) 114 ; faites en dehors de l'Imp. de l'Etat, (int.) 1030.
Guerre sud-africaine, solde de la Batterie C, (mot. pour doc. et débat) 124.
Frais de gestion, (sub.) 176 et suiv.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, 180 et suiv.
Secrétariat d'Etat, (sub.) 183.
Ministère des Postes, aide aux écritures, impressions et papeterie, divers (sub.) 194.
Administration de la justice, (sub.) 197.
Publication des " Débats ", (sub.) 198 et suiv.
Estimations du sergent d'armes, (sub.) 199.
Ex-députés et candidats nommés à des emplois publics, (int.) 202.
Immigration canadienne, (int.) 204.
Terreneuve et le Canada, (int.) 341.
Tarif, modification quant aux marchandises allemandes, (int.) 341.
Exposition de Paris, frais d'impression, (int.) 345.
Postes, (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 506 et suiv.
Solde de la Batterie C, (int.) 519.
Tarif de préférence en faveur de l'Angleterre, (int.) 523 ; marchandises d'origine étrangère, (int. Clarke) 1026.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, (débat sur mot. pour 2e l.) 698.
Serment du couronnement, (débat sur mot. Costigan) 816.
Exposants de Paris, catalogue officiel, (int.) 831.
Médailles pour longs états de service, (int.) 1090.
Contrat avec l'usine à locomotives à Kingston, (int.) 1092 ; 2033.
Havre de Port-Colborne, améliorations, (sub.) 1253.
Tarif de préférence, certificat de provenance, (int.) 1280.
Exposition de Paris, brochure de M. Buies, (int.) 1293.
Tarif de préférence—trafic à l'étranger et dans le Royaume-Uni, des articles pouvant en bénéficier, et déclarations des exportateurs et importateurs, (mot. pour doc.) 1295.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières canadiennes, 1ère l., 1919 ; 2e l., 2241 ; mot. pour comité, 4454 ; en comité, 4510, 5514, 5687.

CLARKE, Edward Frederick—Suite.

Bill (n° 13) concernant la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada, (en comité) 2002.
Bureau de poste de Toronto, (int.) 2034.
Solde des soldats de la Batterie C, (demande de rapport) 2096 ; (int.) 3530 ; 3531.
Bill (n° 101) concernant la Compagnie canadienne de téléphone Bell, 1ère l., 2243.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains, (débat sur mot. pour 2e l.,) 2514.
Toronto, édifices publics, (sub.) 2616 et suiv.
Médailles pour long service, (int.) 2621.
Organisation ouvrières, (int.) 2760.
Bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport national du Canada, (amend. à mot. pour 3e l.) 2798.
Edifice public de Rossland, (sub.) 3164.
Milice (sub.) soldes et allocations, 3466 et suiv.
Conseil privé, comité des chemins de fer, demande de Toronto, (int.) 3528.
Traitement des juges, débat sur résol. Fitzpatrick) 4153.
Pensions aux membres des corps permanents de la milice canadienne, (débat sur résol. Borden) 4320.
Bill (n° 120) Ancien Ordre des Forestiers, haute cour, (débat sur mot, pour 3e l.) 4453.
Compagnies de téléphone, longueur des lignes (int.) 4734.
Bill (n° 47) importation et emploi des aubains, en comité, 4740.
Ile du Prince-Edouard, communication par bateaux (résol. Fielding) observ., 4774.
Bill (n° 133) pensions aux militaires (sur mot. pour 3e l., 4964.
Bill (n° 47) modifiant la loi restreigant l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 3e l., et amend.) 5183.
Impressions du parlement (débat sur mot. Parmelee pour adop. du 5e rapport du comité mixte des impressions) 5297.
Monument au général Montgomery (int.) 5303, 5697, 5938.
Médailles pour long service (int.) 5305.
Bill (n° 106) concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud (en comité) 5368.
Garnison provisoire à Halifax (sub.) 5410 et suiv.
Commerce interimpérial (int.) 5421.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5426.
Compagnie de téléphone Bell (Bill n° 101) (observ.) 5496.
Lignes téléphoniques, longueur (int.) 5695.
Port de Toronto, dragage, etc. (sub.) 5853 et suiv.
Presqu'Ile, achat et réparations d'un quai (sub.) 5868.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 5904.
Bureau de poste, service de la malle, facteurs, etc. (sub.) 5907 et suiv.

COCHRANE, Edward (Northumberland-est, Ont.) :

Hâvre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1259.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente (en comité) 2423, 2678.

COCHRANE, Edward—Suite.

Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2848 et suiv.
Recensement (sub.) 4035.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4132 et suiv.
Canal Welland, barrage et pont à Dunnsville, reconstruction (sub.) 5740.

COSTIGAN, Hon. John (Victoria, N.-B.) :

Serment du couronnement (mot.) 443 ; (débat sur mot.) 712, 800 ; (mot. pour présentation par membres du conseil privé, d'une adresse des Communes, à S. E. le gouv. gén. le priant de transmettre à Edouard VII. résolution des Communes au sujet du serment du couronnement) 822.
Bill (n° 34) constituant en corporation l'Association du fonds patriotique, 1ère l., 622; 2e l., 1230 ; 3e l., 2241.
Grand Falls, compagnie hydraulique, requête, 1698.
Bills d'intérêt privé, prolong. de délai (mot.) 1700.
Bill (n° 89) concernant la Compagnie de pouvoir hydraulique et d'estacades de Grand Falls, 1ère l., 1919 ; en comité, 3525, 5361 ; 3e l., et adop., 5361.
Chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, Jonction de la Chaudière et embranchement Saint-François du chemin de fer de Témiscouata (sub.) 5633 et suiv.

COWAN, Mahlon K. (Essex-sud) :

Brevet, prolongation de durée, requête d'Eudora Sibbald (mot.) 5573.
Bill (n° 99) retiré ; mot. pour remboursement d'honoraires, 5574.

DAVIES, Hon. sir Louis Henry, K. C. M. G. (Queen-ouest) :

Rapport, Marine et Pêcheries, exercice expiré 30 juin 1900, 50.
Iles Schelt, phare, (rép. à int. Prior) 203.
Cascumpec, changement de feux du port de, (rép. à int. Hackett) 210 ; améliorations du port de, (rép. à int. Hackett) 211.
Steamer du gouvernement, entretien et réparations, (sub.) 243.
Phares et service côtier, (sub.) ; examen des capitaines et seconds, 264 ; stations de sauvetage, et récompenses, 264 ; enquête sur les naufrages, 265 ; enregistrement des navires, 266 ; salaires et allocations des gardiens de phares, 275 et suiv.
Marées, observation des, (sub.) 268 et suiv.
Service postal pendant l'hiver, (sub.) 269.
Station de biologie maritime, (sub.) 271.
Inspection du bétail, appointements et frais, (sub.) 272.
Dépenses imprévues, en général (sub.) 272.
Agences, loyers et dépenses éventuelles (sub.) 284.
Phares (sub.), entretien et réparations, 284 et suiv. ; construction, 287 ; 291 ; phare flottant de la Batture de Lurcher, gages de l'équipage, équipement et entretien, 287 ; 290.
Employés surnuméraires, ingénieurs et dessinateurs à Ottawa (sub.) 289.
Quais, réparations (sub.) 294.
Institutions scientifiques et levés hydrographiques (sub.) : observatoire de Toronto, 295 ; service météorologique, 295.
Matelots malades et indigents (sub.) 298.

DAVIES, Hon. sir Louis Henry—Suite.
Inspection des bateaux à vapeur et de leurs sirènes (sub.) 299 et 300.
Inspecteurs, gardes-pêche, etc., appointements et déboursés (sub.) 300.
Pisciculture et homarderies, constructions et entretien (sub.) 316.
Pêcheries, protection, nouveaux navires (sub.) 319.
Dépenses judiciaires et éventuelles (sub.) 320.
Exposition des Pêcheries du Canada (sub.) 320.
Ostréiculture (sub.) 321.
Boitte, frais de mise en entrepôt frigorifique (sub.) 322.
Gardien des pêcheries dans le comté de King, N.-B. (rép. à int. Fowler) 343.
Nouveaux navires de l'Etat, à la Colombie Anglaise (observ. sur mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 525.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 645.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, (débat sur mot. pour 2e l. 686 et suiv.
Queen-est (mot. pour renvoi au comité des privilèges et élections, du rapport des juges et des témoignages, et pour émission d'un nouveau bref d'élection) 711.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 756.
Mealey, John W. (rép. à int. Ganong) 825.
Câble transpacifique (débat sur mot. Mulock pour comité sur résol.) 928.
Duc et Duchesse de Cornwall, visite (rép. à int. Prior) 1025.
Permis pour mise en boîte du homard (rép. à int. Bell, Pictou) 1091
Bill (n° 91) modifiant la loi concernant les matelots sur les eaux de l'intérieur, 1ère l. 1995 ; 2e l. 2488 ; en comité, 2488.
Bill (n° 92) modifiant la loi concernant la sécurité des navires, 1ère l., 1996 ; 2e l., 2490 ; en comité, 2490 ; mot. pour adop. des amend. du Sénat, 4289.
Bill (n° 93) concernant les enquêtes sur les accidents, 1ère l., 1996 ; 2e l., 2492 ; en comité, 2492 ; 3e l., 2683.
Port d'Alberton (rép. à int. Hackett) 2032.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2230.
Bill (n° 33) concernant la Fête Victoria (en comité) 2242.
Vacances de Pâques (mot. d'ajournement) 2243.
Canal à Round-Bay, N.-E. (rép. à int. Bell, Pictou) 2244.
Chinois et Japonais, emploi (rép. à int. Prior) 2397.
Travaux publics à Round-Bay, N.-E. (rép. à int. Bell, Pictou) 2446.
Exportation de la truite rouge (rép. à int. Préfontaine) 2450.
Ministère des Mines, création (rép. à int. Prior) 2454.
Détroit de San Juan de Fuca, direction des navires (rép. à int. Prior) 2455.
Règlements concernant la pêche du homard rép. à mot. Lefurgey) 2625.
Yukon—divers, ministère public, sténographes, enquêtes du coroner, etc. (sub.) 2718.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2724.
Surveillance et entretien des amers sur le Richelieu entre Sorel et Chambly (rép. à int. Bruneau) 2831, 3049.

DAVIES, Hon. sir Louis Henry—Suite.
Primes de pêche dans le comté de Queen, I.P.-E. (rép. à int. Hackett) 2833.
Naufrage de la goélette Jennie May, (rép. à int. Hackett) 2834.
Edifices publics d'Ottawa (sub.) 3186 et suiv.
Commissaires du havre de Montréal, dépenses (rép. à int. Monk) 3245, 3338.
Bill (n° 44) en comité, 3289.
Bill (n° 58) en comité, 3292.
Bill (n° 61) en comité, 3294.
Service de la malle dans l'Ile du Prince-Edouard (rép. à observ. Lefurgey) 3343.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3344.
Colombie Anglaise—pêcheries, juridiction provinciale (rép. à int. Morrison) 3530.
Rustico (sud.) I. P.-E., réparations à la jetée (sub.) 3537.
Souris, Pointe de Knight, I. P.-E., consolidation du brise-lames (sub.) 3538.
Besoins de la Colombie Anglaise (débat sur observ. Prior) 4193.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour redresser la voie près de Blue Shank (sub.) 4308.
Navigation dans le Saint-Laurent inférieur (rép. à int. Monk) 4313.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4415 et suiv.
Ministère de la Marine et des Pêcheries, nouvelle somme nécessaire (sub.) 4429.
Bill (n° 88) incorporant l'Association des Infirmières canadiennes, sur mot. pour comité, 4455 ; en comité, 4515.
Grève de Valleyfield (débat sur observ. Monk) 4662.
Steamers de l'Etat, Lansdowne, Minto, Aberdeen, Stanley et Druid, réparations (sub.) 4671.
Ile au Phoque, station de sauvetage, entretien (sub.) 4671.
Fleuve Saint-Laurent, aides à la navigation (sub.) 4673.
Code international des signaux (sub.) 4673.
Pêcheries, inspecteurs, surveillants et gardiens, louage de remorquers (sub.) 4675.
Piscifactures dans Colombie Anglaise et Gaspé (sub.) 4676.
Pavillon canadien dans ports étrangers (rép. à observ. Kaulbach) 4739.
Ile du Prince-Edouard, communication par bateaux (résol. Fielding) observ., 4764 et suiv.
M. W. P. Anderson, ingénieur en chef Marine et Pêcheries, aug. d'app. (sub.) 5275.
M. B. H. Fraser, sous-ingénieur Marine et Pêcheries, aug. d'app. (sub.) 5276.
Construction de trois steamers pour remplacer le Newfield, le Druid, et le Bayfield (sub.) 5278, 5279, 5283.
Sauvetage, nouvelle station, Longue-Pointe, lac Erié (sub.) 5279.
Phare et jetée permanente à la Traverse (sub.) 5280.
Phare de Baccara, N.-E., phares, sifflets de brume, bouées à gaz, etc., sur le Saint-Laurent (sub.) 5281.
Louisbourg, N.-E., hôpitaux de marine (sub.) 5286.
Saisie de navires par croiseurs russes, arbitrage (sub.) 5288.
Pisciculture de poissons blancs dans Territoires du Nord-Ouest (sub.) 5289.
Back Bay, N.-B. quai (rép. à int. Ganong) 5303.
Monument à Stoney Creek (rép. à int. Smith, Wentworth) 5303.

DAVIES, Hon. sir Louis Henry—Suite.

Collin, M. Elzéar, garde-pêche (rép. à int. Martineau) 5305.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5424 et suiv.
Subventions aux chemins de fer (mot. pour étude de résolutions) 5458.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières canadiennes (en comité) 5515 et suiv.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub., y compris $1,900 à J. F. Fraser) 5903; (sub.) 5904.
Service à la vapeur—entre Saint-Jean et Liverpool (sub.) 5912.

DAVIS, Thomas Osborne (Saskatchewan) :

Transport gratuit des membres du parlement (débat sur mot. Robinson) 550.
Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 615.
Régina, lac Long et Saskatchewan, terres du chemin de fer de (int.) 824.
Grand Central du Nord-Ouest, terres du chemin de fer de (int.) 824.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (mot. et débat) 832.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, contrat passé avec (avis de mot. en amend. à mot. Fielding pour com. des subsides) 1192 ; mot. 2543.
Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1793.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2240.
Paiement des officiers d'élections, retard (observ.) 2397.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2737.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 3016.
Bill (n° 58) en comité, 3290 et suiv.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3762.
Bill (n° 26) concernant le Pacifique Canadien, débat sur mot. pour 3e l., 4499.
Sauvages en détresse, Nord-Ouest (sub.) 5022.
Stations de remonte (débat sur observ. Boyd) 5248 et suiv.
Terres du Pacifique Canadien, exemption de taxes (débat sur observ. Richardson) 5531 et suiv.
Intercolonial (sub.) 5782.

DECHENE, Arthur M. (L'Islet) :

Prolongement de l'Intercolonial (int. 2038.
Agents pour vente des billets de l'Intercolonial (int.) 2447.

DEMERS, Louis Philippe (Saint-Jean et Iberville) :

Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 638.
Bill (n° 78) constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Union, 1ère l., 1701 ; 2e l., 1962.
Bill (n° 100) amendant la version française de l'Acte des lettres de change, de 1900, 1ère l. 2202.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2222.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains, (débat sur mot. pour 2e l.) 2533.
Convention entre l'Angleterre et Etats-Unis, relativement à la succession des aubains (int. et observ.) 4844.
Bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer Montréal et des comtés du Sud (en comité) 5513.

DOBELL, Hon. Richard Reid (Québec-ouest) :

Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1056.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2116.
Plaines d'Abraham (rép, à int. Northrup) 3052 ; 3716.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3280.

DOUGLAS, James M. (Assiniboïa-est) :

Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 814.
Bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Fort-Qu'Appelle, 1ère l. 1191 ; 2e l. 1466 ; 3e l. 2241
Terres abandonnées du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest (int.) 1276.
Bill (n° 71) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Pacifique, 1ère l. 1533 ; 2e l. 1828 ; 3e l. 2444.
Paiement des officiers d'élections, retard (débat sur observ. Davis) 2399.
Bill (n° 26) en comité, 4070.
Bill (lettre S du Sénat) amendant le Bill constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Fort-Qu'Appelle, mot. pour 2e et 3e l. 5825 ; mot. pour comité, 5825.

DUGAS, François O. (Montcalm) :

Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2235.

DYMENT, Albert Edward (Algoma) :

Bill (n° 51) constituant en corporation la Compagnie Clergue de fer et d'acier nickelé du Canada, 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; en comité, 2985.
Bill (n° 80) constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Ste-Marie, 1ère l., 1701 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 5179.
Bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma et à l'effet d'en changer le nom en celui de Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson, 1ère l. 1701 ; 2e l. 2241 ; 3e l. 5179.
Bill (n° 95) concernant le chemin de fer d'Ontario, de la Baie d'Hudson et de l'Ouest, 1ère l. 2095 ; 2e l. 2242 ; 2e l. 2445 ; en comité, 5179 ; 3e l. et adop., 5179.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3627.

EDWARDS, William C. (Russell) :

Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1803.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2225.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3273.
Bill (n° 44) en comité, 3287.

EMMERSON, Henry R. (Westmoreland) :

Bill (n° 6) concernant la cour suprême de l'Ordre des Forestiers Indépendants, à l'effet d'en changer le nom en celui de l'Ordre Indépendant des Forestiers, 1ère l. 201 ; 2e l. 335 ; 3e l. 1271.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 747.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Asciation des Infirmières canadiennes (en comité) 5693.

ETHIER, Joseph Arthur C. (Deux-Montagnes) :

" Débats," traduction et impression (observ.) 1920 ; (int.) 2032.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2233.

FIELDING, Hon. William Stevens (Shelburne et Queen) :

Subsides (mot. pour comité des) 48, 137, 243, 443, 712, 1192, 1320, 2543.
Rapport de l'auditeur général, et autres (observ.) 49.
Voies et moyens (mot. pour comité) 49.
Message de S. E. le budget (présentation et mot.) 50.
Comptes publics du Canada, pour exercice expiré 30 juin 1900 (rapport) 50.
Besogne de la Chambre, subsides et rapp. de l'auditeur général (observ. 61 ; ajournement (rép. à int. Maclean) 96.
Monnaies usées ou mutilées (rp. à int. Ingram) 65.
Victoria Beach, Annapolis, phare à (rép. à int. Borden) 91.
Rapport de l'auditeur général, 103 ; distribution (rép. à observ. Tupper) 104.
Message de S. E., budget supplémentaire (mot.) 137.
Frais de gestion (sub.) 175 et suiv.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du (sub.) 179.
Auditeur général, bureau de l'. (sub.) 186.
Ministère des Finances, et conseil du trésor (sub.) 186, 192.
Ministère du Revenu de l'intérieur (sub.) 187.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 189.
Ministère des Travaux publics (sub.) 190.
Haut commissaire du Canada en Angleterre, bureau du (sub.) 192 ; dépenses éventuelles, loyer, assurance, etc., du bureau du (sub.) 192.
Ministère du Commerce, dépenses éventuelles (sub.) 197.
Administration de la Justice (sub.) 197.
Publication des " Débats " (sub.) 198.
Chemins à barrières de Montréal, obligations de la commission des (rép. à int. Monk) 206.
Blocs de sciage coupés et exportés (observ. sur mot. Bennett) 224.
Compagnies d'assurance, contrôle des (sub.) 330.
Banque Ville-Marie (rép. à int. Monk) 340.
Tarif, modification quant aux marchandises allemandes (rép. à int. Clarke) 341.
Prime sur le sucre de betterave (observ. sur mot. Sproule, et amend.) 372.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 482.
Tarif de préférence en faveur de l'Angleterre, (rép. à int. Clarke) 523.
Nouveau navire de l'Etat, à la Colombie Anglaise (observ. sur mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 529.

FIELDING, Hon. William Stevens—Suite.

Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 612 et suiv.
Banques, amendement de la loi des, par rapport à banquiers particuliers (rép. à int. Préfontaine) 830 ; inspection (rép. à int. Préfontaine) 830.
Prince-ouest, président de l'élection de, 7 novembre, 1900 (rép. à int. Hackett) 1030.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1177.
Primes sur le fer et l'acier, (rép. à observ. Morrison) 1194.
Nouvel édifice à Halifax (sub.) 1268.
Gardien du phare de l'île Musquash, N.-B. (rép. à int. Wilmot) 1279.
Compagnie métropolitaine d'assurance sur la vie (rép. à int. Lemieux) 1290.
Rapport du ministère du Commerce, exercice expiré 30 juin 1900 (prod.) 1423.
Budget—(mot. Fielding et amend. R. L. Borden) débat : 1477.
Ile Hawk, N.-E. (rép. à int. Tupper) 1619.
Ile du Prince-Edouard, communications (rép. à int. Hackett) 1623.
" Union Mutual," de Portland (rép. à int. Gauvreau) 1627.
Présidents du scrutin (rép. à int. Gauvreau) 1627.
Mise en conserve du homard à Anticosti (rép. à int. Kaulbach) 1629.
Ouvriers chinois et japonais (rép. à int. Prior) 1630.
Comité des comptes publics (rép. à int. R L. Borden) 1699.
Steamer Amélia (rép, à int. Hackett) 1834.
Comité des comptes publics (rép. à observ. Tupper) 1837.
Listes des actionnaires des banques autorisées du Canada, au 31 décembre 1900, (prod.) 2096.
Chemin de fer de l'Est, N.-B. sentence arbitrale (rép. à int. Fowler) 2204.
Emission du billet de $4.00 (rép. à observ. Bennett) 2249 et suiv.
Subsides, dernière épreuve (observ.) 2395.
Bill (n° 114) accordant à Sa Majesté certains subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1901, et pour autres fins se rattachant au service public, 1ère l., 2405 : 2e l., 2405 ; en comité, 2405.
Barrières à péage de Montréal (débat sur mot. Monk pour état des recettes et dépenses, etc.) 2637.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (communic.) 2684; mot. pour soumettre message et budget supplémentaire au comité, 2684.
Chemins de fer du gouvernement, dépenses rép. à int. Barker) 2758.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 2795.
Subsides (mot. pour comité) 2937 ; 3055 ; 3247 ; 3339 ; 3435.
Bill (n° 97) en comité, 3045.
Canal de Carillon, jetée conductrice, reconstruction (rép. à int. Monk) 3049.
Intercolonial—vente des journaux à la gare de la Rivière-du-Loup (rép. à int. Gauvreau) 3050 ; salaires des contremaîtres à la Rivière-du-Loup (rép. à int. Gauvreau) 3050.
Canal de Williamsburg, surintendant (rép. à int. Broder) 3246.

FIELDING, Hon. William Stevens—Suite.

Intercolonial—G. R. Joughins (rép. à int. Gauvreau) 3246 ; William L. Prince (rép. à int. Monk) 3247.
Bill (n° 70) en comité, 3487.
Bill (n° 57) en comité, 3487 et suiv.
Gazette du Canada (sub.) 3519.
Impressions diverses (sub.) 3519.
Tempérance, loi relative à, frais d'application (sub.) 3520.
Académie des Arts (sub.) 3523.
Arbitrage entre gouvernement fédéral, Ontario et Québec, frais (sub.) 3523.
Catalogue international de littérature scientifique, contribution à publication (sub.) 3524.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3649 et suiv.; 3813 et suiv.
Subsides (mot. pour comité) 3719 ; 3830 ; 4338 ; 4625 ; 4843 ; 5246 ; 5496 ; 5720.
Impressions et papeterie (sub.) 3986 ; 3987.
Lois, impression, reliure et distribution (sub.) 3987.
Législation, frais généraux, listes d'électeurs des provinces (sub.) 3989.
Bill (n° 120) Ancien Ordre des Forestiers du Canada, en comité, 4100.
Besoins de la Colombie Anglaise (rép. à observ. Prior) 4180.
Revenu de l'intérieur, frais de gestion, dépense casuelles (sub.) 4426.
Fonds de retraite, allocation supplémentaire à M. Wallace (sub.) 4426.
Finances (subsides) : frais de gestion, émission et rachat des billets fédéraux, 4428 ; bureau du secrétaire du Gouv. général, 4428 ; dépenses casuelles, 4429.
Ottawa, ponts sur l'Outaouais, canal Rideau, améliorations, etc. (sub.) 4488.
Etablissement d'un hôtel royal des monnaies (résol.) 4623 ; (rép. à int. et observ. Prior) 4844.
Imprimeur du roi, achat de matériel d'imprimerie (résol.) 4624, 4755 ; adoptées, 4963.
Ile du Prince-Edouard, réclamations, maintien des communications par bateaux (résol.) 4624 ; en comité, *idem*, 4762, adoptées 4964.
Douanes, pour payer fonctionnaires surnuméraires et permanents, statistique des douanes, ouvrage supplémentaire (sub.) 4717 et suiv.
Prêt à la commission du hâvre de Montréal (résol.) 4960.
Bill (n° 137) concernant le département de l'imprimerie et de la papeterie publiques, 1ère l. 4963 ; 2e l. 5307 ; en comité, 5307 ; 3e l. 5307.
Bill (n° 138) concernant une nouvelle allocation annuelle à la province de l'Ile du Prince-Edouard, 1ère l. 4964 ; 2e l. 5422 ; en comité, 5422 ; 3e l. et adop. 5456.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (communication) 4987 ; 5182.
Prêt à la commission du hâvre de Montréal (mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 5206 et suiv.; résol. Fielding adoptée, 5307.
Articles canadiens à l'Institut Impérial de Londres, renouvellements et améliorations (sub.) 5273.
Bureau de l'Auditeur général, A. B. Hudson, J. W. Reid et William Kearns, aug. d'app.; un commis de seconde classe cadette, dépenses casuelles, aide aux écritures, etc. (sub.) 5275.

FIELDING, Hon. William Stevens—Suite.

Ministère des Finances, nomination d'un premier commis (sub.) 5277.
Rails d'acier (sub.) 5329 et suiv., 5380 et suiv.
Secrétariat d'Etat, dépenses imprévues, aide aux écritures, nouvelle somme (sub.) 5403.
Service civil, conseil des examinateurs, dépenses imprévues, nouvelle somme (sub.) 5403.
Cens électoral, impression de listes d'électeurs, excédent de dépenses (sub.) 5404.
M. J. Beatty, gratification (sub.) 5406.
MM. J. B. Ryan et E. Kelly, intérêt sur montant payé au fonds de retraite (sub.) 5406.
Duc et Duchesse de Cornwall et d'York, visite (rép. à int. Borden) 5421.
Hôtel des monnaies (en comité sur résol.) 5472.
Bill (n° 143) concernant l'établissement et l'entretien d'un Hôtel des monnaies à Ottawa, 1ère l. 5490 ; 2e l. 5828 ; 3e l. 5829.
Dictionnaire Anglais-Micmac du Dr Rand (sub.) 5559.
Imprimerie de l'Etat, nouveau matériel (sub.) 5560.
Guide parlementaire, achat d'exemplaires, (sub.) 5560.
Le Roi *vs* la B. A. Bank Note Company, frais de justice (sub.) 5560.
Duc et Duchesse de Cornwall et d'York, frais de réception (sub.) 5560.
Douanes (sub.) pour payer à MM. H. A. Nelson et Fils intérêt sur réclamation, 5571.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough (sub.) 5580.
Chemin de fer, depuis Intercolonial, Jonction de Windsor, jusqu'à vallée Musquodoboit Supérieure (sub.) 5639.
Chemin de fer, depuis Pubnico, N.-E., jusqu'à Port ou Rivière Clyde (sub.) 5641.
Chemin de fer d'Inverness et Richmond, pour ligne depuis Pointe Tupper jusqu'à Broad-Cove et Cheticamp (sub.) 5643.
Message de S. E. (budget supplém. ; communic.) 5655.
Chemin de fer, de Grandigue Ferry, N.E., à Arichat (sub.) 5671 et suiv.
Chemin de fer de Bridgetown, N.-E., à Middleton (sub.) 5679 et suiv.
Chemin de fer d'Halifax au chemin de fer Central, N.-E. (sub.) 5681.
Bill (n° 153) pour autoriser le commissaire des brevets à faire droit à Eudora Sibbald, 1ère l., 5823 ; 2e l., 5825.
Prime sur le plomb (mot. pour comité sur résol.) 5829.
Bill (n° 152) concernant le paiement de primes sur le plomb affiné au Canada, 1ère l., 5843 ; 2e l., 5942 ; en comité, 5942 ; 3e l., 5942.
Service à la vapeur—entre Montréal, Québec et Manchester en été, et Saint-Jean, Halifax et Manchester en hiver (sub.) 5885.
Honorable J. J. Ross, sénateur décédé, indemnité, session 1901 (sub.) 5895.
Sénat, nouvelle somme pour appointements (sub.) 5895-96.
Bureau d'essai dans la Colombie Anglaise ou au Yukon (sub.) 5897.
Papier, enquête re coalition des fabricants (sub.) 5897.
Recensement, nouvelle somme (sub.) 5898.

FIELDING, Hon. William Stevens—Suite.

Ministère des Finances et Conseil du Trésor (sub.) y compris $2,200 à J. Fraser) 5902.
Canadiens indigents en pays étranger (sub.) 5908.
Territoires du Nord-Ouest, bureau d'enregistrement, geôle, poste de police (sub.) 5908.
Canal de Cornwall, élargissement (sub.) 5908.
Voies et moyens, changement au tarif (résol.) 5917.
Bill (n° 156) amendant le tarif de 1897, 1ère l., 5923 ; 2e l. et 3e l., 5939.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat) 5936.
Situation financière, revue, (débat) ; 5958.
Cartoucherie de l'Etat (sub.) 6007.
Intercolonial—pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement est, N.-E. (sub.) 6037 et suiv. ; Nouveau-Brunswick (sub.) 6057.
Bill (n° 158) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour les besoins du service public, pour exercices finissant 30 juin 1901 et 30 juin 1902, 1ère l., 6067 ; 2e l., 6067 ; en comité, 6067 ; 3e l., 6068.
Employés du gouvernement, salaires (rép. à int. Kendall) 6084.

FISHER, Hon. Sydney Arthur (Brome) :

Rapport du ministère de l'Agriculture, exercice expiré 30 juin 1900, 50.
Recensement, commissaire dans Elgin-est (rép. à int. Ingram) 65 ; 1291 ; à Charlotte, N.-B. (rép. à int. Ganong) 94 ; à Addington (rép. à int. Bell) 524.
Mennonites du Manitoba, prêts aux (rép. à int. LaRivière) 66.
Ventilation sur les steamers (rép. à int. Smith) 70 ; 520.
Tuberculine à la Grosse-Isle (rép. à int. McGowan) 85.
Honorable Charles Burpee (rép. à int. Wilmot) 110.
Exposition de Paris (rép. à int. Taylor) 114.
Ministère de l'Agriculture (sub.) 188.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente, 1ère l., 517 ; 2e l., 2406 ; en comité, 2406 et suiv. ; 2456 et suiv. ; mot. pour 3e l., 2666 ; mot. pour renvoi devant comité général, 2666 ; en comité, 2667 ; 3e l., 2761.
Recensement, allocations aux commissaires et énumérateurs (rép. à int. Martineau) 828.
Exposants de Paris, catologue officiel (rép. à int. Clarke) 831 ; (rép. à int. Blain) 1294.
Rapport des fermes modèles (prod.) 912.
Edifices militaires d'Ottawa, dépôt (sub.) 936.
Exposition de Paris (sub.) 948.
Exposition de Buffalo (sub.) 948.
Bétail canadien, embargo (rép. à int. Bickerdike) 1028.
Exposition de Paris, décorations aux commissaires et exposants (rép. à int. Lemieux) 1029.
Impressions de l'Etat, faites en dehors de l'Imprimerie de l'Etat (rép. à int. Clarke) 1031.
Brevets au ministère de l'Agriculture (rép. à int. Hughes) 1285.

FISHER, Hon. Sidney Arthur—Suite.

Exposition de Paris, brochure de M. Buies (rép. à int. Clarke) 1293.
Yukon—permis Houston (rép. à int. Prior) 1294.
Ile du Prince-Edouard, agriculture, forêts, etc. (rép. à int. Hackett) 1474.
Quarantaine avec Etats-Unis (mot. pour ordre de la Chambre (prod. de doc.) 1999.
Chevaux pour l'armée anglaise (rép. à int. LaRivière) 2036.
W. Stubbs, nomination (rép. à int. Bennett) 2038.
W. E. O'Brien, nomination (rép. à int. Bennett) 2038.
Duncan C. Anderson, nomination (rép. à int. Bennett) 2039.
Pâquet, Joseph, pilote (rép. à int. Casgrain) 2245.
Paiement des officiers d'élections, retard (débat sur observ. Davis) 2400.
Exposition de Buffalo, section canadienne (rép. à int. Broder) 2448, et à int. Charlton, 2449.
Engraissement des volailles (rép. à int. Hackett) 2758.
Rapport de la ferme modèle (rép. à int. Bruneau) 2760.
Gardiens de bureaux publics (rép. à int. Bruneau) 2831.
Brise-glace à Ste-Anne de Sorel (rép. à int. Bruneau) 2831.
Pacaud A.—location d'un bureau public (rép. à int. Clancy) 2832.
Port de Southampton (rép. à int. Halliday) 2834.
Registre des brevets (sub.) 2883.
Annuaire statistique (sub.) 2886.
Allocations aux sociétés d'agriculture (sub.) 2894.
Fermes modèles (sub.) 2897.
Impression et distribution des rapports et bulletins des fermes (sub.) 2916.
Agriculture et industrie laitière, entreposage frigorifique, etc. (sub.) 2919 et suiv ; 3077.
Brevets canadiens, classification, préparation dessins, échange avec Etats-Unis (sub.) 2920.
Recensement (sub.) 2920, 3119.
Stations de fumigation (sub.) 2923.
Lazaret de Tracadie (sub.) 2926.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.) 2927.
Recensement, publication d'une circulaire (rép. à int. Northrup) 3054.
Quarantaine (sub) : appointements et dépenses casuelles, 3145 ; quarantaine des bestiaux, 3146 ; abattage de porcs et moutons, 3146 ; pour empêcher progrès de la tuberculose parmi les bestiaux, 3146.
Entrepôts frigorifiques sur steamers (mot. pour production de doc.) 3613.
Peste bubonique (rép. à int. Morrison) 3718.
Bill (n° 127) modifiant la loi concernant les épizooties, 1ère l., 3828 ; 2e l., 4754 ; en comité, 4754.
Recensement (sub.) 3945.
M. J. A. Couture, vétérinaire (rép. à int. Gauvreau) 4276.
Ministère de l'Agriculture, émoluments à M. Jarvis (sub.) 4679.
Ferme modèle (sub.) 4679.
Exposition de Glasgow (sub.) 4690.
Stations fumigatoires (sub.) 4695.
Archives (sub.) 4696.
Arts, agriculture et statistique, annuaire (sub.) 4696.

FISHER, Hon. Sidney Arthur—Suite.

Quarantaine, hygiène publique (sub.) 4699.
Tuberculoise pour prévenir épidémie chez les animaux (sub.) 4700.
Service à la vapeur entre Saint-Jean et Glasgow (sub.) 4863 et suiv.
Stations de remonte (débat sur observ. Boyd) 5253.
M. F. C. Chittick, augmentation d'appointements (sub.) 5256.
M. A. E. Powell, augmentation d'appointements (sub.) 5256.
Entreposage frigorifique, etc. (sub.) 5256.
Articles canadiens exposés à l'Institut Impérial de Londres, renouvellements et améliorations (sub.) 5272.
Annuaire statistique (sub.) 5274.
Quarantaine, hygiène publique (sub.) 5274.

FITZPATRICK, Hon. Charles (Comté de Québec) :

Révision des Statuts (rép. à int. LaRivière) 66.
Rapport du ministère de la Justice sur pénitenciers, 80.
Application de l'Acte de libération conditionnelle des détenus (rép. à int. LaRivière) 107.
Fil d'engerbage, fabrication par le gouvernement (rép. à int. Blain) 108 ; débat sur mot. Blain) 585 et suiv.; (rép. à int. Blain) 1026.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1162.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898, 1ère l. 1424 ; 2e l. 2838 ; en comité, 2838 ; 4281 ; 3e l. 4425.
Bill (n° 64) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900, 1ère l. 1424 ; 2e l. 2867 ; en comité, 2867 ; 4104 ; 4280 ; 4407.
Bill (n° 66) modifiant la loi de la preuve au Canada, 1ère l. 1458 ; 2e l. 2505 ; en comité, 2505.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2512 et suiv.
Admnistration de la Justice, subsides : dépenses diverses, y compris les Territoires du Nord-Ouest, 2702 ; frais de voyage des juges de la cour du Banc du roi et des cours de comté, 2702 ; allocations de tournées des juges *ad hoc*, 2702, 2703 ; Yukon : traitement supplémentaire du juge, 2705 ; appointements du shérif, outre honoraires accordés par l'exécutif, 2707 ; frais de subsistance du shérif et du greffier, 2708 ; entretien des détenus, 2709 ; transport des détenus, 2710 ; paiement des témoins et jurés dans les procès criminels, 2711; livres de droit, papeterie et transport, 2714 ; divers, frais du ministère public, sténographes, enquêtes du coroner, etc., 2714.
Mise en vigueur de la loi des aubains (sub.) 2703.
Pénitenciers (sub.) : en général, 2704 ; de Kingsto, 2704 ; de Saint-Vincent de Paul, 2704 ; de Dorchester, 2705 ; de Regina, 2705.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2723.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3369.
Traitement des juges (mot.) 3532 ; du doyen des juges de la cour de Circuit de Montréal (mot.) 3531.

FITZPATRICK, Hon. Charles—Suite.

Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3734.
Cour de Circuit de Montréal, traitement du juge doyen (résol.) 4148 (2e l. et adop.) 4336.
Juges, traitement (résol.) 4149, (2e l. et adop.) 4336.
Bill (n° 131) juges des cours provinciales, 1ère l., 4406 ; 2e l., 4756 ; en comité, 4756 ; 3e l., 4761.
Litiges, frais (sub.) 4426.
Bill (n° 134) modifiant l'Acte d'interprétation, 1ère l. 4623 ; 2e l. 4761 ; en comité, 4761.
Frais judiciaires en général (sub.) 4724.
John McKay, services et déboursés, enquête fil d'engerbage, pénitencier de Kingston (sub.) 4724.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, pour payer à M. Hector Lussier dommages causés à propriété par égoûts du pénitencier (sub.) 4725.
Police fédérale, protection des canaux, nouvelle somme (sub.) 4726.
Yukon—entretien des prisonniers, nouvelle somme (sub.) 4726.
Bibliothèque de droit à Londres, Ang., contribution (sub.) 4727.
M. le juge Gagné (rép. à int. Bruneau) 4736.
Bill (n° 47) importation et emploi des aubains (en comité) 4746 et suiv.
Bill (n° 136) modifiant la loi relative aux chemins de fer, 1ère l. 4841; 2e l. 5200 ; en comité, 5200.
Convention entre Angleterre et Etats-Unis relativement à la succession des aubains (rép. à int. et observ. L. P. Demers) 4846.
Bill (n° 154) afin de faire disparaître tout doute quant à la continuation de pouvoirs des juges des cours fédérales et provinciales, en cas de changement de règne, 1ère l. 5823 ; 2e l. 5823 , 3e l. 5915.
Cour Suprême du Canada (sub.) : appointements de M. R. G. Davis, commis, 5891 ; (sub.) 5906.
Causes de divorce au Nouveau-Brunswick, nomination d'un juge *ad hoc* (sub.) 5891.
Yukon—entretien des prisonniers, montant supplémentaire, 5892.
Cour de l'Echiquier du Canada (sub.) 5906.
Bill (n° 157) modifiant les Actes de 1899 et 1900, concernant les commissaires du hâvre de Québec, 1ère l. 5938.
Intercolonial—pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement vers l'est, N.-E. (sub.) 6024 et suiv.

FLINT, Thomas Barnard (Yarmouth) :

Bills d'intérêt privé, prolongation de délai (mot.) 431 ; 3612.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 641.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 783.
Bill (n° 10) modifiant l'Acte des poids et mesures (débat sur mot. Smith pour 2e l.) 1083.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2212.
Ancien ordre des Forestiers (mot.) 2756.
Campobello (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) déc. 3555.
Bill (n° 120) Ancien ordre des Forestiers, haute cour (débat sur mot. pour 3e l.) 4452.

FLINT, Thomas Barnard—Suite.

Impressions du parlement (débat sur mot. Parmelee pour adop. du 5e rapp. du comité mixte des impressions) 5297.
Bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du Sud (en comité) 5509 ; 6005.

FORTIN, Thomas (Laval) :

Bill (n° 26) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l. 432 ; 2e l., 748 ; en comité, 4064 ; mot. pour 3e l., 4495 ; 3e l. et adop. 4510.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 631.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (résol. et débat) 2205.
Barrières à péage de Montréal, débat sur motion Monk pour état des recettes et dépenses, etc., 2630.
Canal Lachine, pont à la Côte Saint-Paul (débat sur mot. Monk pour doc.) 2642.
Cour de l'Echiquer, besogne (int.) 3245.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3770.
Chemin de fer Québec Central, service des trains (int.) 4733.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul (int.) 5938.

FOWLER, George W. (King, N.B.)

Construction d'une gare à Passekeag (int.) 113.
Directeur de la poste à Lower-Millstream (int.) 114; 212.
Gardien des pêcheries dans le comté de King, N.-B. (int.) 343.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 472 et suiv.
Intercolonial, remise à locomotives à Campbelltown (int.) 522
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 808.
Mispec, N.-B., brise-lames (int.) 824.
Intercolonial—Renvoi des manœuvres, aux ateliers de Moncton (int.) 831 ; 1027.
Saint-Jean, N.-B. grand quai (int.) 1294.
Chemins de fer, achat par le gouvernement, de plaques d'appui pour traverses (mot. pour doc.) 1296.
Chemin de fer de l'Est, N.-B. sentence arbitrale (int.) 2204.
Guerre sud-africaine, enrôlement de la force constabulaire (int.) 2245.
Liste des électeurs dans le comté de King, N.-B. (int.) 2625.
Edifices publics, loyer, réparations, etc. ; édifices fédéraux (sub.) 3204 et suiv.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3335.
Milice (sub.) soldes et allocations, 3459 et suiv. ; propriétés militaires, 3507.
Campbello (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) 3557 et suiv.
Ports et rivières, provinces maritimes, réparations (sub.) 3568.
Milice, subventions aux associations (sub.) 3854.
Bill (n° 63) modifiant loi électorale de 1898, en comité, 4281 et suiv.
Milice (sub.) gratification au lieut.-col. McGill et au lieut. Dingley, compensation au lieut. McLeay, et à MM. W. E. Fegan et Amable Frigon, 4436.
Gare et magasin à marchandises à la rivière aux Anguilles (sub.) 5319 et suiv.

FRASER, Duncan C. (Guysborough) :

Inspection des bateaux à vapeur et sirènes (sub.) 300.
Bill (n° 30) modifiant l'Acte des terres fédérales (M. Charlton) (observ. sur 1ère l.) 439.
Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 596 et suiv.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 673 et suiv.
Bill (n° 40) concernant la Compagnie de chemin de fer du Yukon britannique, 1ère l., 913 ; 2e l., 1271 ; 3e l., 2241.
Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer des mines du Klondike, 1ère l., 913 ; 2e l., 1231 ; 3e l. en comité, 1952.
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce (en comité) 2471 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 3000.
Bill (n° 118) en comité, 3152 et suiv.
Conseil du Travail (sub.) 3905 et suiv.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières du Canada (en comité) 4512.
Bill (n° 103) concernant contrat entre la législature du Manitoba et la Cie du chemin de fer Canadien du Nord (sur mot. McIsaac pour comité) 4619 et suiv.
Ile du Price-Edouard, réclam. ; communic. par bateaux (résol. Fielding) observ., 4802 et suiv.
Prêt à la commission du hâvre de Montréal, mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 5228 et suiv.
Rails d'acier (sub.) 3395 et suiv.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country Harbour et Guysborough (sub.) 5589 et suiv.

GALLERY, Daniel (Ste-Anne, Montréal) :

Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3279.

GALLIHER, William Alfred (Yale et Caribou) :

Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 867.
Bill (n° 56) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay ; 1ère l., 1271 ; 2e l., 1466 ; 3e l., 3287.
Bill (n° 57) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer " Crow's Nest Southern," 1ère l., 1271 ; 2e l., 1466 ; en comité, 3487 ; retiré, 5823.
Bill (n° 58) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kootenay et d'Arrowhead, 1ère l., 1279 ; 2e l., 1466 ; en comité, 3290.
Bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Similkameen et de Keremeos, 1ère l., 1271 ; 2e l., 1466 ; en comité, 3773 ; 3e l., 3774.
Bill (n° 72) concernant la compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière, 1ère l., 1533, 2e l., 1828.
Bill (n° 73) concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver, Westminster, du Nord et du Yukon, 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; 3e l., 3773.
Bill (n° 83) concernant la compagnie du chemin de fer Central de Kootenay, 1ère l., 1785 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 3490.

GALLIHER, William Alfred—Suite.
Bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Chaudière, 1ère l., 2202 ; 2e l., 2445 ; 3e l., 5179.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains, (débat sur mot. pour 2e l.) 2534.

GANONG, Gilbert W. (Charlotte) :
Mealy, John W. (int.) 825.
Quai du Cap Hopewall (int.) 826.
Elevateur de St-Jean, N.-B., grain reçu (int.) 826.
St-Jean, port, travaux (int.) 1619.
Elévateur à St-Jean (int.) 1622 ; à Halifax (int.) 1622.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3324
Campobello, (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) 3546.
Ligne télégraphique sur rive nord du St-Laurent, prolongement jusqu'à Belle-Isle (sub.) 3604 et suiv.
Recensement (sub.) 3990.
Yukon—ligne télégraphique à Dawson (int.) 4103.
Intercolonial—nouvelles commodités à St-Jean, N.-B. (sub.) 4225.
Woodstock, N.-B., contrat pour transport des malles (int.) 4313.
Back Bay, N.-B., quai (int.) 5302.

GAUVREAU, Charles Auguste (Témiscouata) :
Intercolonial, commission d'enquête (int.) 518 ; gare à Trois-Pistoles (int.) 519 ; commissaire enquêteur parlant le français (int.) 1028.
Employés de l'Etat (int.) 1624.
"Union Mutual" de Portland, Maine (int.) 1627.
Scrutin, présidents du (int.) 1627.
Intercolonial—vente des journaux à la gare de la Rivière-du-Loup (int.) 3050; salaires des contremaîtres à la Rivière-du-Loup (int.) 3050 ; G. R. Joughins (int.) 3246.
Intercolonial, commissaires enquêteurs (int.) 3829.
M. J. A. Couture, vétérinaire (int.) 4276.

GEOFFRION, Victor (Chambly and Verchères) :
Bill (n° 7) concernant la Compagnie du Grand-Tronc, 1ère l., 201 ; 2e l., 335 ; en comité, 1072 ; 3e l., 1074.
Bill (n° 8) concernant la Compagnie du Grand-Tronc, 1ère l., 201 ; 2e l., 335 ; en comité, 1466 ; 3e l., et adop., 1466.
Bill (n° 43) constituant en corporation les Lloyds du St-Laurent, 1ère l., 913 ; 2e l., 1231 ; en comité, 2983 ; 3e l., 3044.
Prêteurs d'argent, mot. pour renvoi du bill (n° 3) au comité des banques et du commerce, 1467.
Bill (n° 106) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Riv. Sud, 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; en comité, 5180, 5362 (observ.) 5366 ; en comité, 5508 ; 3e l., 5509.

GERMAN, William Manly (Welland) :
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 705 et suiv.
Bill (n° 35) concernant la Compagnie de ponts et de force motrice Mather, 1ère l. 711 ; 2e l. 1074 ; 3e l. en comité, 1951.

GERMAN, William Manly—Suite.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1069.
Hâvre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1241.
Bill (n° 76) modifiant le code pénal de 1892, 1ère l. 1611.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2226.
Bill (n° 109) constituant en corporation le Banque Nationale Canadienne, 1ère l. 2393 ; 2e l. 2982 ; en comité, 4095 ; 3e l. et adop. 4096.
Canal Welland, baux et pouvoirs hydrauliques (mot. pour doc.) 2664.
Bill (n° 13) (observ. sur mot. Clarke en amend. à mot. pour 3e l.) 2802.
Bills d'intérêt privé (mot. pour 2e l.) 2981.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3392.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3793.

GILMOUR, James (Middlesex-est) :
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce (en comité) 2476.
London, salle d'exercices et arsenal (sub.) 2606.
Bill (n° 120) Ancien Ordre des Forestiers, haute cour subsidiaire (débat sur mot. pour 3e l. 4450.

GOULD, ISAAC J. (Ontario-ouest) :
Construction de dépôts d'armes (sub.) 5809.

GOURLEY, Seymour E. (Colchester) :
Canada et Terre-Neuve (int.) 1288.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, en comité, 1957 et suiv.
Bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2028.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente (en comité) 2410.
Bill (n° 93) concernant enquêtes sur accidents maritimes (débat sur mot. pour 2e l.) 2504.
Intercolonial, parachèvement du pont du grand chemin à Rocky-Lake (sub.) 2698.
Yukon, appointements du shérif, outre honoraires accordés par l'exécutif (sub.) 2708.
Bill (n° 38) débat sur mot. Oliver pour renvoi au comité des chemins de fer, de son sixième rapport) 2931.
Milice (sub.) : exercices annuels, 3498.
Police à cheval du Nord-Ouest, uniformes, réparations, remonte, armes, médicaments, papeterie, etc. (sub.) 3517.
Indemnité parlementaire, aug. (débat) sur mot. Laurier pour comité sur résol.) 5719.

GUTHRIE, Hugh (Wellington-sud) :
Adresse en réponse au discours du Trône, 21.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, 1ère l. 432 ; 2e l. 748 ; en comité, 1952 et suiv.; en comité, 2432 ; 3e l. et adop. sur division, 2443.
Bill (n° 24) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-sud, 1ère l. 432 ; 2e l., 748 ; 3e l., 1465.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1740.

HACKETT, Edward (Prince-ouest) :
Améliorations au hâvre de Skinner's Pond, I. P.-E. (int.) 67.
Prince-ouest, élection de, vol de boîtes de scrutin (int.) 83.
Communications avec l'Ile du Prince-Edouard (int.) 100.
Brise-lames de Tignish (int.) 105.
Cascumpec, changement de feux au port de (int.) 209 ; améliorations au port de (int.) 211.
Steamers du gouvernement, entretien et réparations (sub.) 256 et suiv.
Station de biologie maritime (sub.) 271.
Inspecteurs, gardes-pêche, appointements et déboursés (sub.) 312.
Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 565.
Exposition de Paris (sub.) 960.
Prince-ouest, président de l'élection de, 7 novembre 1900 (int.) 1030.
Communications avec l'Ile du Prince-Edouard (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 1306.
Terres fédérales, inspecteurs et agents (sub.) 1416.
Gallant, F., frais de route (int.) 1437.
Alberton, I. P.-E., directeur de la poste à (int.) 1437.
Directeurs de poste, voûtes de sûreté pour (int.) 1437.
Primes de pêche, paiements (mot. pour doc.) 1458.
Ile du Prince-Edouard, agriculture, forêts, etc. (int.) 1474.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard (observ.) 1535.
Ile du Prince-Edouard, communications (int.) 1623 ; chemin de fer (int.) 1833.
Steamer Amelia (int.) 1833.
Alberton, port (int.) 2032.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2097.
Emploi de William L. Prince (int.) 2757.
Engraissement des volailles (int.) 2758.
Primes de pêche dans le comté de Queen, I. P.-E. (int.) 2833.
Naufrage de la goélette Jennie May (int.) 2834.
Bill (n° 64) en comité, 2868.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 3083.
Trasport des malles dans le comté de Prince, I. P.-E. (int.) 3337.
Milice (sub.) : exercices annuels, 3503 et suiv.
Intercolonial—trains entre Summerside et Tignish (int.) 3527.
Cascumpec, port, pour fermer brèche à travers la plage (sub.) 3532 et suiv.
Miminigash, brise-lames (sub.) 3534.
Pointe-Ouest, prolongement de la jetée (sub.) 3544.
Pont des Joachims, reconstruction (sub.) 3601 et suiv.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4137 et suiv. ; 4412 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, employés (int.) 4277 ; prolongement des voies de garage (sub.) 4301 ; pour redresser la voie près de Blue Shank (sub.) 4307 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsboro (sub.) 4310 et suiv.
Higgin's Shore, jetée (int. Hackett) 4277.
Bill (n° 121) modifiant acte des postes, en comité, 4328 et suiv.
Piscifactures dans Colombie Anglaise et Gaspé (sub.) 4678 et suiv.

HACKETT, Edward—Suite.
Ile du Prince-Edouard, réclam. ; communic. par bateaux (résol. Fielding) observ. 4804 et suiv.
Service de la malle entre Found's Mill et Jonction Emerald (int.) 5304.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5452 et suiv.
Chargeurs sur trains, nominations (sub.) 5565 et suiv.

HAGGART, Hon. John Graham (Lanark-sud) :
Blocs de sciage coupés et exportés (observ. sur mot. Bennett) 224.
Intercolonial, achat de locomotives (int.) 339.
Bill (n° 30) modifiant l'Acte des terres fédérales (M. Charlton), (observ. sur 1ère l.) 440.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 447 et suiv.
Nouveaux navires de l'Etat, à la Colombie Anglaise (observ.) sur mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 530.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 756.
Canaux du Saint-Laurent, entrepreneurs des travaux (mot. pour doc.) 832.
Compagnie des usines de locomotives de Kingston (mot. pour arrêtés du conseil, correspondance avec le gouvernement, et état des paiements faits pour matériel roulant acheté pour l'Intercolonial) 832.
Câble transpacifique (débat sur mot. Mulock pour comité sur résol.) 927.
Ecluse du canal Lachine (int.) 1091.
Port de Sorel (int.) 1091.
Port de Montréal (int.) 1092 ; entreprise Malone et Cie (mot. pour doc.) 1439.
Travaux publics (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du Saint-Laurent, 1206 et suiv.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1937.
Emission du billet de $4.00 (débat sur observ. Bennett) 2253 et suiv.
Barrières de péage de Montréal (débat sur mot. Monk pour état des recettes et dépenses, etc.) 2636.
Réclamation de la Nouvelle-Ecosse contre le gouvernement fédéral (mot. pour impression de doc.) 2665.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 2684 et suiv. ; aménagement nouveau à Sydney (sub.) 2700.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2726.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 2773.
Terres à houille (int.) 2832.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2840.
Bill (n° 103) débat sur mot. McIsaac pour 2e l., 3048.
Bill (n° 118) en comité, 3154 et suiv.
Bill (n° 58) en comité, 3291.
Bill (n° 61) en comité, 3295.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3359.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 3653 et suiv. ; 3697-3709 et suiv. ; 3800 et suiv.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3789.

HAGGART, John Graham—Suite.

Recensement (sub.) 1346 et suiv. ; 4059.
Bill (n° 26) concernant le Pacifique Canadien, en comité, 4084.
Intercolonial—nouvelles commodités à Saint-Jean, N.-B. (sub.) 4221 et suiv. ; achat de freins à air pour wagons à marchandises (sub.) 4239 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4252 ; 4271 ; matériel roulant (sub.) 4295 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, achat et pose de rails et rails et attaches d'acier (sub.) 4309.
Canal du Sault-Ste-Marie, approfondissement et élargissement des entrées (sub.) 4338 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 4346.
Yukon—améliorations su rivières Lewes et Yukon, y compris gratification à M. J. C. Taché (sub.) 4375 et suiv.
Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis, etc. (sub.) 4401 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, communication par bateaux (résol. Fielding) observ., 4769 et suiv. ; 4815.
Bill (n° 103) contrat entre Manitoba et chemin de fer du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5087.
Bill (n° 136) modifiant l'Acte des chemins de fer (en comité) 5200 et suiv.
Prêt à la commission du havre de Montréal, mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 5241 et suiv.
Rails d'acier (sub.) 5310 et suiv. ; 5321 et suiv. ; 5389 et suiv.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5435 et suiv.
Cartes du Canada, gravure, impression, etc. (sub.) 5556.
Chemin de fer de Schomberg à Aurora, depuis un point sur Grand Tronc, entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg (sub.) 5662 et suiv.
Canal de Lachine, nouvelle écluse (sub.) 5730.
Canal Welland, barrage et pont à Dunnsville, reconstruction (sub.) 5737 et suiv.
Canal de Cornwall, réclamation de la Gilbert Dredging Company, règlement (sub.) 5753.
Intercolonial (sub.) 5779 et suiv.
Edifices du parlement, rallonge, ascenseurs (sub.) 5785 et suiv.
Travaux publics, commis temporaires, aide aux écritures, etc. (sub.) 5871 et suiv.
Service à la vapeur—entre Saint-Jean et Liverpool (sub.) 5909.
Intercolonial—pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement vers l'est, N.-E. (sub.) 6014 et suiv.
Subsides—adoption en dernière épreuve (objection) 6066.
Caractère des débats de la Chambre (sur observ. MacLaren) 6082.

HALLIDAY, James (Bruce-nord) :

Port de Southampton (int.) 2834.

HENDERSON, David (Halton) :

Droits sur le tabac (int.) 84.
Importations et exportations de mais (int.) 84.
Guerre Sud-africaine, solde de la Batterie C (int.) 84 ; (mot. Clarke pour doc. et débat) 127.
Frais de gestion (sub.) 177.

HENDERSON, David—Suite.

Ministère de l'Intérieur (sub.) 184.
Publication des "Débats" (sub.) 198 et suiv.
Bill (n° 9) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900, 1ère l. 201.
Phares, construction (sub.) 293 et suiv.
Postes (sub) service extérieur, appointements et allocations, 514.
Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 582.
Question de privilège (explication au sujet du vote sur mot. Costigan, serment du couronnement) 914.
Exposition de Paris (sub.) 1024.
Bill (n° 2) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900 (en comité) 1075 et suiv.
Bill (n° 10) modifiant l'Acte des poids et mesures (débat sur mot. Smith pour 2e l.) 1082.
Exportation d'animaux en Angleterre et aux Etats-Unis (int.) 1282.
Prime sur le fer en gueuse (int.) 1281.
Produits animaux, importation dans le Royaume-Uni (int.) 1283.
Importation de cochons des Etats-Unis (int.) 1283.
Exportation de beurre, fromage, œufs, lard fumé, jambon (int.) 1284.
Guerre Sud-africaine, retour des sous-officiers (observ.) 1613.
Election de Bruce-nord (observ.) 1633.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Jonction de Guelph, en comité, 1954.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2337.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph (en comité) 2433.
London, salle d'exercices et arsenal (sub.) 2604.
Sarnia, édifice public (sub.) 2609.
Bill (n° 25) en comité, 2807 ; 2979.
Bill (n° 63) en comité, 2860.
Bill (n° 64) en comité, 2867.
Bill (n° 38) (débat sur mot. Oliver pour renvoi au comité des chemins de fer, de son sixième rapport) 2932.
Edifices publics d'Ottawa (sub.) 3190 et suiv.
Dragage, Ontario et Québec, nouvel outillage (sub.) 3593.
Bill (n° 63) modifiant loi électorale de 1898, en comité, 4285.
Ligne télégraphique de Quesnel à Atlin (sub.) 4365.
Douanes, pour payer fonctionnaires surnuméraires et permanents, statistique des douanes, ouvrage supplémentaire (sub.) 4722.
Yukon—entretien des prisonniers, nouvelle somme (sub.) 4726 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, réclam. ; communic. par bateaux (résol. Fielding) observ. 4811 et suiv.
Bill (n° 117) concernant l'empaquetage ou la vente de certaines denrées (en comité) 4836.
Service à la vapeur entre Saint-Jean et Glasgow (sub.) 4865 et suiv.
Travail, département, montant supplémentaire pour dépenses (salaires, etc.) (sub.) 4880.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4969 et suiv.
Bill (n° 95) concernant chemin de fer Ontario, Hudson's Bay and Western (en comité) 5179.

HENDERSON, David—Suite.

Prêt à la commission du havre de Montréal, mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 5240 et suiv.
Entreposage frigorifique, etc. (sub.) 5267 et suiv.
Bill (n° 106) concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud (en comité) 5367.
Garnison provisoire à Halifax (sub.) 5412.
Hôtel des Monnaies (en comité sur résol.) 5486.
Subventions aux chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard (int.) 5694.
Clinton, bureau de poste (sub.) 5805 et suiv.
Presqu'île, achat et réparations d'un quai (sub.) 5866.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 5905.
Voies et moyens, changement au tarif (débat sur résol. Fielding) 5919 et suiv.
Situation financière, revue (débat) 5985.
Cour Suprême du Canada, vacance (int.) 6087.

HEYD, Charles Bernhard (Brant-sud) :

Chemins de fer, débat, sur mot. Fielding pour comité des sub. 162.
Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 574.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1185.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amendement Borden) 1762.
Bills d'intérêt privé, prolongation de délai (mot.) 2430.
Bill (n° 120) concernant la Haute Cour subsidiaire de l'Ancien ordre des Forestiers du Canada, 1ère l., 2756 ; mot. pour 2e l., 3286 ; 2e l., 3286 ; en comité, 4096 ; mot. pour 3e l. et débat, 4444 et 4449 ; 3e l., 5179.
Conseil du Travail (sub.) 3893.
Bills d'intérêt privé, mot. pour réduction de délais quant au bill concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord du Canada, 4623.
Bill (n° 135) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord du Canada, 1ère l., 4623 ; 2e l., 5181 ; 3e l., 5655.
Bill (n° 103) contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5092.

HOLMES, Robert (Huron-ouest) :

Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 864.
Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1824.
Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitouline et de la Rive Nord, 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 5178.
Bill (n° 111) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et la Baie James, 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 5179.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie de chemin de fer de Jonction de Guelph (en comité) 2442.
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce (en comité) 2476.

HOLMES, Robert—Suite.

Sarnia, édifice public (sub.) 2612.
Bill (n° 32) concernant l'inspection et la marque des colis contenant des fruits destinés au commerce (en comité) 2668 et suiv.
Recensement (sub.) 4053.
Ferme modèle (sub.) 4684.
Douanes,—pour payer fonctionnaires surnuméraires et permanents, statistique des douanes, ouvrage supplémentaire (sub.) 4722.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4982.
Impressions du parlement (débat sur mot. Parmelee pour adopt. du 5e rapp. du comité mixte des impressions) 5295.

HORSEY, Edward H. (Grey-nord) :

Bill (n° 33) concernant la "Fête de Victoria," 1ère l. 518 ; 2e l. 1468 ; en comité, 2242 ; adopté sur mot. Laurier, comme mesure du gouvernement, 4063 ; en comité, 4336 ; 3e l. et adop. 4338.
Fête de Victoria (int.) 5306.
Presqu'Ile, achat et réparations d'un quai (sub.) 5863 et suiv.

HUGHES, James J. (King, I.P.-E.) :

Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2071.

HUGHES, Samuel (Victoria-nord, Ont.) :

Général Hutton et lieut.-col. Sam. Hughes, correspondance (mot.) 116 ; 377.
Guerre Sud-africaine, solde de la Batterie C (observ. sur mot. Clarke pour doc.) 131.
Chemins de fer, débat sur mot. Fielding pour comité des sub., 174 ; subventions (int. Hughes) 205.
Compagnie de construction d'Owen-Sound (int.) 207.
Dragueur Hackett (int.) 207.
Bolsover, déplacement du bureau de poste de (int.) 211.
Service météorologique (sub.) 296.
Subventions des municipalités aux chemins de fer (int.) 337.
Intercolonial, freins à air comprimé et crochets d'attelage (int.) 342.
Général commandant (int.) 345.
Câble transpacifique (débat sur mot. Mulock pour comité sur résol.) 929 et suiv.
Guerre Sud-africaine, solde des troupes coloniales (observ.) 931.
Bill n° 2) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900 (en comité) 1078.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1133.
Travaux publics (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du Saint-Laurent, 1217.
Brevets au ministère de l'Agriculture (int.) 1285.
Colonel Van Wagner, retraite (mot. pour doc.) 1295.
Encouragement à la pratique du tir (mot. et débat) 1311.
Ecole d'Etat-major (mot.) 1317.
Guerre Sud-Africaine—intervention du Canada (débat sur résol. Bourassa) 1386.
Intercolonial (int.) 1626.
Correction des "Débats" (observ.) 1835.
Bill (n° 13) concernant la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2007.

HUGHES, Samuel—Suite.

Comité judiciaire du Conseil privé (int.) 2449.
Lieut-colonel Van Wagner (int.) 2622.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2865.
Milice régulière, pension à l'état-major (débat sur mot. Prior) 3073.
Souris, Pointe de Knight, I.P.-E., consolidation du brise-lames (sub.) 3538 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, réclamation, communic. par bateaux (résol. Fielding) observ. 4791 et suiv.
Service à la vapeur entre Saint-Jean et Glasgow (sub.) 4863 et suiv.
Confédération autralienne (int.) 4963.
Bill (n° 133) pensions aux militaires (sur mot. pour 3e l.) 4965.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough (sub.) 5619 et suiv.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie de terminus, et de chemin de fer de Québec (en comité) 5650 et suiv.
Chemin de fer de Kingston à Pembroke (sub.) 5673.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières canadiennes (en comité) 5694.
Subventions aux chemins de fer d'Ontario (int.) 5695.
Immigration japonaise, restrictions (int.) 5697.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat, 5932—36.
Officiers canadiens, commissions dans armée anglaise et gendarmerie d'Afrique, correspondance entre le Gouverner général et M. Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies (débat sur mot. Bourassa pour doc.) 6004.

HYMAN, Charles S. (London) :

Bill (n° 12) concernant la Compagnie d'Assurance Mutuelle contre le feu, de London, Canada, 1ère l., 241 ; 2e l., 336 ; en comité, 2983 ; 3e l., 2984.
Bill (n° 68) concernant la Compagnie manufacturière McClary, 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; 3e l., 2987.
Budget—voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1577.
Milice régulière, pension à l'état-major (débat sur mot. Prior) 3073.
Bill (n° 120) Ancien Ordre des Forestiers du Canada, haute cour subsidiaire, débat sur mot. pour 3e l., 4444 et suiv.

INGRAM, Andrew B. (Elgin-est) :

Bill (n° 2) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900 ; 1ère l., 20 ; mot. pour 2e l., 95 ; 214 ; en comité, 1075.
Guerre sud-africaine, tombeaux des soldats canadiens (int.) 63.
" Wabash ", réparations aux locomotives de la Compagnie du (int.) 64.
Recensement, commissaire dans Elgin-est (int.) 65 ; 1291.
Hôtel des Monnaies (int.) 65.
Monnaies usées ou mutilées (int.) 65.
Phares et service côtier (sub.) station de sauvetage, et récompenses, 264 et suiv.
Inspecteurs, gardes-pêche, etc., appointements et déboursés, 302.
Arsenal de Saint-Thomas (int.) 520.
Loyer des salles du club du 25e Bataillon (int.) 521.

INGRAM, Andrew R.—Suite.

Havre de Port-Stanley (int.) 521 ; de Port-Burwell (int.) 521 ; de Port-Bruce (int.) 522.
Paiement à Ralph Jones (int.) 524.
Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 614.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 671.
Havre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1264.
Education technique (int.) 1291.
Port-Colborne (int.) 1438.
D. J. O. Donoghue (int.) 1626.
Port-Colborne, montants dépensés pour havre (int.) 2203.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2841 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2890 et suiv.
Recensement (sub.) 2922 ; 3124 et suiv.
Edifice public de Rossland (sub.) 3167.
Travaux, appointements des aides et surveillants (sub.) 3172 et suiv.
Cheverie, prolongement du brise-lames (sub.) 3226 et suiv.
Explication personnelle Kendry, télégramme McGregor (observ.) 3440 et suiv.
Milice (sub.) soldes et allocations, 3470.
Conseil du Travail (sub.) 3866 ; 3913.
Recensement (sub.) 3981 ; 4034.
Bill (n° 120) concernant l'Ancien Ordre des Forestiers du Canada, en comité, 4096.
Intercolonial—pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4249.
Immigration, appointements des agents (sub.) 4921 et suiv.
Rails d'acier (sub.) 5399.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough (sub.) 5625.
Edifices du parlement, rallonge, ascenseurs (sub.) 5784.
Saint-Thomas, salle d'exercices et arsenal (sub.) 5803.
Arpenteur général, min. de l'Intérieur, bureaux, mobilier, etc. (sub.) 5814.
Bill (n° 112) concernant Compagnie de chemin de fer de Montréal et des comtés du Sud (en comité) 6006.

JOHNSTON, Alexander (Cap-Breton) :

Sauvages de la réserve de Sydney (int.) 1293.
Chemin de fer entre Sydney et East-Bay, projet de construction (mot. pour doc.) 1295.
Rails d'acier (sub.) 5394.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières canadiennes (en comité) 5514 et suiv.
Service à la vapeur—entre Montréal, Québec et Manchester en été, et Saint-Jean, Halifax et Manchester en hiver (sub.) 5889.

JOHNSTON, Robert (Cardwell) :

Fil d'engerbage, fabrication et vente (observ. sur mot. Blain) 236.
Commissaire du recensement pour Cardwell (int.) 338.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 496 et suiv.
Indemnité parlementaire, aug. (débat sur mot. Laurier pour comité sur résol.) 5717.

KAULBACH, Charles E. (Lunenburg) :
Mise en conserve du homard à Anticosti (int.) 1629.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés au commerce (en comité) 2415 ; 2462 et suiv.
Intercolonial, rails d'acier et attaches (sub.) 2689 et suiv.
Sauvages de la Nouvelle-Ecosse, grains de semence (sub.) 2814.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 3106.
Parrsborough, reconstruction des travaux de protection à la grève (sub.) 3230.
Milice (sub.) : soldes et allocations, 3459 et suiv.; exercices annuels, 3494.
Recensement (sub.) 3992.
Pensions aux membres des corps permanents de la milice canadienne (débat sur résol. Borden) 4321.
Bill (n° 121) modifiant acte des postes, en comité, 4333.
Canaux, étude et inspections (sub.) 4398.
Pavillon canadien dans ports étrangers (observ.) 4738
Service à la vapeur entre Saint-Jean, Halifax et Londres (sub) 4871 et suiv.
Chemin de fer, d'Halifax au chemin de fer Central, Nouvelle-Ecosse, 5681 et suiv.
Traité Bond-Blaine (observ.) 5943 et suiv.
Pavillon canadien dans ports étrangers (observ.) 6085.

KEMP, Albert E. (Toronto-est) :
Toronto, rapport, juin 1900, par ingénieurs Jennings et Roy concernant port de (mot. pour copie) 77.
Tarif différentiel entre l'Allemagne et le Canada (int.) 86.
Chenaux du Saint-Laurent, profondeur des (int.) 207.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1113.
Transport des marchandises (int.) 1628.
Elévateur à grain d'Halifax (int.) 1628.
Budget—voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1723.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3409.
Ile du Prince-Edouard, réclamation, communic. par bateaux (résol. Fielding) observ. 4797 et suiv.
Agents commerciaux (int.) 4842.
Port de Toronto, dragage, etc. (sub.) 5849.

KENDALL, Arthur S. (Cap-Breton) :
Loi relative aux aubains (int.) 202.
Boitte, frais de mise en entrepôt frigorifique (sub.) 328.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 709.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 716.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 881.
Exposition de Paris (sub.) 982.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2384.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 3105.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3428.
Rails d'acier (sub.) 5338.
Employés du gouvernement, salaires (int.) 6084.

KENDRY, James (Peterborough-ouest) :
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2264.
Explication personnelle, télégramme McGregor publié par la Daily Evening Review, de Peterborough, 3435.
Canal de la vallée de la Trent (observ.) 5543.

LANCASTER, Edward A. (Lincoln et Niagara):
Niveau des eaux des grands lacs (int.) 94.
Bill (n° 4) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 103 ; 2e l., 214.
Bill (n° 5) modifiant l'acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 667.
Canal Welland, écluse n° 24 (int.) 1629 ; volume d'eau (int.) 1630.
Approvisionnement d'eau à Sainte-Catherine, Ont. (int.) 109.
Travaux au havre de Port-Colborne (int. 827.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2059.
Inscription des électeurs (int.) 2246.
Salle d'exercices militaires à Brockville (int.) 2446.
Bill (n° 70) en comité, 3482 et suiv.
Recensement (sub.) 3960 ; 4032 et suiv.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4108 et suiv.

LaRIVIERE, Alphonse A. C. (Provencher) :
Révision des statuts (int.) 66.
Terres fédérales (int.) 66.
Prêts aux Mennonites du Manitoba (int.) 66.
Arpentage dans le sud-est du Manitoba (int.) 82.
Sauvages de la rivière aux Roseaux (int.) 82.
Terrains affectés aux fins scolaires, Manitoba (int.) 70 ; transport à la législature du Manitoba (mot. pour copie de documents y relatifs) 88.
Service postal au parlement (int.) 100.
Les facteurs de Winnipeg (int.) 106.
Application de l'Acte de libération conditionnelle des détenus (int.) 107.
Avances aux colons du Manitoba, 107.
Bill (n° 3) oncernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 640.
Bill (n° 36) concernant la Compagnie du chemin de fer Great Northwestern, 1re l., 711 ; 2e l., 1074 ; 3e l., en comité, 1952.
Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et de l'Ouest, 1ère l., 913 ; 2e l., 1231 ; 3e l., 3286.
Terres fédérales—dépenses imputables sur le capital—arpentages, fonctionnaires (sub.) 1404.
Chevaux pour l'armée anglaise (int.) 2034.
Terrains des écoles, Manitoba, relevé relatif à vente (mot. pour doc.) 2246.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés au commerce (en comité) 2411 ; 2458 et suiv.
Recensement (sub.) 3134 et suiv.
Bill (n° 118) amendant l'Acte du Territoire du Yukon et concernant l'administration de la justice dans ce Territoire (en comité) 3154.
Commission géologique (sub.) 3844 et suiv.
Conseil du Travail (sub.) 3878.
Listes d'électeurs, dépenses imprévues (sub.) 3987.
Bill (n° 26) concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, en comité, 4092.

LaRIVIERE, Alphonse A. C.—Suite.

Vente des terres scolaires (mot. pour rapport plus complet) 4278.
Bill (n° 117) concernant l'empaquetage ou la vente de certaines denrées (en comité) 4834 et suiv.
Bill (n° 103) concernant contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5175.
Bill (n° 89) concernant la Compagnie de pouvoir hydraulique et d'estacades des Grandes-Chutes (mot. pour 3e l.) 5361.
Terrains affectés aux fins scolaires, commission d'enquête (int.) 5827.

LAURIER, Très Honorable sir Wilfrid, G.C.M.G. (Québec-est) :

Election de l'Orateur, 1.
Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office, 1ère l., 5.
Prise en considération du discours du Trône (mot.) 6.
Comités permanents (mot.) 7 ; 51 ; 102.
Opposition, félicitations au nouveau chef de l', 7.
Message de S. E., Economie interne, 8.
Décès de la reine Victoria (discours) 9.
Adresse à Edouard VII, message au Sénat (mot.) 19 ; 81.
Besogne de la Chambre : Adresse en réponse au discours du Trône, priorité (mot.) 20.
Adresse en réponse au discours du Trône (discours) 43.
Orateur suppléant, nomination (mot.) 48.
Obligations et garanties enregistrées au département du secrétaire d'Etat du Canada ; exercice expiré 30 juin 1900 (état produit) 50.
Rapports des différents départements (obser.) 51.
Chemins de fer (observ. sur mot. MacLean) 56.
Représentation du Canada à l'ouverture du parlement australien (rép. à int. Brock) 68.
Longs discours (observ. sur mot. Charlton) 76.
Débats, comité des (mot. 81) ; observ. sur mot. Monk) 242.
Prince-ouest, élection de, vol de boîtes de scrutin (rép. à int. Hackett) 84.
Tarif différentiel entre l'Allemagne et le Canada (rép. à int. Kemp) 86.
Terrains affectés aux fins scolaires, Manitoba, transport à la législature du Manitoba, (rép. à mot. LaRivière pour copie de documents y relatifs) 88.
Rapports des ministères, impression des (rép. à int. Clarke) 92.
Guerre sud-africaine, scrip aux membres des contingents (rép. à int. McCormack) 93.
Niveau des eaux des grands lacs (rép. à int. Lancaster) 94.
Bibliothèque du parlement (mot. pour comité) 102.
Comité mixte des impressions (mot.) 102.
Guerre sud-africaine, opinion du gouvernement canadien (rép. à int. Bourassa) 106 ; nouveau contingent (rép. à int. Wallace) 136.
Approvisionnement d'eau à Sainte-Catherine, Ont. (rép. à int. Lancaster) 109.
Rapport de l'auditeur général (rép. à int. Clarke) 111.
Nomination de M. Lionel Dansereau à la Chambre des communes (rép. à int. Taylor) 111.

LAURIER, Très Honorable sir Wilfrid—Suite.

Impressions de l'Etat (rep. à int. Clarke) 115.
Droits sur le bois (rép. à mot. Bennett) 116.
Rapport du secrétaire d'Etat, exercice finissant 30 juin 1900 (prod.) 136.
Ajournement, Mercredi des Cendres (mot. 138.
Secrétariat d'Etat (sub.) 183.
Législation, dépenses éventuelles (sub.) 198.
Comité des comptes publics (rép. à observ. Borden, Halifax) 200.
Ex-députés et candidats nommés à des emplois publics (rép. à int. Clarke) 202.
Chemin de fer de prolongement vers l'est, et gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, arbitrage (rép. à int. Tupper) 206.
Affaires du gouvernement (rép. à observ. R. L. Borden) 213 ; 1192.
Blocs de sciage coupés et exportés (observ. sur mot. Bennett) 226.
Fil d'engerbage, fabrication et vente (observ. sur mot. Blain) 240.
Liste du service civil du Canada pour 1900, production, 242.
Listes électorales de Montréal (rép. à int. Monk) 340.
Mise en vigueur de la loi relative aux aubains (rép. à int. Clarke) 340.
Comité d'hygiène publique (rép. à int. Robinson) 340.
Terre-Neuve et le Canada (rép. à int. Clarke) 341.
Le 24 mai (rép. à int. Bruce) 341.
Modification à l'Acte de tempérance du Canada (rép. à int. Wilson) 345.
Bills d'intérêt privé, prolongation de délai (observ. sur mot. Flint) 431.
Câble transpacifique (mot. pour comité général) 443.
Serment du couronnement (observ.) sur mot. Costigan) 444.
Duc et duchesse de Cornwall et d'York, visite (observ.) 446 ; (rép. à int. Northrup) 525 ; rép. à int. Prior) 823 ; 1093 ; 1320.
Rapport de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, moins ce qui concerne le Yukon (prod.) 525.
Nouveaux navires de l'Etat, à la Colombie Anglaise (observ. sur mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 531.
Bill (n° 5) modifiant l'acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 664.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 718 ; 799.
Recensement, nomination d'un commissaire dans Dorchester (rép. à int. Morin) 823.
Préséance des mesures du gouvernement, le jeudi (mot.) 913.
Motion pour comité des subsides, 931.
Bill (n° 2) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900 (en comité) 1075 et suiv.
Bill (n° 10) modifiant l'Acte des poids et mesures (débat sur mot. Smith pour 2e l.) 1085.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains, 1ère l., 1090 ; mot. pour 2e l. et débat, 2507 ; en comité, 4739 ; mot. pour 3e l. 5183 ; 3e l. et adop. 5184.
Médailles pour longs états de service (rép. à int. Clarke) 1091.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l., et amendement) 1155, 1158 et suiv.
Canada et Terreneuve (rép. à int. Gourley) 1288.

LAURIER, Très Honorable sir Wilfrid—Suite.
Yukon—chemin de fer, réclamation Mann et Mackenzie (rép. à int. Tupper) 1289.
Education technique (rép. à int. Ingram) 1292.
Droits sur le bois (observ. sur mot. Bennett) 1296.
Communications avec l'Ile du Prince-Edouard (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 1310.
Pension de retraite aux membres des corps permanents de la milice canadienne (observ. sur mot. Prior) 1311.
Guerre sud-africaine—intervention du Canada (débat sur résol. Bourassa) 1358.
Moore, Wm., destitution (rép. à int. Culbert) 1437.
Gallant, F., frais de route (rép. à int. Hackett) 1437.
Port-Colborne (rép. à int. Ingram) 1438.
Canal Lachine (rép. à int. Monk) 1438.
Divorce, modification de la loi de (débat sur mot. Britton) 1456.
Bill (n° 33) concernant la fête de Victoria (observ. sur mot. Horsey pour 2e l.) 1473.
Besogne de la Chambre (mot. pour préséance des affaires du gouvernement le lundi) 1534.
Edifices loués par le gouvernement à Ottawa (rép. à int. Bennett) 1621.
Ile du Prince-Edouard, commuications (rép. à int. Hackett) 1623.
Yukon—édifices publics à Dawson (rép. à int. Tupper) 1624.
D. J. O'Donoghue (rép. à int. Ingram) 1627.
Budget—voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1655.
Grand Falls, compagnie hydraulique, requête (rép. à M. Costigan) 1699.
Salle d'exercices militaires à Vancouver (rép. à int. Prior) 1788.
Expédition au pôle nord, projet Bernier (rép. à int. Monk) 1837.
Comité des bills d'intérêt privé (mot.) 1998.
Comité des chemins de fer (mot.) 1998.
Bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2026.
Traduction et impression des " Débats," (rép. à int. Ethier) 2033.
Inscription des électeurs (rép. à int. Lancaster) 2246
Compagnie de transport du Grand Nord (rép. à mot. Oliver) 2394.
Le premier ministre membre du Conseil privé d'Angleterre (rép. à int. Bourassa) 2395.
Comité Judicaire du Conseil privé (rép. à int. Hughes) 2449.
Edifice public à Toronto Jonction (débat sur observ. Wallace) 2453.
Besogne de la Chambre, préséance des mesures du gouvernement, le mercredi, après interp. (mot.) 2455.
Vacances de Pâques (mot.) 2456.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis) 2586 et suiv.
Bill (n° 119) établissant certaines dispositions nécessitées par le changement de règne, 1ère l., 2621; 2e l., 3148; en comité, 3148 ; 3e l., 3148.
Liste des électeurs dans le comté de King, N.-B. (rép. à int. Fowler) 2625.
Grève à Valleyfield (débat sur mot. Monk pour doc.) 2659.
Ancien ordre des Forestiers (observ. sur mot. Flint) 2756.
Comités permanents, nomination de membres (mot.) 2757.
Organisations ouvrières (rép. à int. Clarke) 2760.

LAURIER, Très Honorable sir Wilfrid—Suite.
Barrage à l'entrée de la Thames (rép. à observ. Stephens) 2837.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2857.
Subsides, mot. pour comité, 2879.
Nomination de Juges dans Ontario (rép. à observ. Bennett) 2881.
Bill (n° 38) concernant Compagnie de transport de Grand-Nord (débat sur mot. Oliver pour renvoi au comité des chemins de fer, de son sixième rapport) 2931.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 3042.
Compagnie d'assurance de l'Ouest (rép. à mot. McCarthy) 3242.
Affaires judicaires dans la province de Québec (rép. à int. Lemieux) 3244.
Bills réservés (rép. à int. Bruneau) 3244.
Cour de l'Echiquier, besogne (rép. à int. Fortin) 3245.
Comité des comptes publics (rép. à observ. R. L. Borden) 3343.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.) : solde de l'effectif, 3513 ; uniformes, réparations, médicaments, papeterie, etc., 3515 ; édifices nouveaux et réparations, 3518 ; indemnités aux membres de la police pour blessures, 3518.
Police à cheval du Yukon (sub.) 3518.
Exposition de Paris, agence du Canada, appointements et dépenses imprévues (sub.) 3520 et suiv.
Archives du Canada au bureau du Conseil privé, classement (sub.) 3524.
Documents publics, publication par le Canadian Mining Institute (sub.) 3524.
Décès de la reine, dépêche du ministre des Colonies en réponse à adresse du parlement (communic.) 3525.
Paiements au " Progrès " de Windsor, Ont. (rép. à int. Clancy) 3530.
Colombie Anglaise, ouvertures du gouvernement (rép. à int. Morrison) 3531.
Le 24 mai, fête publique (rép. à int. MacLean) 3613.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3636 et suiv.
Chinois et Japonais, immigration (rép. à int. Morrison) 3717.
Steamer Willamette (rép. à int. Prior) 3719 ; 4064.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3784.
Nouvelle-Ecosse, réclamations, arbitrage (mot. pour prod. de doc.) 3828.
Acte de Tempérance du Canada (rép. à int. Taylor) 3830.
Grève à Valleyfield (débat sur observ. Loy) 3841.
Rencensement (sub.) 3876.
Le 24 mai fête publique, ot. pour adop. du Bill (n° 33) 4063.
Bill (n° 26) en comité, 4074.
Courriers sur chemins de fer (rép. à int. Monk) 4102.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4135 et suiv.
Traitement des juges (débat sur résol. Fitzpatrick) 4152.
Subsides, mot. pour comité, 4160.
Besoins de la Colombie Anglaise (rép. à observ. Prior) 4187 et suiv.
Canal de la Trent, construction (sub.) 4346.
Bill (n° 133) pensions aux officiers d'état-major et aux soldats de la milice régulière, 1ère l., 4426 ; 2e l., 4826 ; en comité, 4826 ; mot. pour 3e l., 4964.

LAURIER, Très Honorable sir Wilfrid—Suite.
Paris, agence, appointements et dépenses casuelles (sub.) 4426.
Conseil privé du roi au Canada (sub.) 4429.
Milice (sub.) gratification au lieut-colonel McGill et au lieut Dingley, compensation au lieut McLeay et à MM. W. E. Fegan et Amable Frigon, 4441.
Frontière de l'Alaska (rép. à int. Prior) 4494.
Police Baden-Powell, enrôlement de constables (rép. à mot. Bourassa pour doc.) 4495.
Bill (n° 103) concernant contrat entre la législature du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (sur mot. McIsaac pour comité) 4605 et suiv.
Police à cheval, pour terminer service de l'année (sub.) 4711 ; pour payer chirugien auxiliaire W. E. Thompson (sub.) 4714.
Hon. Wm. Mulock, allocation comme représentant du Canada à l'inauguration de la confédération d'Australie (sub.) 4727, 4728.
Hastings-ouest, siège vacant (rép. à int. Northrup) 4734.
Besogne de la Chambre (mot. pour séance additionnelle de 11 heures A.M. à 1 heure P.M. à compter du 13 mai) 4736.
Bill (n° 131) juges des cours provinciales (en comité) 4757.
Ile du Prince-Edouard, communication par bateaux (résol. Fielding) observ. 4771 et suiv.; 4800.
Comité d'Agriculture, réunion (rép. à int. Wilson) 4843.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 4887.
Confédération australienne (rép. à int. Hughes) 4963.
Duc et Duchesse d'York, visite (rép. à int. Robinson, Elgin) 4963.
Subsides (mot. pour comité) 4990.
Bills d'intérêt privé, question d'ordre (rép. à M. Charlton) 5027.
Bill (n° 103) concernant contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5169.
Yukon—traitement des magistrats (résol.; motion pour comité) 5182.
Service de steamers entre le Canada et la France, résol. Cartwright (sub.) débat, 5192.
Monument au général Montgomery (rép. à int. Clarke) 5303.
Fête de Victoria (rép. à int. Horsey) 5306.
Duc et Duchesse d'York, visite (rép. à int. Hackett) 5307.
Bill (n° 142) concernant la corporation des commissaires du hâvre de Montréal, 1ère l., 5307 ; 2e l., 5574 ; en comité, 5574 ; 3e l., 5574.
Bill (n° 106) concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rive-sud (en comité), 5368.
Commission sino-Japonaise, dépenses (sub.) 5405.
Police à cheval du Nord-Ouest, pour lui rembourser secours aux métis en détresse au Nord-Ouest (sub.) 5405.
Commerce interimpérial (rép. à int. Clarke) 5421.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5442.
Bill (n° 141) modifiant l'Acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 5494.

LAURIER, Très Honorable sir Wilfrid—Suite.
Bill (n° 45) modifiant l'Acte du câble transpacifique, de 1899, (en comité) 5494 et suiv.
Compagnie de téléphone Bell (observ. sur bill n° 101) 5499.
Brevet, prolongation de durée, requête d'Eudora Sibbald (rép. à mot. Cowan) 5573.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country Harbour et Guysborough (sub.) 5607 et suiv.
Chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, Jonction de la Chaudière, et embranchement Saint-François du chemin de fer de Témiscouata (sub.) 5628 et suiv.
Chemin de fer, de Caplin à Paspébiac (sub.) 5645.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec (en comité) 5649 et suiv.
Chemin de fer, de Roberval vers la Baie James (sub.) 5686.
Bill (n° 147) modifiant l'Acte de représentation des Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 5687 ; mot. pour radiation, 5943 ; 6068.
Bill (n° 148) modifiant le Code Pénal de 1892, 1ère l., 5687 ; 2e l., 5915 ; en comité, 5916 ; 3e l., 5916.
Fil d'engerbage (rép. à int. Blain) 5696.
M. le juge Robertson (rép. à int. Stephens) 5696.
Immigration japonaise, restrictions (rép. à int. Hughes) 5697.
Monument au général Montgomery (rép. à int. Clarke) 5697.
Pénitenciers, résol. pour nom. d'un second inspecteur (en comité) 5698.
Nomination d'un juge de la cour de Comté, à Vancouver, C.A. (en comité sur résol.) 5703.
Bill (n° 150) modifiant l'Acte concernant les juges des cours provinciales, 1ère l., 5709 ; 2e et 3e l., 5915.
Plomb, prime sur affinage (mot. pour comité sur résol.) 5709.
Indemnité parlementaire, aug. (mot. pour com. sur résol. et débat) 5710.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dette (débat sur mot. Murray pour doc.) 5724 et suiv.
Intercolonial (sub.) 5774 et suiv.
Bill (n° 155) amendant la loi des pénitenciers, 1ère l., 5827 ; 2e et 3e l., 5939.
Bill (n° 151) relatif au Sénat et à la Chambre des communes, 1ère l., 5828 ; 2e l., 5940 ; en comité, 5940 ; 3e l., 5942.
Primes sur le plomb (débat sur mot. Fielding pour comité sur résol.) 5837.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 5904.
Service à la vapeur—entre Saint-Jean et Liverpool (sub.) 5909.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat ; 5924-5935.
Pénitencier de Saint-Vincent de Paul (rép. à int. Fortin) 5938.
Monument au général Montgomery (rép. à int. Clarke) 5939.
Bills d'intérêt privé (besogne de la Chambre) rép. à int. Monk, 5939.
Intercolonial—pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement vers l'est, N.-E. (sub.) 6007 et suiv.
Réclamation Mackenzie et Mann (mot. pour ordre de produire doc.) 6065.
Caractère des débats de la Chambre (rép. à observ. MacLaren) 6076 et suiv.

LAVELL, John Reeve (Leeds et Grenville) :

Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2287.

LAVERGNE, Louis (Drummond et Arthabaska) :

Commis de la malle dans le Sud-africain (int.) 1475.

LEFURGEY, Alfred A. (Prince-est) :

Port et brise-lames de Summerside (int.) 83.
Administration de la justice (sub.) 197.
Service postal pendant l'hiver (sub.) 269 et suiv.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 502.
Ile du Prince-Edouard, malles (int.) 825.
Le Stanley (mot. pour doc. au sujet de l'emploi de ce steamer) 561.
Exposition de Paris (sub.) 980 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, communications (mot. pour doc.) débat, 1296 ; chemin de fer, requête pour embranchement (int.) 2204 : service postal dans le comté de Prince (int.) 2205.
Gordon-Point, I.P.-E., requête pour jetée (int.) 2204.
Brise-lames de Rocky-Point, I.P.-E. (int.) 2624.
Règlements concernant la pêche du homard (int.) 1625.
Service de la malle dans l'Ile du Prince-Edouard (observ.) 3339.
Summerside, port, brise-lames (sub.) 3543.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4424 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, récl. et communic. par bateaux (résol. Fielding) observ. 4789 et suiv.
Blind-River, quai (sub.) 5859.

LEGRIS, Joseph H. (Maskinongé) :

Prime sur le sucre de betterave (observ. sur mot. Sproule) 365.
Impressions du parlement, débat sur mot. Parmelee pour adop. du 5e rapp. du comité mixte des impressions, 5292.

LEMIEUX, Rodolphe (Gaspé) :

Steamers du gouvernement, entretien et réparations (sub.) 255.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 643.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 796.
Exposition de Paris, décorations aux commissaires et exposants (in.) 1028.
Bill (n° 55) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Arnprior et de Pontiac, 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., en comité, 2241.
Compagnie métropolitaine d'assurance sur la vie (int.) 1290.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2228.
Bill (n° 38) Compagnie de transport du Grand-Nord, débat sur mot. Oliver pour renvoi au comité des chemins de fer, de son 6ième rapport), 2933.
Affaires judiciaires dans la province de Québec (int.) 3244.
Ile du Prince-Edouard, réclamation, communication par bateau (résol. Fielding) observ. 4816 et suiv.

LEMIEUX, Rodolphe—Suite.

Bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du Sud (en comité) 5512 ; 6006.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dette (observ. sur mot. Murray pour doc.) 5726.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat, 5930.

LENNOX, Haughton (Simcoe-ouest) :

Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 682.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 801.
Transport de la malle entre Alliston et Rosemont (int.) 1629.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1978 et suiv.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2527.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3804 et suiv.
Recensement (sub.) 4028.
Bill (n° 130) pour faire droit à James Ward McDonald, 1ère l., 4491 ; 2e l., 5181 : 3e l., 5655.
Port de Toronto, dragage, etc. (sub.) 5855.

LOGAN, Hance J. (Cumberland) :

Bill (n° 69) constituant en corporation la compagnie de pouvoir hydraulique du Saint-Laurent, 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; 3e l., 5178.
Grève à Valleyfield (débat sur mot. Monk pour doc.) 2653 ; (débat sur observ. Monk) 4669.
Bill (n° 26) concernant le Pacifique Canadien, en comité, 4080.
Rails d'acier (sub.) 5398 et suiv.

LOY, George M. (Beauharnois) :

Grève de Valleyfield (observ. et débat) 3830 et suiv.; (débat sur observ. Monk) 4652.

MADORE, Joseph Alexandre C. (Hochelaga) :

Bill (n° 3) concernant l'usure, 1ère l., 21 ; (mot. pour 2e l. et débat) 625 et suiv.

MALOUIN, Albert (Québec-centre) :

Bill (n° 67) constituant en corporation la compagnie de Terminus et de chemin de fer de Québec, 1ère l., 1474 ; 2e l., 1828 ; en comité, 5648 ; 3e l., 5654.
Bill (n° 86) concernant la compagnie du chemin de fer Transcanadien, 1ère l., 1785 ; 2e l., 2241 ; retiré, 5694.

MARCIL, Charles (Bonaventure) :

Adresse en réponse au discours du Trône, 31.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1838.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2239.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3752.
Impressions du parlement, débat sur mot. Parmelee pour adop. du 5e rapp. du comité mixte des impressions, 5294.
Terres aux chemins de fer, concessions (int.) 5299.
Chemin de fer, de Caplin à Paspébiac (sub.) 5646.

MARTINEAU, Pierre R. (Montmagny) :
Recensement, allocations aux commissaires et énumérateurs (int.) 828.
M. Elzéar Collin, garde-pêche (int.) 5305.

MATHESON, Joseph (Richmond, N.-E.) :
Intercolonial—plaques tournantes plus grandes (sub.) 4245.

MAXWELL, George Ritchie (Burrard) :
Bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer de Vancouver à l'Ile Lulu, 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., 3286.
Bill (n° 58) en comité, 3290 et suiv.

MONK, Frederick D. (Jacques-Cartier) :
Chemins de fer (observ. sur mot. Maclean) 60 ; subventions, de 1896 à 1900 (amend. à mot. Wilson pour état détaillé) 88.
Paiements au Grand Tronc (int.) 108.
Chemins de fer, débat sur mot. Fielding pour comité des sub., 163.
Frais de gestion (sub.) 177 et suiv.
Chemins à barrières de Montréal, obligations de la commission des (int.) 206.
Bill (n° 14) constituant en corporation la Compagnie d'Assurance sur la vie, dite " Century," 1ère l., 242 ; 2e l., 823 ; 3e l., 2032.
Comité des Débats, mot., nomination de MM. Richardson et McCreary, 242.
Steamers du gouvernement, entretien et réparations (sub.) 251 et suiv.
Listes électorales de Montréal (int.) 340.
Banque Ville-Marie (int.) 340.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 483 et suiv.
Nouveaux navires de l'Etat, à la Colombie Anglaise (observ. sur mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 528.
Canada et Italie, relations commerciales (mot. pour copie de correspondance) débat, 534.
Chemins à barrières de l'Ile de Montréal (mot. pour doc. au sujet de recettes et dépenses, etc.) 562.
Intercolonial—location des anciens bureaux du " Herald " de Montréal (int.) 622.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 637.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 665.
Besogne de la Chambre, Bill (n° 14) remarques sur impression et distribution, 748.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 769.
Canal Lachine (int.) 1438 ; pont à la Côte Saint-Paul (mot. pour doc. , et débat) 2641.
Bruce-nord, élection (observ.) 1617.
Guerre—sud-africaine, haches pour les troupes anglaises (int.) 1631.
Terrains de l'artillerie à Longueuil (int.) 1834.
Exportation du grain, commission royale (mot. pour doc.) 1836.
Expédition au pôle nord, projet Bernier (int.) 1836.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2123.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2234.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis) 2589.
Barrières à peage de Montréal (mot. pour état des recettes et dépenses et pour état fourni aux porteurs d'obligations) débat, 2625.

MONK, Frédérick D.—Suite.
Grève à Valleyfield (mot. pour doc.) 2643.
Bill (n° 32) concernant l'inspection et la marque des colis contenant des fruits destinés au commerce (en comité) 5671 et suiv.
Yukon, traitement supplémentaire du juge (sub.) 2706.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2740.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2839 et suiv.
Bill (n° 29) modifiant l'Acte des terres fédérales (en comité) 2873 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2887.
Fermes modèles (sub.) 2903.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.) 2929.
Canal de Carillon, jetée conductrice, reconstruction (int.) 3049.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 3103 et suiv.
Rideau-Hall, y compris terrains (sub.) 3212.
Commissaires du hâvre de Montréal (int.) 3245, 3337.
Intercolonial—William L. Prince (int.) 3246.
Bill (n° 61) en comité, 3296.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3297.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3753.
Grève de Valleyfield (débat sur observ. Loy) 3830 et suiv.
Conseil du Travail (sub.) 3886.
Courriers sur chemins de fer (int.) 4101.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4133 et suiv.
Intercolonial—pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4258.
M. le Dr Lalonde, député de Vaudreuil (int.) 4276.
Navigation dans le Saint-Laurent inférieur (int.) 4313.
Canal de Lachine, réparations (sub.) 4471 et suiv.
Canal de Chambly, réparations (sub.) 4472 et suiv.
Robert Coulter, services (sub.) 4474.
Bill (n° 129) concernant la Cie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, 1ère l., 4491 ; 2e l., 5181 ; 3e l., 5655.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières du Canada (en comité) 4517 et suiv.
Grève de Valleyfield (observ. et débat) 4625 et suiv.
Ferme modèle (sub.) 4686.
Arts, agriculture et statistique, annuaire (sub.) 4697.
Police à cheval, pour terminer service de l'année (sub.) 4713.
Douanes, appointemets et dépenses casuelles (sub.) 4714.
Eclusiers, travail le dimanche (int.) 4733.
Bill (n° 47) importation et emploi des aubains (en comité) 4748.
Juges des cours provinciales (Bill n° 131) en comité, 4756.
Ile du Prince-Edouard, réclamation, communication par bateaux (résol. Fielding) observ., 4820 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, résol. Cartwright (débat) 5188 et suiv.
Bill (n° 136) modifiant l'Acte des chemins de fer (en comité) 5202 et suiv.
Prêt à la commission du hâvre de Montréal, mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 5219 et suiv.

MONK, Frédérick D.—Suite.

Nouveau steamer pour remplacer le Bayfield (sub.) 5283 et suiv.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dette (débat sur mot. Murray pour doc.) 5723.
Montréal, bureau de poste, réparations (sub.) 5798.
Ile aux Grues, rive nord, quai et achat de terrain (sub.) 5820.
Loi électorale de Québec, requête au gouvernement pour véto, délai (observ.) 5827.
Travaux publics, commis temporaires, aide aux écritures, etc. (sub.) 5872 et suiv.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 5905.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat : 5927.
Bill (n° 112) concernant Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud (en comité) 6005.

MORIN, Jean-Baptiste (Dorchester) :

Yukon—règlements concernant les mines (int.) 115.
Dépense imprévues, en général (sub.) 272 et suiv.
Recensement, nomination d'un commissaire dans le comté de Dorchester (int.) 823.
Havre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1249.
Melle Elizabeth Cayouette (int.) 1438.
Intercolonial, nombre d'employés (int.) 1620.
Lévis, campement, plaintes (int.) 3055.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3417.
Terres des sauvages de Coleraine (int.) 3528.

MORRISON, Aulay (New-Westminster) :

Steveston, envoi de la milice à (int.) 336.
Bill (n° 22) conernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'ouest, 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; 3e l., 3773.
Primes sur le fer et l'acier (observ.) 1192.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2528.
Colombie Anglaise, pêcheries, juridiction provinciale (int.) 3530 ; ouvertures du gouvernement (int.) 3530.
Chinois et Japonais (immigration) (int.) 3717.
Peste bubonique (int.) 3718.
Bill (n° 47) importation et emploi des aubains (en comité) 4744 et suiv.
Pénitenciers, résol. pour nom. d'un second inspecteur (en comité) 5699 et suiv.
Nomination d'un juge de la cour de Comté à Vancouver, C.A. (en comité sur résol.) 5703 et suiv.
Musée Victoria, pour commencer construction (sub.) 5796.

MULOCK, Hon. William (York-nord, Ont.) :

Rapport, exercice expiré 30 juin 1900 (ministère des Postes, 50.
Matières postales dans les districts ruraux, distribution (rép. à int. Clarke) 68.
Craig, John, destitution (rép. à int. Roche) 92.
Yukon—M. le commissaire O'Gilvie (rép. à int. Tupper) 93.
Rama, sauvages du township de (rép. à int. McLeod) 94.
Communications avec l'Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Hackett) 100.

MULOCK, Hon. William—Suite.

Service postal au parlement (rép. à int. LaRivière) 101.
Ministère des Postes (sub.) 190 et suiv. ; aide aux écritures et autre, impressions et papeterie, divers, 194 et suiv. ; service extérieur, appointements et allocations, 447 et suiv.
Loi relative aux aubains (rép. à int. Kendall) 203.
Bolsover, déplacement du bureau de poste de (rép. à int. Hughes) 212.
Millstream, N. B., directeur du bureau de poste de (rép. à int. Fowler) 212.
William Hull, ex-directeur de poste (rép. à int. Barker) 342.
Ministère des Postes : dépenses diverses, 515 ; service ou transport des malles, 516 ; service postal au Yukon, 516.
Câble transpacifique, copie d'acte de convention entre le gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud et la " Eastern Telegraph Company ") production, 822 ; (mot. pour comité sur résol.) débat, 915.
Ile du Prince-Edouard, malles (rép. à int. Lefurgey) 825.
Henderson, H. D., destitution (rép. à int. Brock) 524.
Directeurs de la poste, comté de Pictou, destitutions, contrat pour transport des malles, etc. (rép. à int. Bell) 623.
Transport de la malle à Alma, Ont. (rép. à int. McGowan) 827.
Yukon—Bateaux construits à White-Horse par ouvriers étrangers (rép. à int. Prior) 829.
Bill (n° 45) modifiant l'Acte du câble transpacifique, de 1899, 1ère l., 930 ; 2e l., 5494 ; en comité, 5494 ; 3e l., 5496.

MURRAY, Thomas (Pontiac) :

Bill (n° 62) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Pontiac, 1ère l., 1271 ; 2e l., 1577 ; mot. pour remboursement des frais, 4841.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2361.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3433.
Indemnité parlementaire, aug. (débat sur mot. Laurier pour comité sur résol.) 5718.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dette (mot. pour doc. et observ.) 5721.

MACDONALD, Peter (Huron-est), Orateur-suppléant :

Exposition de Paris (sub.) déc. 984 et suiv.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1101 et suiv.
Message de Son Excellence, budget supplém. (lec.) 5183.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough (sub.) déc., 5626.
Bill (n° 88) Infirmières canadiennes (déc.) 5689.

MACLAREN, Alexander F. (Perth-nord) :

Stratford, gardien du bureau de poste de (int.) 91.

MACLAREN, William Scott (Huntingdon) :

Caractère des débats de la Chambre (observ.) 6070.

MACLEAN, William F. (York-est, Ont.) :
Chemins de fer (observ. et mot.) 52 et suiv.
Besogne de la Chambre, ajournement (int.) 96.
Relations commerciales aves les Etats-Unis (observ.) 133 et suiv.
Chemins de fer, débat, sur mot. Fielding pour comité des sub., 137 et suiv. ; nationalisation, décl. de sir Wm. Van Horne (observ.) 212.
Frais de gestion (sub.) 175 et suiv.
Blocs de sciage coupés et exportés (observ. sur mot. Bennett) 225 et suiv.
Bill (n° 30) modifiant l'Acte des terres fédérales, M. Charlton (observ. sur 1ère l.) 441.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 459 et suiv.
Canada et Italie, relations commerciales (observations sur mot. Monk pour copie de correspondance) 538.
Transport gratuit des membres du parlement (débat sur mot. Robinson) 548 et suiv.
Bill (n° 5) modifiant l'acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 670.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1158 et suiv.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 781.
Câble transpacifique (débat sur mot. Mulock pour comité sur résolution) 921.
Bill (n° 7) relatif à la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc (en comité) 1072.
Bill (n° 2) modifiant l'Acte des élections fédérales (en comité) 1077.
Bill (n° 10) modifiant l'Acte des poids et mesures (débat sur mot. Smith pour 2e l.) 1084.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1094 et suiv.
Bill (n° 65) créant un conseil médical au Canada (observ. sur 1ère l.) 1434.
Divorce, modification de la loi de (débat sur mot. Britton) 1455 et suiv.
Bill (n° 33) concernant la fête de Victoria (observ.) 1472.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1853.
Bill (n° 13) concernant la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2001.
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce (en comité) 2459 et suiv.
Bill (n° 93) concernant enquêtes sur accidents maritimes (débat sur mot. pour 2e l.) 2494 et suiv.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis) 2548 et suiv.
Intercolonial—nouvelles commodités à Halifax (sub.) 2768 et suiv.; dommages au viaduc à Amherst (sub.) 2772 ; rails d'acier et attaches (sub.) 2782.
Bill (n° 13) mot. pour amend., 2804.
Bill (n° 25) en comité, 2804 et suiv.
Bill (n° 61) en comité, 3295 et suiv.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3382.
Le 24 mai, fête publique (int.) 3613.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3645 et suiv.
Bill (n° 26) en comité, 4076.

MACLEAN, Wiliam F.—Suite.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4104 et suiv.
Traitement des juges (débat sur résol. Fitzpatrick) 4150.
Besoins de la Colombie Anglaise (débat sur observ. Prior) 4199 et suiv.
Intercolonial, matériel roulant (sub.) 4298 et suiv.
Pêcheries, inspecteurs, surveillants et gardiens, louage de remorqueurs (sub.) 4675.
Tuberculose, pour prévenir épidémie chez les animaux (sub.) 4710 et suiv.
Allocation à l'Hon. Wm. Mulock comme représentant du Canada à l'inauguration de la confédération d'Australie (sub.) 4728.
Chambre des Communes (sub.) 4729.
Bill (n° 131) Juges des cours provinciales (en comité) 4758 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, réclam.; communic. par bateau (résol. Fielding) observ., 4799 et suiv.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5422 et suiv.
Bill (n° 140) modifiant l'Acte d'inspection de la lumière électrique (en comité) 5470 et suiv.
Compagnie de téléphone Bell (observ. sur bill n° 101) 5500.
Chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, Jonction de la Chaudière et embranchement Saint-François du chemin de fer de Témiscouata (sub.) 5627 et suiv.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec (en comité) 5648 et suiv.
Chemin de fer de Schomberg à Aurora, depuis un point sur Grand Tronc entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg (sub.) 5660 et suiv.
Chemin de fer, de Kingston à Pembroke (sub.) 5672.
Primes sur le plomb (débat sur mot. Fielding pour comité sur résol.) 5834.
Port de Toronto, dragage, etc. (sub.) 5855.
Service à la vapeur—entre Montréal, Québec et Manchester en été, et Saint-Jean, Halifax et Manchester en hiver (sub.) 5883 et suiv.
Juge pour causes de divorce au Nouveau-Brunswick, nomination (sub.) 5891.

McCARTHY, Leighton Goldie (Simcoe-nord) :
Bill (n° 39) modifiant le code pénal, 1ère l., 712.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres ou chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1183.
Havre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1256.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis et amend. MacLean) 2590.
Compagnie d'assurance de l'Ouest (mot. 3242.
Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique (mot.) 3243.
Bill (n° 124) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest, 1re l., 3336 ; 2e l., 3491 ; en comité, 4096 ; 3e l., et adop. 4096.
Bill (n° 125) concernant la Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique, 1ère l., 3336 ; 2e l., 3491 ; 3e l., 4096.
Collingwood, améliorations au port (sub.) 3576 et suiv.

McCARTHY, Leighton Goldie—Suite.

Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3757.
Chemin de fer du Grand Nord du Canada (mot.) 4491.
Compagnie de téléphone Bell (bill n° 101) observ., 5503.

McCORMACK, George (Muskoka et Parry-Sound) :

Guerre sud-africaine, scrip aux membres des contingents (int.) 93.
Brise-lames à Depot-Harbour (int.) 1278.
Chemin de fer, de Burk's Falls à la rivière Magnetawan (sub.) 5680.

McCREARY, William F. (Selkirk) :

Bill (n° 5) modifiant l'acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 669.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 876.
Ecoles, commis, impressions, etc. (sub.) 1400.
Terres fédérales—dépenses imputables sur le capital, arpentages, fonctionnaires (sub.) 1406 ; inspecteurs et agents (sub.) 1417.
Bill (n° 75) concernant la Compagnie canadienne du chemin de fer du Nord, 1ère l., 1611 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 3490.
Bill (n° 87) tendant à fusionner la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Nord et du Manitoba, la Compagnie du chemin de fer de Transfert de Winnipeg (à responsabilité limitée), la Compagnie du chemin de fer du Portage et du Nord-Ouest, et la Compagnie du chemin de fer de Waskada et du Nord-Est, sous le nom de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Nord et du Manitoba, 1ère l., 1919 ; 2e l., l., 2241 ; 3e l., 3773.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2217.
Paiement des officiers d'élection, retard (débat sur observ. Davis) 2398.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente (en comité) 2410.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2518.
Yukon—divers, ministère public, sténographes, enquêtes du coroner, etc. (sub.) 2717.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2734.
Fermes modèles (sub.) 2914.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.) 2928.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 2954; 3039.
Manitoba, ports, rivières et ponts, améliorations (sub.) 4484.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières du Canada (en comité) 4515.
Bill (n° 117) concernant l'empaquetage ou la vente de certaines denrées (en comité) 4835.
Immigration, appointements des agents (sub.) 4951 et suiv.
Bill (n° 88) amendant l'Association des Infirmières canadiennes (en comité) 5518.
Chemin de fer, d'un point de l'embranchement de Stonewall ou Selkirk, C.P.R., jusqu'à rivière des Islandais, par la voie de Gimli (sub.) 5686.

McCREARY, William F.—Suite.

Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières canadiennes (en comité) 5690.
Bill (n° 112) concernant Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du Sud (en comité) 6005.
Caractère des débats de la Chambre (rép. à observ. MacLaren) 6081.

McEWEN, George (Huron-sud) :

Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4984 et suiv.

McGOWAN, John (Wellington-centre) :

Tuberculine à la Grosse-Isle (int.) 85.
Transport de la malle à Alma, Ont. (int.) 827.
Directrice de la poste de Drayton (int.) 1474.
Paiement des officiers d'élections, retard (débat sur observ. Davis) 2400.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 3092.
Indemnité parlementaire, aug. (débat sur mot. Laurier pour comité sur résol.) 5717.

McISAAC, Colin F. (Antigonish) :

Bill (n° 102) concernant l'affermage de certains chemins de fer dans le Manitoba, 1ère l., 2392.
Bill (n° 103) concernant une convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord et certains chemins de fer, 1ère l., 2392 ; mot. pour 2e l., 3046 ; 2e l., 3049 ; mot. pour comité, 4456 ; en comité, 4775 ; en comité, 4991 ; 5028.
Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982.
Campobello (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) 3562 et suiv ; 3e l., 5179.

McLENNAN, Angus (Inverness) :

Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2373.
Intercolonial — plaques tournantes plus grandes (sub.) 4243.
Bill (n° 88) incorporant l'Association des Infirmières canadiennes (en comité) 5517 ; 5687.
Commission des chemins de fer, pour renseignements (sub.) 5744.

McLEOD, Angus (Ontario-nord) :

Rama, sauvages du township de (int.) 93 ; médecin de la réserve de (int.) 203.
Rivière Severn, inondation (int.) 203.
Baisse des eaux dans le lac Simcoe (mot. pour rapp. et données) 227.

NORTHRUP, William Barton (Hastings-est) :

Guerre Sud-africaine, solde de la Batterie C (observ. sur mot. Clarke pour doc.) 131.
Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 593.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 786.
Bill (n° 96) amendant la loi des élections fédérales de 1900, 1ère l., 2096.
Bill (no° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2532.

NORTHRUP, William Barton—Suite.

Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2843.
Plaines d'Abraham (int.) 3051 ; 3716.
Recensement, publication d'une circulaire (int.) 3052.
Election de Nipissingue (mot. et débat) 3719.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4146 et suiv.
Hastings-ouest, siège vacant (int.) 4734.
Bill (n° 47) importation et emploi des aubains (en comité) 4750.

ORATEUR, M. l' (Hon. Louis-Philippe Brodeur, Rouville) :

Remerciements, 3.
Discours du Trône, 5.
Chemins de fer (décision sur mot. MacLean) 52.
Rapport du Commerce et de la Navigation (décision sur int. Wallace) 62.
Décès de la reine et adresse à Edouard VII, message du Sénat (lecture) 80.
Relations commerciales avec les Etats-Unis (déc. sur observ. MacLean) 134.
Election de Queen-est, I.P.-E., certificat d'annulation, 136.
Message de S. E.—budget supplémentaire, (lect.) 137.
Débats, publication des (sub.) 198.
Estimations du sergent d'Armes (sub.) 199.
Profondeur des chenaux du Saint-Laurent (déc. sur int. Kemp) 209.
Election de Bruce-nord, certificat d'annulation, 331 ; 334.
Canada et Italie, relations commerciales (observ. sur mot. Monk pour copie de correspondance) 536.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) décision, 653.
Besogne de la Chambre, bill (n° 14), (déc. sur observ. Monk) 748.
Message de Son Excellence, discours du Trône, 1191.
Visite du duc et de la duchesse de Cornwall et d'York (déc. sur int. Prior) 1319.
Guerre sud-africaine, intervention du Canada, débat sur résol. Bourassa (déc.) 1393.
Bruce-nord, élection (déc. sur observ. Sproule) 1615.
Budget, voies et moyens, débat sur mot. Fielding et amend. Borden (décision) 1778.
Infirmières du Canada, ordre des (mot. Sproule pour présenter bill constituant en corporation) décision 1919.
Traduction et impression des Débats (déc. sur observ. Ethier) 1921 ; 1922.
Emission du billet de $4.00 (débat sur observ. Bennett) déc., 2250 ; 2254.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, en comité (décision) 2443.
Edifice public à Toronto Jonction (débat sur observ. Wallace) déc., 2450, 2452.
Hastings-ouest, vacance, demission de M. Corby) communic.) 2620.
Queen-est, I.P.-E., certificat d'élection (communic.) 2621.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (lec.) 2684.
Sanction Royale (lec.) 3044.
Nipissingue, certificat du renvoi de requête en invalidation d'élection (com.) 3244.
Explication personnelle Kendry, télégramme McGregor (déc.) 3435 et suiv.

ORATEUR, M. l' (Hon. L. P. Brodeur)—Suite.

Le 24 mai, fête publique (déc. sur int. MacLean) 3613.
Grève de Valleyfield (débat sur observ. Loy) déc. 3832 ; (débat sur observ. Monk) déc. 4659.
Message de Son Excellence, budget supplémentaire (lec.) 4987.
Compagnie de téléphone Bell (bill n° 101) déc. 5498.
Terres du Pacifique Canadien (déc. sur observ. Richardson, Lisgar) 5521.
Journaux, somme additionnelle (sub.) 5566.
Impressions, papier et reliure, somme additionnelle (sub.) 5567.
MM. A. H. O'Brien, James Dalton, Rémi Tremblay et C. George, aug. d'app. (sub.) 5568.
Message de S. E. (budget supplém., lec.) 5655.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dette, déc. sur mot. et observ. Murray, 5722.
Election de Durham-ouest, jugement de la cour Suprême renvoyant appel (communic.) 5916.
Prorogation, lettre du secrétaire de S. E. (communication) 6065 ; message de S. E. 6087.
Employés du gouvernement, salaires (observ. sur int. Kendall) 6084.

OLIVER, Frank (Alberta) :

Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain, et amend.) 600 et suiv.
Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest et à l'effet d'un changer le nom en celui de "La Compagnie de Transit du Grand Nord," 1ère l., 711 ; 2e l., 1074 ; mot. pour renvoi au comité des chemins de fer, de son sixième rapport (débat) 2930.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 810.
Institution d'un commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 862.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1172 et suiv.
Bill (n° 48) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique, 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., en comité, 1952.
Bill (n° 84) concernant la Compagnie du chemin de fer et de houille d'Alberta, 1ère l., 1785; 2e l., 2032 ; 3e l., 3490.
Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta, 1ère l., 1785 ; 2e l., 2241 ; 3e l., 3490.
Bill (n° 48) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique, 1ère l., 1191.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1923.
Compagnie de transport du Grand Nord (mot.) 2393.
Paiement des officiers d'élections, retard (débat sur observ. Davis) 2399.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis) 2579.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 2992.
Milice (sub.) soldes et allocations, 3467 ; exercices annuels, 3503.

OLIVER, Frank—Suite.

Bill (n° 26) en comité, 4072 ; sur mot. pour 3e l., 4507.
Bill (n° 103) concernant contrat conclu entre la législature du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (débat sur mot. McIsaac pour comité) 4580.
Stations de remonte (débat sur observ. Boyd) 5249 et suiv.
Terres du Pacifique Canadien, exemption de taxes (débat sur observ. Richardson) 5528.
Primes sur le plomb (débat sur mot. Fielding pour comité sur résol.) 5839.

OSLER, Edmund Boyd (Toronto-ouest) :

Fil d'engerbage, fabrication et vente (observ. sur mot. Blain) 239.
Steamers du gouvernement, entretien et réparations (sub.) 263.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 652.
Bill (n° 37) constituant en corporation le diocèse de Kéwatin, 1ère l., 711 ; 2e l., 1074 ; 3e l., 2987.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 810.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 899.
Emplacements de ville de Virden, Qu'Appelle, Regina et Mâchoire d'Orignal (mot. pour doc., débat) 900.
Emission de scrip (in.) 1281.
Budget (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1505.
Bill (n° 110) constituant légalement la corporation de débentures et de garanties du Canada, 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 3986.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3674 ; 3804 et suiv.; nouvelles commodités à St.-Jean, N.B. (sub.) 4219 ; achat de crochets d'accouplage pour locomotives (sub.) 4236 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4264.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) résol. Fielding (débat) 5799.
Bill (n° 136) modifiant l'Acte des chemins de fer (en comité) 5202.
Entreposage frigorifique, etc. (sub.) 5260.
Articles canadiens à l'Institut Impérial de Londres, renouvellements et améliorations (sub.) 5274.
Intercolonial (sub.) 5781 et suiv.

PARMELEE, Charles H. (Shefford) :

Bill (n° 31) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford, 1ère l., 516 ; 2e l., 823 ; 3e l., 1466.
Comité des impressions, 5e rapport, 5181 ; mot. pour adop., et débat, 5290 ; 6e rapport (mot. pour adop.) 5824.

PATERSON, Hon. William (Wentworth et Brant-sud) :

Rapport du Commerce et de la Navigation (rép. à int. Wallace) 62.
Blocs de sciage exportés (rép. à int. Bennett) 63.
"Wabash", réparations aux locomotives de la Compagnie du (rép. à int. Ingram) 64.
Grains, arrivages de (rép. à int. Bennett) 66 ; 81.

PATERSON, Hon. William—Suite.

Droits sur le tabac (rép. à int. Henderson) 84.
Importations et exportations de maïs (rép. à int. Henderson) 84.
Ministère des Douanes (sub.) 187 ; aide aux écritures et autres, impressions, papeterie, etc. (sub.) 192 et suiv.
Commerce et navigation, tableaux (rép. à int. Clancy) 214.
Immigration de la race mongolique au Canada (mot. pour corresp. et doc.) 227.
Mouton frais, importation (rép. à int. Clancy) 344.
Fil d'engerbage, entrée en franchise des machines destinées à fabrication (rép. à int. Cargill) 624.
Tarif de préférence, marchandises d'origine étrangère (rép. à int. Clarke) 1026.
Tomates, importation (rép. à int. Smith) 1027.
Tarif de préférence—certificat de provenance (rép. à int. Clarke) 1280.
Exportation d'animaux en Angleterre et aux Etats-Unis (rép. à int. Henderson) 1282.
Prime sur le fer en gueuse (rép. à int. Henderson) 1283.
Importation de cochons des Etats-Unis (rép. à int. Henderson) 1283.
Exportation de beurre, fromage, œufs, jambon, lard fumé (rép. à int. Henderson) 1284.
M. David Hodge (rép. à int. Taylor) 1833.
Exportations en Allemagne (rép. à int. Smith) 1835.
Importation de riz (rép. à int. Clancy) 2039.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2146.
Destitution de M. John McInnes (rép. à int. Tupper) 2758.
M. Aurèle Pacaud, de Windsor, emploi (rép. à int. Clancy) 3529.
Douanes (subsides) : Nouvelle-Ecosse, 3922 ; Ontario, 3923 ; Colombie Anglaise, 3924 ; traitements et frais de route de fonctionnaires, 3924 ; bureau de la commission des Douanes, 3924 ; 3926 et suiv.
Yukon, gouvernement, douanes, dépenses, 3939.
Importations des Etats-Unis (rép. à int. Charlton) 4102 ; appointements et dépenses casuelles, 4714 ; impression et papeterie, 4715 ; pour rembourser à MM. H. A. Nelson en fils, Montréal, droits payés, 4715 ; pour payer à James Gibson services comme douanier à Windsor, 4716 ; pour payer fonctionnaires surnuméraires et permanents, statistique des douanes, ouvrage supplémentaire, 4716.
Rails d'acier (sub.) 5357 et suiv.
Caughnawaga, maison du missionnaire réparations, somme supplém. (sub.) 5415.
Douanes, subsides : nouvelle somme, 5568 ; pour payer à MM. H. A. Nelson et fils intérêt sur réclamation, 5570.
Voies et moyens, changement au tarif (débat sur résol. Fielding) 5921 et suiv.
Steamer Tyrian (rép. à int. Bell, Pictou) 5938.

POPE, Rufus H. (Compton) :

Service postal entre Clarenceville et la Station de Lacolle (int.) 1275.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3703.
Blind River, quai (sub.) 5860.
Situation financière, revue (débat) 5987.

PREFONTAINE, Raymond (Maisonneuve et Terrebonne) :

Banques, amendement de la loi des, par rapport à banquiers particuliers (int.) 830 ; inspection (int.) 830.
Potasses et cendres, inspection (int.) 830.
Exportation de la truite rouge (int.) 2449.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3316.
Bill (n° 106) concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud (en comité) 5370.

PRINGLE, Robert A. (Cornwall et Stormont) :

Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 777.
Canal de Cornwall, surveillance (int.) 1622.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2366.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3659.
Canal de la Trent, construction (sub.) 4343.

PRIOR, Hon. Edward G. (Victoria, C.A.) :

Iles Schelt, phare (int.) 293.
Phares et service côtier, salaires et allocations des gardiens de phares (sub.) 282 et suiv.
Inspection des bateaux à vapeur et sirènes (sub.) 299.
Chinois et Japonais au Canada (int.) 336.
Bill (n° 20) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nakusp à Slocan, 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; 3e l., 1576.
Bill (n° 21) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise, 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; 3e l., en comité, 2241.
Duc et duchesse de Cornwall et d'York, visite (observ.) 445 et suiv.; (int.) 822 ; 1025 ; 1093 ; 1319.
Nouveaux navires de l'Etat, à la Colombie Anglaise (mot. pour copie de plans, devis et soumissions) 525.
Yukon—Bateaux construits à White-Horse, par ouvriers étrangers (int.) 829 ; permis Houston (int.) 1294.
Transport des malles entre Ashcroft et Caribou (int.) 1289.
Robert Gray, gardien de phare à l'Ile Entrance, C.A., pension de retraite (mot. pour doc.) 1295.
Pensions de retraite aux membres des corps permanents de la milice canadienne (mot.) 1310.
Encouragement à la pratique du tir (débat sur mot. Hughes) 1315.
Contrat avec la Compagnie des messageries de la Colombie Anglaise (int.) 1475.
Guerre Sud-africaine, uniformes des constables (observ.) 1618.
Gardes à pied du Gouverneur général (int.) 1624.
Ouvriers chinois et japonais (in.) 1630.
Mines de la Colombie (int.) 1787.
Salle d'exercices militaires à Vancouver (int.) 1788.
Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1796.
Bill (n° 105) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kamloops à Atlin, 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 5179.
Transport des malles d'Ashcroft (int.) 2446.
Ministère de Mines, création (int.) 2454.
Détroit de San Juan de Fuca, direction des navires (int.) 2455.

PRIOR, Hon. Edward G.—Suite.

London, salle d'exercices et arsenal (sub.) 2603 et suiv. ; 2607.
Médailles pour long service (int.) 2621.
Pointe Macaulay, C.A. réclamations (int.) 2624.
Steamers de l'Etat à la Colombie Anglaise (mot. pour plan et devis de construction) 2640.
Sauvages du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, dépenses de bureau et dépenses diverses, y compris irrigation, répression de la vente des liqueurs, etc. (sub.) 2729 ; dépenses générales, 2828.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2839.
Recensement (sub.) 2921.
Lazaret de Tracadie (sub.) 2925.
Milice régulière, pension à l'état-major (mot. et observ.) 3056, 3061.
Edifice public de New-Westminster, 3160 ; de Rossland, 3162 (sub.)
Milice (sub.) : soldes et allocations, 3461 et et suiv. ; exercices annuels, 3475 et suiv. ; 3491 et suiv. ; propriétés militaires, 3508 et suiv. ; collège militaire royal, 3858 ; dépenses à Esquimalt, 3861 ; achat de la propriété des casernes de Work-Point, Esquimalt, C.A., 4436.
Steamer Willamette (int.) 3718 ; 4063.
Traitement des juges (débat sur résol. Fitzpatrick) 4150.
Besoins de la Colombie Anglaise (observ.) 4160.
Ashcroft et Caribou, service postal (int.) 4277.
Pensions aux membres des corps permanents de la milice canadienne (débat sur résol. Borden) 4319 et suiv.
Frontière de l'Alaska (int.) 4493.
Hill, M. Arthur E. B., réclamation (int.) 4730.
Terres des chemins de fer, vente (int.) 4841.
Hôtel de la Monnaie (int. et observ.) 4843.

PUTTEE, Arthur W. (Winnipeg) :

Chambres dans les édifices parlementaires, distribution (int.) 68.
Envoi des miliciens à Valleyfield (int.) 85.
Bill (n° 11) modifiant l'acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains, 1ère l., 201.
Transport gratuit des membres du parlement (débat sur mot. Robinson) 546.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 869.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1186.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 1231.
Ecluses de Saint-André, gages des ouvriers (mot. pour doc.) 1295.
Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1826.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2383.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2516.
Grève à Valleyfield (débat sur mot. Monk pour doc.) 2650.
Intercolonial, aménagement nouveau à Sydney (sub.) 2701.

PUTTEE, Arthur W.—Suite.
Annuaire statistique (sub.) 2893.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 3006.
Bill (n° 103) débat sur mot. McIsaac pour 2e l., 3047.
Gages courants, contrats du gouvernement (int.) 3247.
Milice, exercices annuels (sub.) 3494.
Grève à Valleyfield (débat sur observ. Loy) 3837.
Conseil du Travail (sub.) 3863.
Bill (n° 103) Manitoba et le chemin de fer Canadien du Nord (sur mot. pour comité) 4456 ; 4521.
Bill (n° 26) concernant le Pacifique Canadien (sur mot. pour 3e l.) 4506 ; 4608.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4967 et suiv.
Bill (n° 103) concernant contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5160.
Grève aux usines de locomotives de Kingston (observ.) et débat, 5534.
McGrady, M. H. A., commis de la malle, aug. d'app. (sub.) 5562.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough (sub.) 5612 et suiv.

REID, John D. (Grenville-sud) :
Bill (n° 28) règlementant le tarif du fret et des voyageurs, sur les chemins de fer, 1ère l., 432.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 498.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 685.
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce (en comité) 2485.
Bill (n° 93) concernant enquêtes sur accidents maritimes (débat sur mot. pour 2e l.) 2500 et suiv.
Edifices publics d'Ottawa (sub.) 3184 et suiv.
Edifices publics, loyer, réparations, etc., édifices fédéraux, 3206.
Rideau-Hall, y compris terrains (sub.) 3216.

RICHARDSON, Robert L. (Lisgar) :
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique, 1ère l., 332 ; mot. pour 2e l. et débat, 1140.
Bill (n° 18) modifiant la loi relative aux élections fédérales contestées, 1ère l., 334.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 501 et suiv.
Transport gratuit des membres du parlement (débat sur mot. Robinson) 547 et suiv.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 846.
Bill (n° 94) modifiant la loi des chemins de fer, 1ère l., 1997.
Bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2020.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2080.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 211.
Bill (n° 58) en comité, 3291 et suiv.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, clause d'exemption, interprétation (int.) 3531.
Campobello (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) 3558.

REID, John D.—Suite.
Bill (n° 26) en comité, 4075.
Bill (n° 103) concernant contrat conclu entre la législature du Manitoba et la Cie du chemin de fer Canadien du Nord (débat sur mot. McIsaac pour comité) 4536 et suiv.; 4604, 4606: en comité, 5133, 5136, 5171.
Stations de remonte (débat sur observ. Boyd) 5256.
Terres du Pacifique Canadien, exemption de taxes (observ. et amend.) 5519 et suiv.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country Harbour et Guysborough (sub.) 5586 et suiv.

ROBINSON, Jabel (Elgin-ouest) :
Subvention au chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit (int.) 109.
Fil d'engerbage, fabrication et vente (observ. sur mot. Blain) 236 ; mise en vigueur de la loi relative au (int.) 522.
Bill (n° 16) modifiant la loi relative au drainage des terrains des compagnies de chemin de fer, 1ère l., 332 ; mot. pour 2e l., et débat, 1086 ; 2e l., 1089.
Comité d'hygiène publique (int.) 340.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 497.
Transport gratuit des membres du parlement (mot. et débat) 544.
Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 661.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 813.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 866.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1183.
Havre de Port-Colborne, améliorations (sub.) 1248.
Guerre Sud-africaine, intervention du Canada (débat sur résol. Bourassa) 1392.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2087 ; vote sur *idem* (observ.) 2395.
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce (en comité) 2461 et suiv.
Sarnia, édifice public (sub.) 2612.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 2987.
Milice (sub.) exercices annuels, 3495.
Campobello (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) 3556.
Conseil du Travail (sub.) 3911.
Ottalca, nouveaux bureaux au-dessus Banque Molson, et liasses en acier (sub.) 4481.
Bill (n° 103) concernant contrat entre la législature du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord (débat sur mot. McIsaac pour comité) 464 et suiv.
Duc et duchesse d'York, visite (int.) 4963.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4978.
Chemin de fer de Sunnybrae, County Harbour et Guysborough (sub.) 5611 et suiv.
Indemnité parlementaire, aug. débat sur mot. Laurier pour comité sur résol.) 5716.
Edifices du parlement, rallonge, ascenseurs (sub.) 5788.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat, 5929.
Situation financière, revue (débat) 5995.
Caractère des débats de la Chambre (rép. à observ. MacLaren) 6073.

ROBINSON, James (Northumberland, N.-B.) :

Chemin de fer du Canada-Est (int.) 3828.

ROCHE, William (Halifax) :

Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 657.
Transport du grain (débat sur mot. Bennett) 1062.
Fonds de pêche et pêches côtières dans Halifax-Ouest (mot. pour doc.) 1296.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1872.
Chemin de fer, depuis Intercolonial, Jonction de Windsor, jusqu'à vallée Musquodoboit Supérieure (sub.) 5640.

ROCHE, William J. (Marquette) :

Craig, John, destitution (int.) 92.
Instruments agricoles exportés du Canada, de 1896 à 1900, remise payée sur (mot. pour doc.) 133.
Ministère des Postes, aide aux écritures et autre, impressions et papeterie, divers (sub.) 195.
Fil d'engerbage, fabrication et vente (observ. sur mot. Blain) 233.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 503 et suiv.
Poudres à pâtisserie, prohibition (mot. pour doc.) 832.
Scarth, F. W., destitution (int.) 1289.
Terres fédérales, inspecteurs et agents (sub.) 1409.
Bill (n° 74) concernant la réprésentation des Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 1533.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1771.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2749.
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, total (sub.) 2822.
Directeur du bureau de poste de Goodlands, Man. (int.) 2833.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 2869 ; 4120 et suiv.
Bill (n° 103) concernant contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5121.
Sauvages du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, externats, pensionnats et écoles industrielles (sub.) 5417 et suiv.

RODDICK, Thomas G. (St-Antoine, Montréal) :

Bill (n° 65) créant un conseil médical au Canada, 1ère l., 1425.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3265.

ROSAMOND, Bennett (Lanark-nord) :

Bill (n° 61) concernant la Compagnie W. C. Edwards (à responsabilité limitée) 1ère l., 1271 ; 2e l., 1466 ; en comité, 3094 ; 3e l., 3490.
Bill (n° 107) à l'effet de confier au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à John Abell, 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 3526.
Bill (n° 128) pour faire droit à Lilias Middleton, 1ère l., 4491 ; 2e l., 5181 ; 3e l., 5654.

ROSS, Hon. William (Victoria, N.E.) :

Phares et service côtier, salaires et allocations des gardiens de phares (sub.) 275.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 767 et suiv.

ROSS, Hon. William—Suite.

Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2296.
Annuaire statistique (sub.) 2894.
Milice régulière, pension à l'état-major (débat sur mot. Prior) 3070.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 3084 ; 3100.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3333.
Douanes, bureau de la commission (sub.) 3937.
Bill (n° 121) modifiant acte des postes, en comité, 4330.
Ile du Prince-Edouard, réclam. ; communic. par bateaux (résol. Fielding) observ. 4799 et suiv.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4985.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) résol. Cartwright (débat) 5195.

ROSS, William (Ontario-sud) :

Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1896.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente (en comité) 2407 et suiv.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains débat sur mot. pour 2e l.) 2530.
Sarnia, édifice public (sub.) 2613.
Bill (n° 117) concernant l'empaquetage ou la vente de certaines denrées (en comité) 4835 et suiv.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4977 et suiv.
Bill (n° 122) modifiant l'Acte d'inspection générale (en comité) 4988 et suiv.
Hôtel des Monnaies (en comité sur résol.) 5488.

RUSSELL, Benjamin (Hants) :

Budget—voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1701.
Bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2018.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (débat sur résol. Fortin) 2237.

SCHELL, Jacob T. (Glengarry) :

Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1812.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspections des colis contenant des fruits destinés à la vente (en comité) 2425.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 3114.
Bill (n° 88) amendant l'Association des Infirmières canadiennes (en comité) 5516.

SCOTT, Walter (Assiniboïa-ouest) :

Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 618.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 859.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1187 et suiv.
Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1814.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2040.

SCOTT, Walter—Suite.

Officiers d'élections, paiement, retard (débat sur observ. Davis) 2402.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis et amend. Maclean) 2596.
Territoires du Nord-Ouest, situation au point de vue financier et constitutionnel (mot. pour doc.) 2664.
Impression et distribution des rapports et bulletins des fermes (sub.) 2916.
Bill (n° 26) en comité, 4064 ; sur mot. pour 3e l., 4495.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4120 et suiv.

SHERRITT, John (Middlesex-nord) :

Levés hydrographiques à Grand Bend (int.) 344.
Médailles pour longs états de service (int.) 1297.
Améliorations à Grand Bend (mot. pour doc.) 1439.

SIFTON, Hon. Clifford (Brandon) :

Rapport, Intérieur et Affaires des Sauvages, exercice expiré 30 juin 1900, 50.
Blocs de sciage coupés (rép. à int. Bennett) 63.
Terres fédérales (dép. à int. LaRivière) 66.
Juridiction d'appel du ministre de l'Intérieur (rép. à int. Tupper) 67.
Terrains affectés aux fins scolaires, Manitoba (rép. à int. LaRivière) 71 ; (rép. à int. Britton) 345.
Arpentage dans le Sud-est du Manitoba (rép. à int. LaRivière) 82.
Sauvages de la rivière aux Roseaux (rép. à int. LaRivière) 83.
Immigrants établis au Canada (rép. à int. Wilson) 86.
Les facteurs de Winnipeg (rép. à int. LaRivière) 106.
Avances aux colons du Manitoba (rép. à int. LaRivière) 107.
Baux pour l'exploitation des mines par la méthode hydraulique (rép. à int. Tupper) 109.
Directeur de la poste à Brandon, Man. (rép. à int. Boyd) 111 ; à Lower Millstream, N.B. (rép. à int. Fowler) 114.
Yukon—règlements concernant les mines (rép. à int. Morin) 115.
——— Acte des terres fédérales (rép. à mot. Tupper pour doc.) 133.
Ministère de l'Intérieur (sub.) 183 et suiv.
Auditeur général, bureau de l' (sub.) 186.
Commission géologique (sub.) 190.
Médecin de la réserve de Rama (rép. à int. McLeod) 203.
Immigration canadienne (rép. à int. Clarke) 204.
Blocs de sciage coupés et exportés (observ. sur mot. Bennett) 225.
Condition des Sauvages de la Mission d'Oxford House (rép. à int. Britton) 344.
Bill (n° 29) modifiant l'Acte des terres fédérales et les questions de détail relatives à leur administration, 1ère l., 433 ; (rép. à int. Tupper) 435 ; 2e l., 2871 ; en comité, 2871.
Bill (n° 30) modifiant l'Acte des terres fédérales (M. Charlton) (observ. sur 1ère l.) 441.
Canada et Italie, relations commerciales (observ. sur mot. Monk pour copie de correspondance) 540.

SIFTON, Hon. Clifford—Suite.

Regina, lac Long et Saskatchewan, terres du chemin de fer de (rép. à int. Davis) 824.
Grand Central du Nord-Ouest, terres du chemin de fer de (rép. à int. Davis) 824.
Yukon—Spiritueux, permis d'importation (rép. à int. Tupper) 829.
Emplacements de ville de Virden, Qu'Appelle, Regina et Mâchoire d'Orignal (débat sur mot. Osler pour doc.) 906.
Bill (n° 46) amendant la loi de 1894, relative à la conservation du gibier dans les territoires non organisés, 1ère l., 1025 ; 2e l., 2878 ; en comité, 2878.
Yukon—vente de liqueurs (rép. à int. Tupper) 1093.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l., et amend. Laurier) 1169.
Terres abandonnées du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest (rép. à int. Douglas) 1277.
Yukon—permis d'importation de spiritueux à MM. Murray, Ross et Lockyer (rép. à int. Tupper) 1278 ; maisons de jeu et buvettes malfamées (rép. à int. Tupper) 1279; construction de chemins et ponts (rép. à int. Tupper) 1280.
Emission de scrip (rép. à int. Osler) 1281.
Yukon—permis Houston et entrée des liqueurs (rép. à int. Tupper) 1284 ; 1285 ; visite du Gouverneur général à Dawson (rép. à int. Tupper) 1288.
Gardes forestiers (rép. à int. Wilson) 1292.
Sauvages de la réserve de Sydney (rép. à int. Johnston) 1293.
Territoires du Nord-Ouest, aliénés (sub.) 1399.
Ecoles dans districts non organisés, services de commis (sub.) 1399.
Ecoles, commis, impressions, etc. (sub.) 1400.
Yukon—salaires et dépenses (sub.) 1402.
Terres fédérales—dépenses imputables sur le capital—arpentages, fonctionnaires (sub.) 1404 ; inspecteurs et agents (sub.) 1407 ; dépenses contingentes des agents, frais de déménagement, papeterie et impressions (sub.) 1419.
Mines—inspecteurs, commissaire et surintendant (sub.) 1419.
Homesteads, inspecteurs (sub.) 1419.
Arpenteurs fédéraux, examinateurs, dépenses contingentes du bureau (sub.) 1421.
Terres fédérales, service supplémentaire (sub.) 1421.
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, terres boisées et arboriculture (sub.) 1421.
Yukon—suppression des théâtres et maisons de jeu (mot.) 1617 ; constitution des tribunaux (rép. à observ. Tupper) 2431.
Les Doukhobortses (rép. à int. Wilson) 1786.
Mines de la Colombie (rép. à int. Prior) 1787 ; 1788.
Terrains de l'artillerie à Longueuil (rép. à int. Monk) 1835.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (observ. sur mot. Davis) 2545 et suiv.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte des Territoires du Yukon et contenant de nouvelles dispositions pour l'administration de la justice dans ce Territoire, 1ère l., 2621 ; 2e l., 3148 ; en comite ; 4966 ; 3e l. adop. 4987 ; amend. 5307 ; en comité, 5307 ; 3e l. et adop. 5307.

SIFTON, Hon. Clifford—Suite.

Paiement des témoins et jurés dans les procès criminels au Yukon (sub.) 2712.
Dépenses diverses, frais du ministère public, sténographes, enquêtes du coroner au Yukon, etc. (sub.) 2716.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2727.
Kéwatin, district (sub.) dépenses du gouvernement, 2753 ; entretien des aliénés, 2753.
Canadiens en détresse à l'étranger, ailleurs qu'aux Etats-Unis (sub.) 2753.
Hot-Spring, près Banff, réserve ; chemins et ponts (sub.) 2753
Ministère de l'Intérieur, frais judiciaires (sub.) 2754.
Yukon—Levé de la frontière par rapport à la Colombie Anglaise, depuis lac Teslin jusqu'à rivière Alsek (sub.) 2754.
Sauvages (sub.) Ontario, soins médicaux, 2808 ; Ontario et Québec, couvertures et habillements, 2809 ; chefs de Gibson et du Cap-Croker, et agent de Saint-Régis, appointements, 2809 ; transport des Sauvages d'Oka à Gibson, 2810 ; arpentages des réserves, 2810 ; fonds d'administration des terres, 2811 ; construction d'une geôle à Saint-Régis, 2812 ; Nouvelle-Ecosse, appointements, 2813 ; grains de semence, 2813 ; Nouveau-Brunswick, appointements, 2815 ; secours et grains de semence, 2815 ; soins médicaux, 2815 ; dépenses diverses et imprévues, 2816 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, total, 2816, minoteries et scieries, 2826, dépenses générales, 2827 ; Colombie Anglaise, internats et écoles industrielles, 2827 ; dépenses de bureau et dépenses diverses, y compris irrigation et répression de la vente des liqueurs, 2829 ; dépenses générales, 2830.
Terres à houille (rép. à int. Haggart) 2832.
Rapport sommaire du bureau géologique pour l'année 1900 (prod.) 2834.
Bill (n° 38) Compagnie de transport du Grand Nord (débat sur mot. Oliver pour renvoi au comité des chemins de fer, de son 6e rapport) 2935.
Immigration (débat sur mot. McIsaac pour 2e l., 3048.
Bill (n° 115) modifiant la loi d'inspection générale (en comité) 3157.
Terrains affectés aux fins scolaires, rapport des enquêtes faites par le juge Prendergast (mot. pour doc.) 3525.
Terres fédérales, préemptions, pâturages, terrains boisés, miniers, etc., état approximatif des arrérages (mot. pour doc.) 3525.
Terres des Sauvages de Coleraine (rép. à int. Morin) 3528.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, clause d'exemption, interprétation (rép. à int. Richardson) 3531.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3674.
Commission géologique (sub.) 3844 et suiv.
Immigration, appointements des agents (sub.) 4908 et suiv. ; gratification à veuve de D. L. Cavan, agent (sub.) 5004.
Yukon—gouvernement (sub.) 5006.
Terres fédérales (sub.) 5009 ; montant supplément. (sub.) 5013.
Service du ministère, montant supplément. (sub.) 5013.
Arpentages de l'année, montant supplément pour terminer (sub.) 5013.
Grains de semence aux colons (sub.) 5015.

SIFTON, Hon. Clifford—Suite.

Intérieur, enquêtes et travaux astronomiques (sub.) 5016.
Purdey, M. Wilbert, indemnité (sub.) 5016.
Métis du Nord-Ouest., commission d'enquête, appointements et dépenses, montant supplém. (sub.) 5018.
Sauvages, Ontario et Québec, soins médicaux (sub.) 5018.
Macrae, M. J. A., commissaire métis et sauvages, allocation (sub.) 5023.
Bill (n° 103) contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5072.
Concessions de terres aux chemins de fer (rép. à int. Marcil, Bonaventure) 5299.
Thompson, M. J. R., inspecteur des homesteads, démission (rép. à int. Clare) 5305.
Yukon—dépenses (observ.) 5306.
Garnison provisoire à Halifax (sub.) 5410 et suiv.
Caughnawaga, réparations à maison du missionnaire, somme supplém. (sub.) 5414.
Sauvages : d'Ontario et de Québec, frais de justice (sub.) 5416 ; du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest ; achat de bestiaux pour réserves (sub.) 5416 ; externats, pensionnats et écoles industrielles, somme supplém. (sub.) 5417.
Terres du Pacifique Canadien (débat sur observ. Richardson) 5527.
Grève aux usines de locomotives de Kingston (débat sur observ. Puttee) 5549 et suiv.
Sauvages (sub.) éducation des sauvages du Yukon, 5553.
Terres fédérales, commis surnuméraires (sub.) 5553 ; arpentages (sub.) 5553.
Clôture entre poste de police de Ridingstone et rivière Milk (sub.) 5554.
Cartes du Canada, gravure, impression, etc. (sub.) 5555.
Métis des Territoires du Nord-Ouest, traitement des membres de la commission d'enquête sur réclamations (sub.) 5556.
McKenna, M. A. J., commissaire des Métis, rénumération (sub.) 5556.
Qu'Appelle *vs* le Roi, frais de justice (sub.) 5557.
Frontière internationale, travaux de délimitation (sub.) 5557.
Territoires du Nord-Ouest, hôpitaux (sub.) 5559 ; participation à exposition de Buffalo (sub.) 5559.
Canada et Alaska, frontière provisoire (mot. pour doc.) 5697.
Pénitenciers, résol. pour nom. d'un second inspecteur (en comité) 5702.
Terrains affectés aux fins scolaires (rép. à int. LaRivière) 5827.
Lac Winnipeg, levé hydrographique (sub.) 5896.
Territoires du Nord-Ouest, nouvelle somme pour écoles (sub.) 5896.
Observatoire, achat de télescope et autres instruments (sub.) 5898.
Ministère de l'Intérieur (sub. aide aux écritures, etc., y compris $790 à J. D. Bollard, et $485 à T. W. Hogins) 5903.

SMITH, Ernest D. (Wentworth-sud) :

Ventilation sur les steamers (int.) 69, 519.
Subsides aux compagnies (mot. pour doc.) 95, 133.
Bill (n° 10) modifiant l'Acte des poids et mesures, 1ère l., 201 ; 2e l., 1081.

SMITH, Ernest D.—Suite.

Compartiments frigorifiques et ventilation sur steamers (int.& 342.
Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 567.
Tomates, importation (int.) 1027.
Association des carabiniers de Dundas (int.) 1475.
Budget—voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1586.
Canaux, dépenses (int.) 1788.
Exportations en Allemagne (int.) 1835.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente (en comité) 2406 et suiv.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph (en comité) 2441.
Directeur de la poste à Winona, Ont (int.) 2448.
Transport des malles d'Ashcroft (rép. à int. Prior) 2446.
Fermé modèle (sub.) 4681 et suiv.
Arts, agriculture et statistique, annuaire (sub.) 4698.
Bill (n° 117) empaquetage ou vente de certaines denrées (en comité) 4832.
Service à la vapeur entre St-Jean, Halifax et Londres (sub.) 4875 et suiv.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Territoire du Yukon, 4967 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) résol. Cartwright (débat) 5195 et suiv.
Entreposage frigorifique, etc. (sub.) 5262 et suiv.
Monument à Stoney Creek (int.) 5303.

SMITH, Ralph (Vancouver) :

Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2275.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2540.
Grève à Valleyfield (débat sur mot. Monk pour doc.) 2660.
Explication personnelle Kendry, télégramme McGregor (observ.) 3436 et suiv.
Grève à Valleyfield (débat sur observ. Loy) 3835 ; (débat sur observ. Monk) 4664.

SPROULE, Thomas S. (Grey-est) :

Blocs de sciage coupés et exportés (observ. sur mot. Bennett) 223.
Fil d'engerbage, fabrication et vente (observ. sur mot. Blain) 239.
Rapports demandés (int.) 242.
Phares et service côtier, salaires et allocations des gardiens de phares (sub.) 278 et suiv.; construction et équipement d'un phare flottant sur batture de Lurcher (sub.) 290 et suiv.; construction d'autres phares (sub.) 295 et suiv.
Service météorologique (sub.) 295 et suiv.
Inspecteurs, gardes-pêche, etc., appointements et déboursés (sub.) 300 et suiv.
Pisciculture et homarderies, construction et entretien (sub.) 316.
Prime sur le sucre de betterave (mot. et observ.) 346.
Bills d'intérêt privé, prolongation de délai (observ. sur mot. Flint) 431.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 448 et suiv.
Nouveaux navires de l'Etat, à la Colombie Anglaise (observ. sur mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 531.

SPROULE, Thomas S.—Suite.

Canada et Italie, relations commerciales (observ. sur mot. Monk pour copie de correspondance) 543.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'eet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 666.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 792.
Département des Affaires des Sauvages et Alexander Marchel, chef de la tribu des Micmacs, de Ste.-Anne de Ristigouche (mot. pour doc.) 832.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 870.
Câble transpacifique (débat sur mot. Mulock pour comité sur résol.) 928 et suiv.
Edifices militaires d'Ottawa, dépôt (sub.) 942.
Exposition de Paris (sub.) 954 et suiv.
Bill (n° 10) modifiant l'Acte des poids et mesures (débat sur mot. Smith pour 2e l.) 1084.
Bill (n° 17) concernant la subvention en terres, au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l., et amend. Laurier) 1165.
Travaux publics (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du St-Laurent, 1213.
Bruce-nord, élection (observ.) 1615.
Droits sur le bois (débat sur mot. Bennett) 1807.
Infirmières du Canada, ordre des (mot. pour présenter bill constituant en corporation) 1919.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph (en comité) 1960 et suiv.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2508 et suiv.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis) 2576 et suiv.
London, salle d'exercices et arsenal (sub.) 2601 et suiv.
Windsor, salle d'exercices (sub.) 2618.
Bill (n° 32) concernant l'inspection et la marque des colis contenant des fruits destinés au commerce (en comité) 2668 et suiv.
Témoins et jurés dans les procès criminels au Yukon, paiement (sub.) 2711 et suiv.
Dépenses diverses, frais du ministère public, sténographes, enquêtes du coroner au Yukon, etc. (sub.) 2716.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2725.
Ancien ordre des Forestiers (observ. sur mot. Flint) 2756.
Intercolonial—dommages au viaduc à Amherst (sub.) 2770 et suiv. ; rails d'acier et attaches (sub.) 2778 et suiv.
Bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer et de transport national du Canada (observ. sur mot. Clarke en amend. à mot. pour 3e l.) 2798.
Sauvages du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, total (sub.) 2825.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2847.
Bill (n° 64) modifiant l'Acte du cens électoral de 1900 (en comité) 2869.
Bill (n° 29) modifiant l'Acte des terres fédérales (en comité) 2873 et suiv.
Registre des brevets (sub.) 2883 et suiv.
Annuaire statistique (sub.) 2888.

SPROULE, Thomas S.—Suite.

Fermes modèles (sub.) 2906 et suiv.
Impression et distribution des rapports et bulletins des fermes (sub.) 2196 et suiv.
Stations de fumigation (sub.) 2923 et suiv.
Bill (n° 51) en comité, 2985.
Explication personnelle Kendry, télégramme McGregor (observ.) 3435 et suiv.
Bill (n° 70) en comité, 3480.
Bill (n° 57) en comité, 3487.
Milice (sub.) munitions de guerre et autres, 3511.
Exposition de Paris, agence du Canada, appointements et dépenses imprévues (sub.) 3521 et suiv.
Campobello (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) 3555.
Collingwood, améliorations au port (sub.) 3574 et suiv.
Goderich, dragage du port (sub.) 3578 et suiv.
Port de Meaford, dragage et ouvrages en pilotis (sub.) 3582.
Dragage, Ontario et Québec, nouvel outillage (sub.) 3593.
Pont des Joachims, reconstruction (sub.) 3599 et suiv.
Service télégraphique, salaires du personnel (sub.) 3608 et suiv.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3655 et suiv.
Conseil du Travail (sub.) 3894.
Recensement (sub.) 3946 et suiv. ; 3989 et suiv.
Listes d'électeurs, dépenses imprévues (sub.) 3988.
Bill (n° 120) Ancien Ordre des Forestiers, en comité, 4100.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4131 et suiv.
Intercolonial, pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4266.
Bill (n° 121) modifiant acte des postes, en comité, 4326, 4335.
Canal de la Trent, construction (sub.) 4348, 4388.
Ligne télégraphique de Quesnel à Atlin (sub.) 4357.
Yukon—améliorations sur rivières Lewes et Yukon, y compris gratification à M. J. C. Taché (sub.) 4372.
Litiges, frais (sub.) 4427.
Grève à Valleyfield (débat sur observ. Monk) 4648.
Piscifactures dans Colombie Anglaise et Gaspé (sub.) 4677.
Ferme modèle (sub.) 4680 et suiv.
Tuberculose, pour prévenir épidémie chez les animaux (sub.) 4707 et suiv.
Douanes, pour payer fonctionnaires surnuméraires et permanents, statistique des douanes, ouvrage supplémentaire (sub.) 4718 et suiv.
Chemin de fer du Pas du Nid de Corbeau, terrains houillers int.) 4734.
Ile du Prince-Edouard, communication par bateaux (résol. Fielding) observ. 4765.
Immigration, appointements des agents (sub.) 4812 et suiv. 4939 et suiv.
Service de steamers entre le Canada et la France, résol. Cartwright (débat) 5187 et suiv.
Prêt à la commission du havre de Montréal, mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 524 et suiv.
Entreposage frigorifique, etc. (sub.) 5263 et suiv.

SPROULE, Thomas S.—Suite.

Bill (n° 106) concernant la Compagnie de chemin de fer de la Rive Sud (en comité) 5367 et suiv.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country Harbour et Guysborough (sub.) 5575 et suiv.
Chemin de fer de Schomberg à Aurora, depuis un point sur Grand Tronc entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg (sub.) 5661 et suiv.
Chemin de fer Manitouline et Rive-Nord (sub.) 5666.
Chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson (sub.) 5678 et suiv.
Bill (n° 88) Infirmières canadiennes (en comité) 5689 et suiv.
Pénitenciers, résol. pour nom. d'un second inspecteur (en comité) 5699 et suiv.
Edifices du parlement, rallonge, ascenseurs (sub.) 5786 et suiv.
Musée Victoria, pour commencer construction (sub.) 5792 et suiv.
Arpenteur général, min. de l'Intérieur, bureaux, mobilier, etc. (sub.) 5815.
Ile du Prince-Edouard, havres et rivières (sub.) 5816.
Nouveau-Brunswick, havres et rivières (sub.) 5817.
Rivière St.-Jean, épérons à la base du Fort-Dufferin (sub.) 5818.
Hull, débarcadère (sub.) 5819.
Ile aux Grues, quai et achat de terrain (sub.) 5819.
Lac Témiscamingue, dragage (sub.) 5821.
Primes sur le plomb (débat sur mot. Fielding pour comité sur résol.) 5836.
Service à la vapeur—entre Montréal, Québec et Manchester en été, et St-Jean, Halifax et Manchester en hiver (sub.) 5882.
Gaz et lumière électrique, inspection, nouvelle somme pour instruments (sub.) 5892.
Voies et moyens, changement au tarif (débat sur résol. Fielding) 5917 et suiv.
Plaines d'Abraham, acquisition (sub.) débat, 5929-36.
Bill (n° 151) modifiant l'Acte concernant le Sénat et la Chambre des communes (en comité) 5940 et suiv.
Intercolonial—pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement est, N.E. (sub.) 6055 et suiv.
Caractère des débats de la Chambre (rép. à observ. MacLaren) 6076.

STEPHENS, George (Kent, Ont.) :

Fabrication du fil d'engerbage (débat sur mot. Blain) 582.
Bill (n° 77) modifiant la loi relative aux chemins de fer, 1ère l., 1613 ; 2e l., 2243.
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au comcomité, 4972 et suiv.
Barrage à l'entrée de la Thames (observ.) 2835.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4972 et suiv.
M. le juge Robertson (int.) 5696.

SUTHERLAND, Hon. James (Oxford-nord) :

Commissaire du recensement à Simcoe-est (rép. à int. Bennett, pour le min. de l'Agriculture) 204 ; à Cardwell (rép. à int. Johnston) 338 ; dans le comté de Grey (rép. à int. Sproule) 343 ; à Simcoe-sud (rép. à int. Lennox) 345.

SUTHERLAND, Hon. James—Suite.

Exposition de Paris, frais d'impression (rép. à int. Clarke) 346.
Bill (n° 5) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 680.
Service postal de Pictou, N.-E. (rép. à int. Bell) 1272 et suiv ; de Clarenceville et et station de Lacolle (rép. à int. Pope) 1276.
W. F. Scarth, destitution (rép. à int. Roche) 1289.
Transport des malles entre Ashcroft et Caribou (rép. à int. Prior) 1289.
Alberton, I.P.-E., directeur de la poste à (rép. à int. Hackett) 1437.
Directeurs de poste, voûtes de sûreté pour (rép. à int. Hackett) 1437.
Transport de la malle à Simcoe (rép. à int. Bennett) 1438.
Melle Elizabeth Cayouette (rép. à int. Morin) 1438.
Directrice de la poste de Drayton (rép. à int. McGowan) 1475.
Commis de la malle dans le Sud-africain (rép. à int. Lavergne) 1475.
Contrat avec la Compagnie de messageries de la Colombie Anglaise (rép. à int. Prior) 1476.
Service postal à Madoc (rép. à int. Carscallen) 1476.
Transport de la malle; entre Alliston et Rosemont (rép. à int. Lennox) 1629 ; par le chemin de fer central du Nouveau-Brunswick (rép. à int. Wilmot) 1631.
Election de Bruce-nord (rép. à observ. Sproule) 1632.
Achat de papeterie (rép. à int. Foster) 1833.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Jonction de Guelph, en comité, 1956 et suiv.
Bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2022 ; 3e l. 2432.
Bureau de poste de Toronto (rép. à int. Clarke) 2034.
Doukhorbortses (rép. à int. Wilson) 2037.
Service postal dans le comté de Prince, I.P.-E. (rép. à int. Lefurgey) 2205.
Transport des malles d'Ashcroft (rép. à int. Prior) 2446.
Directeur de la poste à Winona, Ont. (rép. à int. Smith, Wentworth) 2448.
Service postal entre Midland et Vasey (rép. à int. Bennett) 2624.
Grève à Valleyfield (débat sur mot. Monk pour doc.) 2652.
Gananoque, matières postales, transport (rép. à int. Taylor) 2759.
Nouveaux bureaux de poste (rép. à int. Bruneau) 2760.
Bill (n° 25) en comité, 2805.
Directeur du bureau de poste de Goodlands, Man. (rép. à int. Roche, Marquette) 2833.
Bill (n° 38) Compagnie du Grand Nord (débat sur mot. Oliver pour renvoi au comité des chemins de fer, de son sixième rapport) 2933.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 3040.
Bill (n° 97) en comité, 3046.
Bill (n° 103) débat sur mot. McIsaac pour 2e l., 3047.
Transport de la malle entre les mines de Coe-Hill et Apsley (rép. à int. Carscallen) 3050 ; 3246.

SUTHERLAND, Hon. James—Suite.

Gages courants, contrats du gouvernement (rép. à int. Puttee) 3247.
Bill (n° 44) en comité, 3288.
Bill (n° 58) en comité, 3290.
Transport des malles dans le comté de Prince, I.P.-E. (rép. à int. Hackett) 3337.
Directeur de la poste à Napanee (rép. à int. Taylor) 3337.
Bill (n° 70) en comité, 3480 et suiv.
Directeur de la poste à Greenvale (rép. à int. Bell, Pictou) 3529.
Campobello (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) 3551.
Bill (n° 121) amendant la loi des Postes, 1ère l., 2935 ; 2e l., 4324 ; en comité, 4324 ; 3e l., 4425.
Grève de Valleyfield (débat sur observ. Loy) 3831 et suiv.
Conseil du Travail (sub.) 3864.
Recensement (sub.) 4057.
Intercolonial—pont de Miramichi, nouvelle superstructure de six arches (sub.) 4251 ; 4265.
Bill (n° 102) affermage de chemins de fer au Manitoba (mot. pour remboursement des frais) 4275.
Ashcroft et Caribou, service postal (rép. à int. Prior) 4277.
Woodstock, N.-B., contrat pour transport des malles (rép. à int. Ganong) 4313.
Bill (n° 120) Ancien Ordre des Forestiers, haute cour (débat sur mot. pour 3e l.) 4454.
Postes, subsides : service jusqu'au 30 juin 1901, 4489 ; allocation aux courriers du sud-africain, 4490.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières du Canada (en comité) 4510.
Grève de Valleyfield (débat sur observ. Monk) 4655.
Chemin de fer Quebec Central, service des trains (rép. à int. Fortin) 4733.
Chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (rép. à int. Sproule) 4734.
Terres des chemins de fer, vente (rép. à int. Prior) 4841.
Travail, département, montant supplémentaire pour dépenses (salaires, etc.) (sub.) 4879.
Ministère ds Postes, dépenses casuelles, nouvelle somme (sub.) 4881.
Collège militaire de Kingston, travaux, lettre de M. Saul (rép. à observ. Wallace) 4962.
Bill (n° 103) concernant contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5135.
Règle n° 60 (mot. pour suspension) 5182.
M. B. M. Northrup, promotion, nouveau commis (sub.) 5276.
Grève aux usines de locomotives de Kingston (débat sur observ. Puttee) 5548 et suiv.
Directeur de la poste à London, Ont., aug. d'app. (sub.) 5561.
Hanlan, M. B. J., facteur à Kingston, aug. d'app. (sub.) 5561.
McGrady, M. H. A., commis de la malle, aug. d'app. (sub.) 5562.
Chargeurs sur trains, nominations (sub.) 5564.
Chemins de fer de Schomberg à Aurora, depuis un point sur Grand Tronc entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg (sub.) 5662 et suiv.

SUTHERLAND, Hon. James—Suite.

Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique de Shawville à Pembroke, et ponts (sub.) 5664 et suiv.
Chemin de fer central d'Ontario, prolongement (sub.) 5672.
Chemin de fer central d'Algoma et de la Baie d'Hudson (sub.) 5674 et suiv.
Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières canadiennes (en comité) 5692.
Industrie laitière dans la province de Québec (rép. à int. Angers) 5696.
Bill (lettre S du Sénat) amendant le bill constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Fort-Qu'Appelle (sur mot. Douglas pour comité) 5826.
Ministère des Postes (sub.) 5905.
Bureau de poste, service de la malle, requête des facteurs pour augmentation d'appointements, etc. (sub.) 5906.

SUTHERLAND, Robert Franklin (Essex-nord) :

Bill (n° 50) concernant la Société canadienne d'assistance mutuelle, 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., 3526.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2535.

TALBOT, Onésiphore Ernest (Bellechasse) :

Bill (n° 27) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du lac Supérieur, 1ère l., 432 ; 2e l., 749 ; 3e l., en comité, 2432.
Question du transport (débat sur obser. Bickerdike) 3419.
Chemin de fer de Québec et du Nouveau-Brunswick, Jonction de la Chaudière, embranchement St-François du chemin de fer de Témiscouata (sub.) 5627 et suiv.

TARTE, Hon. Joseph Israël (Ste-Marie, Montréal) :

Rapport, exercice expiré 30 juin 1900 (Ministère des Travaux publics) 50.
Yukon—construction de la ligne télégraphique (rép. à int. Tupper) 67.
Skinner's Pond. I.P.-E., améliorations au havre (rép. à int. Hackett) 68.
Chambres dans les édifices parlementaires (rép. à int. Puttee) 69.
Port et brise-lames de Summerside (rép. à int. Lefurgey) 83.
Edifice public à Toronto-Jonction (rép. à int. Wallace) 86.
Stratford, gardien du bureau de poste de (rép. à int. MacLaren) 91.
Brise-lames de Tignish (rép. à int. Hackett) 105.
Yukon—ligne télégraphique entre Bennett et Dawson (observ. sur mot. Tupper pour doc.) 122.
Rivière Severn, inondation (rép. à int. McLeod) 204.
Compagnie de construction d'Owen-Sound (rép. à int. Hughes) 207.
Dragueur Hackett (rép. à int. Hughes) 207.
Hangar sur le quai de Salmon-River (rép. à int. Borden) 209.
Marées, observation des (sub.) 269.
Levés hydrographiques à Grand-Bend (rép. à int. Sherritt) 344.
Arsenal de St-Thomas (rép. à int. Ingram) 520.
Havre de Port-Stanley, de Port-Burwell, de Port-Bruce (rép. à int. Ingram) 521-522 ; de Port-Hope (rép. à int. Ward) 823.

TARTE, Hon. Joseph Israël—Suite.

Yukon—état relatif à construction de ligne télégraphique (rép. à int. Tupper) 712.
Mispec, N.-B., brise-lames (rép. à int. Fowler) 824.
Cap Hopewell, quai (rép. à int. Ganong) 826.
Havre de Port-Colborne, travaux (rép. à int. Lancaster) 827.
Edifices publics (sub.) : Edifices militaires d'Ottawa, nouveau dépôt, 932 ; nouveau magasin, 1197.
Glissoires et estacades, région du St-Maurice (sub.) 948.
Exposition de Paris (sub.) 952 et suiv.
Port de Sorel (rép. à int. Haggart) 1091.
Port de Montréal (rép. à int. Haggart) 1092.
Travaux publics (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du St-Laurent, 1197.
Rapides St-André, rivière Rouge (sub.) 1231.
Havre de Port Colborne, améliorations (sub.) 1233.
Nouvel édifice à Halifax (sub.) 1268.
Dépôt des immigrants à Saint-Jean (sub.) 1269.
Edifice à Buckingham (sub.) 1271 ; à Drummondville (sub.) 1271.
Brise-lames à Depot-Harbour (rép. à int. McCormick) 1278.
Lac Manitoba, dragage (rép. à int. Boyd) 1288.
St-Jean, N.-B., grand quai (rép. à int. Fowler) 1294.
Gordon-Point, I.P.-E., requête pour jetée rép. à int. Lefurgey) 2204.
Salle d'exercices militaires à Brockville (rép. à int. Lancaster) 2446.
Edifice public à Toronto-Jonction (rép. à int. Wallace) 2449.
Victoriaville, édifice public (sub.) 2600.
Deseronto, édifice public (sub.) 2600.
Kingston, collège militaire, annexes, gymnase et hôpital (sub.) 2601.
London, salle d'exercices et arsenal (sub.) 2601.
Ottawa, édifices publics (sub.) 2607.
Picton, édifice public (sub.) 2608.
St-Thomas, salle d'exercices (sub.) 2608.
Sarnia, édifice public (sub.) 2609.
Toronto, édifices publics (sub.) 2616.
Windsor, salle d'exercices (sub.) 2618.
Woodstock, édifice public (sub.) 2620.
Brise-lames de Rocky-Point (rép. à int. Lefurgey) 2624.
Grève à Valleyfield (débat sur mot. Monk pour doc. 2646.
Barrage à l'entrée de la Thames (rép. à observ. Stephens) 2837.
Edifice public de Kamloops, 3159 ; de Nelson, 3159 ; de New-Westminster, 3159 ; de Rossland, 3162 (sub.)
Williams-Head, seconde chambre de désinfection (sub.) 3169.
Fermes modèles, nouveaux bâtiments, et réparations (sub.) 3169.
Travaux, appointements des aides et surveillants (sub.) 3169.
Edifices publics d'Ottawa, ventilation, éclairage, réparations, etc. (sub.) 3175.
Edifices publics, loyer, réparations, etc., édifices fédéraux (sub.) 3194-95.
Rideau-Hall, y compris terrains (sub.) 3213 et suiv.
Edifices publics fédéraux, salaires des ingénieurs, gardiens, etc. (sub.) 3219.
Abbott's Harbour, protection au rivage (sub.) 3219.

TARTE, Hon. Joseph Israël—Suite.

Rivière au Castor, quai de prolongement (sub.) 3220.
Grand Bras d'Or quai, réparations (sub.) 3220.
Boularderie Centre, quai (sub.) 3220.
Crique Canada, brise-lames, nouveau caisson (sub.) 3220.
Cap-Nègre, Ile, réparations et prolongement du brise-lames (sub.) 3220.
Chebogue, protection au havre (sub.) 3220.
Cheverie, prolongement du brise-lames (sub.) 3220.
Havre de Clark, brise-lames, pour compléter brise-lames et enlever cailloux du chenal (sub.) 3229.
Havre de Nell, brise-lames (sub.) 3229.
Parrsborough, quai (sub.) 3229 ; reconstruction des travaux de protection à la grève (sub.) 3230 et suiv.
Scott's Bay, réparations au quai (sub.) 3240 et suiv.
Havre de Windsor, barrage, creusement du chenal de l'Avon (sub.) 3241.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3399.
Ports et rivières (sub.) : Ile du Prince-Edouard, 3532 ; provinces maritimes, travaux de réparations, 3568 ; province de Québec, réparations et améliorations, ponts, etc. 3570 ; province d'Ontario, réparations et améliorations, ponts, etc., 3580.
Cascumpec, port, pour fermer brèche à travers la plage (sub.) 3532 ; 3533.
Pointe de Hurd, réparations à la jetée (sub.) 3533.
Miminigash, brise-lames (sub.) 3534.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 3537.
Rustico (sud) I.P.-E., réparations à la jetée (sub.) 3537-38.
Souris, Pointe de Knight, I.P.-E., consolidation du brise-lames (sub.) 3538 et suiv.
Summerside, port, brise-lames (sub.) 3543-44.
Tignish, achèvement des réparations et prolangement de la jetée (sub.) 3544.
Pointe-Ouest, prolongement de la jetée (sub.) 3544.
Back-Bay, N.-B. prolongement du quai (sub.) 3544.
Baie du Vin, pour compléter prolong. du quai (sub.) 3544.
Eglise brûlée, quai (sub.) 3546.
Campobello (grève de Wilson) réparations au brise-lames (sub.) 3546.
Saint-Jean, rivière et tributaires (sub.) 3568 ; port, brise-lames de Negro-Point (sub.) 3568.
Pointe-au-Père, débarcadère (sub.) 3570.
Hull, débarcadère (sub.) 3571.
Iles de la Madeleine, brise-lames (sub.) 3571.
Rivière-aux-Renards, jetée (sub.) 3571.
Saint-Alexis, baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 3571.
Saint-Jérôme, lac Saint-Jean, quai (sub.) 3571.
Saint-Lambert, mur de protection en coffrage (sub.) 3572.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 3572.
Tadousac, réparations au quai (sub.) 3573.
Cobourg, Ont., réparations à la jetée et dragage (sub.) 3573.
Collingwood, améliorations au port (sub.) 3574.
Colpoys, baie, prolongement de la jetée (sub.) 3577.

TARTE, Hon. Joseph Israël—Suite.

Goderich, port, dragage (sub.) 3578.
Leamington, jetée (sub.) 3580-81.
Meaford, port, dragage et ouvrages en pilotis (sub.) 3581.
Owen-Sound, port, dragage et prolongement des ouvriers de proteetion sur pilotis (sub.) 3583.
Ile de la Pointe-Pelée, quai (sub.) 3583.
Port-Burwell, améliorations au port (sub.) 3584.
Baie de la Providence, quai (sub.) 3584.
Rondeau, port, dragage (sub.) 3585 ; pour compléter réparations à la jetée (sub.) 3585.
Shequindah, débarcadère (sub.) 3586.
Rivière de la Nation, partie sud, améliorations à l'estacade (sub.) 3586.
Toronto, port, ouvrages à l'entrée de l'est (sub.) 3586.
Wiarton, débarcadère (sub.) 3587.
Lac Manitoba, nouvelles décharges pour empêcher débordement (sub.) 3587-88.
Lac Winnipeg, quai (sub.) 3588.
Rivière Colombie, C.A., améliorations en amont de Golden (sub.) 3588.
Rivière Fraser, améliorations du chenal, travaux de protection, etc. (sub.) 3588.
Rivière Skeena (sub.) 3589.
Dragueurs, réparations (sub.) 3590 ; dragueurs de la Colombie Anglaise, réparations (sub.) 3591.
Dragage, Ontario et Québec, nouvel outillage (sub.) 3591.
Dragage : Ile du Prince-Edouard, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick (sub.) 3596 ; Manitoba (sub.) 3597.
Glissoires et estacades, district du St-Maurice (sub.) 3598.
Pont des Joachims, reconstruction (sub.) 3598.
Pont de la rue Maria, Ottawa, reconstruction (sub.) 3604.
Ligne télégraphique sur rive nord du St-Laurent, prolongement jusqu'à Belle-Isle (sub.) 3604.
Lignes télégraphiques, Colombie Anglaise (sub.) 3605.
Arpentage et inspection (sub.) 3605.
Galerie nationale des arts, Ottawa, y compris achat de tableaux (sub.) 3606.
Ingénieur en chef, bureau, salaires des ingénieurs, dessinateurs et commis (sub.) 3606.
Architecte en chef, bureau, salaires des architectes, dessinateurs et commis (sub.) 3607.
Service télégraphique, salaires du personnel (sub.) 3608.
Travaux publics, pour payer différence des dépenses relatives à certains travaux déjà autorisés (sub.) 3610.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins pour le service des côtes et du bas du St-Laurent et des provinces maritimes, y compris dépenses des vapeurs employés au service des câbles (sub.) 3611-12.
Election de Nipissingue (débat sur mot. Northrup) 3770.
Recensement (sub.) 3973 ; 3999.
Bill (n° 26) concernant le Pacifique Canadien, en comité, 4076.
Yukon—ligne télégraphique à Dawson (rép. à int. Ganong) 4103.
Jetée à Higgin's-Shore (rép. à int. Hackett) 4277.

TARTE, Hon. Joseph Israël—Suite.

Yukon—édifices publics (sub.) 4349 ; ligne télégraphique de Quesnel à Atlin (sub.) 4353, 4356 ; ligne télégraphique de Dawson à Fort Egbert (sub.) 4370 ; sentiers, chemins et ponts (sub.) 4370 ; améliorations sur rivières Lewes et Yukon, y compris gratification de $1,100 à M. J. C. Taché (sub.) 4371.
Yukon—travaux publics, lignes télégraphiques (sub.) 4385, 4386 ; loyer, chauffage, éclairage des édifices publics (sub.) 4386.
Edifices militaires d'Ottawa, nouveau magasin (sub.) 4474.
Edifice public à Lunenburg, N.-E. (sub.) 475.
Grosse-Isle, quarantaine, édifice public, 4475.
Péribonka et Roberval, dépôts d'immigrants (sub.) 4475.
Rideau-Hall, réparations par suite d'incendie et nouveaux planchers aux écuries (sub.) 4476.
Paris, Ont., édifice public, mandat du Gouv. général, 4476.
Toronto, bureau de poste, améliorations, 4476.
New-Westminster, C.A., édifice public, reconstruction (sub.) 4476.
Ottawa, service du téléphone dans édifices publics (sub.) 4477 ; installation de nouveaux bureaux au-dessus Banque-Molson, et liasses en acier (sub.) 4477.
Edifices fédéraux, éclairage (sub.) 4482.
Comeauville, N.-E., brise-lames, réparations (sub.) 4483.
North-Bay, Ingonish, brise-lames (sub.) 4483.
Parker's-Cove, prolongement du quai (sub.) 4483.
St-Jean, N.-B., brise-lames à la Pointe du Nègre (sub.) 4483.
Ste-Emilie, Québec, quai, parachèvement (sub.) 4483.
Hawkestone, Ont., nouveau quai (sub.) 4483.
Port-Burwell, améliorations au havre (sub.) 4484.
Manitoba, ports, rivières et ponts, améliorations (sub.) 4484.
Dragage (sub.) dans Québec et Ontario, 4485 ; dans la Colombie Anglaise, 4487.
Ottawa, ponts sur l'Outaouais, canal Rideau, réparations, etc, (sub.) 4488.
Levés hydrographiques, et inspection, rivière aux Français (sub.) 4488.
Hill, M. Arthur, E.B., réclamation (rép. à int. Prior) 4731.
Ile du Prince-Edouard, réclam.; communic. par bateaux (résol. Fielding) observ., 4813 et suiv.
Edifices privés, location par le gouvernement. (rép. à observ. Taylor) 4853.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 4881.
Service de steamers entre le Canada et la France, résol. Cartwright (débat) 5189 et suiv.
Prêt à la commision du havre de Montréal, mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 5210 et suiv.
Nouveau steamer pour remplacer le Bayfield (sub.) 5285.
Edifices publics à Dawson, Yukon (sub.) 5783.
Hôtel des Monnaies à Ottawa, établissement (sub.) 5783.
Edifices du parlement, rallonge, ascenseurs (sub.) 5784.
Musée Victoria, pour commencer construction (sub.) 5791.

TARTE, Hon. Joseph Israël—Suite.

Rivière à la Pluie, écluse et digue (sub.) 5796-97.
Lignes télégraphiques C. A. : de Port-Simpson à Hazelton, et de la ligne de Quesnel à Monson-Creels (sub.) 5797.
Arichat, N.-E., bureaux du gouvernement, reconstruction (sub.) 5797.
Halifax, salle d'exercices militaires (sub.) 5797.
Marysville, N.-B., édifice public (sub.) 5798.
Richibouctou, édifice public (sub.) 5798.
Québec, dépôt d'immigrants et quai de la Reine (sub.) 5798 ; bureau de poste, réparations (sub.) 5798-5799 ; édifices publics, améliorations (sub.) 5800 ; douane changement (sub.) 5801.
Grosse-Isle, quarantaine, 5799.
St.-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 5800.
Lévis, édifice public (sub.) 5800 ; bassin de radoub, grue mobile, 5821.
London, salle d'exercices et arsenal (sub.) 5801.
Toronto Jonction, édifice public (sub.) 5801-5802.
Woodstock, bureau de poste (sub.) 5802.
Sault-Ste-Marie, édifice public (sub.) 5802.
Ottawa, édifices publics, tiroirs, casiers, etc. (sub.) 5802 ; parc de la Côte Major, améliorations (sub.) 5805.
St-Thomas, salle d'exercices et arsenal (sub.) 5803.
Clinton, bureau de poste (sub.) 5805-5806.
Kingston, écurie pour batterie de campagne (sub.) 5807.
Winnipeg, dépôt d'immigrants, infirmerie (sub.) 5808.
Dépôts d'armes, construction (sub.) 5808.
Arpenteur général, min. de l'Intérieur, bureaux, et mobilier (sub.) 5810 et suiv.
Port de Bronte (sub.) 5843.
Bruce Mines, quai, y compris prolongement (sub.) 5843.
Canal de Burlington, jetées, réparations (sub.) 5845.
Depot-Harbour, brise-lames (sub.) 5845.
Indian River, dragage (sub.) 5846.
Sault-Ste-Marie, port, améliorations (sub.) 5846.
Port de Sydenham, dragage (sub.) 5847.
Port de Toronto, dragage (sub.) 5848.
Oakville, jetée de l'est, réparations (sub.) 5856.
Blind River, quai (sub.) 5856.
Wendover, quai (sub.) 5862.
Presqu'Ile, achat et réparation d'un quai, (sub.) 5863.
Harwood, quai sur lac Rice (sub.) 5870.
Penetanguishene, dragage (sub.) 5870.
Dragage (sub.) 5870.
Travaux publics—commis temporaires, aide aux écritures, etc. (sub.) 5871 ; bureau de l'Ingénieur en chef, salaires des dessinateurs, commis, etc. (sub.) 5874.
Edifices publics, loyers, réparations, entretien (sub.) 5876.
Yukon—édifices publics (sub.) 5876 ; rivières Lewes et Yukon, améliorations, y compris allocation additionnelle à J. C. Taché, ingénieur surveillant (sub.) 5877 ; construction de chemins, ponts et sentiers (sub.) 5877.
St. Maurice, district, frais d'exploitation (sub.) 5880.
Ottawa, observatoire astronomique, construction (sub.) 5880.

TAYLOR, George (Leeds-sud) :

Nomination de M. Lionel Dansereau à la Chambre des communes (int.) 111.
Exposition de Paris (int.) 114.
Ministère de l'Intérieur (sub.) 185.
Ministère des Postes, aide aux écritures, impressions et papeterie, divers (sub.) 195.
Steamers du gouvernement, entretien et réparations (sub.) 260 et suiv.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 480 et suiv.
Bill (n° 5) modifiant l'acte à l'effet de restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 675.
Edifices militaires d'Ottawa, dépôt (sub.) 940.
Exposition de Paris (sub.) 1019.
Bureau de poste de la Chambre des communes (observ.) 1074.
Travaux publics (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du Saint-Laurent, 1228.
Ile d'Anticosti, correspondance avec le gouvernement impérial (mot. Taylor pour doc.) 1439.
Achat de papeterie (int.) 1832.
M. David Hodge (int.) 1833.
M. A. Foster (int.) 1833.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2515.
Bill (n° 32) concernant l'inspection et la marque des colis contenant des fruits destinés au commerce (en comité) 2667 et suiv.
Gananoque, matières postales, transport (int.) 2759.
Edifices publics, d'Ottawa (sub.) 3176 et suiv.
Edifices publics, loyer réparations, etc. ; édifices fédéraux (sub.) 3201 et suiv.
Cheverie, prolongement du brise-lames (sub.) 3228 et suiv.
Directeur de la poste à Napanee (int.) 3337.
Acte de Tempérance du Canada (int.) 3830.
Recensement (sub.) 3953 ; 4019 et suiv ; 4046.
Ligne télégraphique de Quesnel à Atlin (sub.) 4353.
Yukon—améliorations sur rivières Lewes et Yukon, y compris gratification à M. J. C. Taché (sub.) 4380 et suiv.
Ottawa, nouveaux bureaux au-dessus Banque Molson, et liasses en acier (sub.) 4481.
Edifices privés, location par le gouvernement (observ.) 4846.
Immigration, appointements des agents (sub.) 4942 et suiv.
Napanee, directeur de la poste (int.) 5301.
Arpenteur général, min. de l'Intérieur, bureaux, mobilier, etc. (sub.) 5810 et suiv.

THOMPSON, Andrew Thorburn (Haldimand et Monk) :

Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 499.
Encouragement à la pratique du tir (débat sur mot. Hughes) 1313.
Milice régulière, pension à l'état-major (débat sur mot. Prior) 3069 ; 3442 et suiv.

TISDALE, Hon. David (Norfolk-sud) :

Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 652 et suiv.
Institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (débat sur mot. Davis) 852.

TISDALE, Hon. David—Suite.

Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (débat sur mot. Richardson pour 2e l. et amend. Laurier) 1167.
Encouragement à la pratique du tir (débat sur mot. Hughes) 1314.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, en comité, 1995 et suiv.
Bill (n° 13) concernant la Compagnie de chemin de fer et de transport du Canada (en comité) 2001 et suiv.
Emission du billet de $4.00 (débat sur observ. Bennett) 2250.
Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph (en comité) 2439.
Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (débat sur mot. pour 2e l.) 2511.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898, (en comité) 2856 et suiv.
Recensement (sub.) 3127 et suiv.
Bill (n° 118) en comité, 3149 et suiv.
Bill (n° 58 en comité, 3292 et suiv.
Milice (sub.) soldes et allocations, 3453 et suiv. ; exercices annuels, 3476 ; 3493.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3663 et suiv.
Milice—subventions aux associations (sub.) 3855.
Bill (n° 26) concernant le Pacifique Canadien, en comité, 4088.
Bill (n° 103) contrat entre Manitoba et chemin de fer Candien du Nord, au sujet de certains chemins de fer, en comité, 5092.
Rails d'acier (sub.) 5340 et suiv.

TUCKER, Joseph John (cité et comté de Saint-Jean, N.-B.) :

Bill (n° 126) pour accorder certains lots de grève dans la ville de Saint-Jean, et pour d'autres fins, 1ère l., 3612 ; 2e l., 4444.

TUPPER, Hon. sir Charles Hibbert, K.C.M.G. (Pictou) :

Election de l'Orateur, 3.
Juridiction d'appel du ministre de l'Intérieur (int.) 66.
Yukon—construction de la ligne télégraphique (int.) 67.
——Importation des spiritueux (mot. pour état détaillé) 72 ; 213.
——Copies rapport O'Gilvie (mot.) pour production) 72.
J. R. Thompson (mot. pour état concernant nomination, emploi, enquête Burley et destitution) 77.
Yukon—Edifices publics à Dawson, contrat Rourke (mot. pour doc.) 80.
——Adresse des citoyens de Dawson au Gouverneur général en 1900, et papiers s'y rattachant (mot. pour doc.) 80.
——M. le commissaire O'Gilvie (int.) 93.
Besogne de la Chambre (observ.) 101.
Rapport de l'auditeur général, distribution (observ.) 103.
Baux pour l'exploitation des mines d'après la méthode hydraulique (int.) 109 ; copies de baux, lettres, etc. (mot.) 227.
Contrat avec les usines de locomotives de Kingston (int.) 112.
Yukon—ligne télégraphique entre Bennett et Dawson (mot. pour doc.) 116.

TUPPER, Hon. sir Charles Hibbert—Suite.

——Règlements miniers, appels au ministre (mot. pour doc.) 132.
——Acte des terres fédérales (mot. pour doc.) 133.
Frais de gestion (sub.) 178 et suiv.
Minis ère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 188.
Administration de la Justice (sub.) 197.
Législation (sub.) 198.
Chemin de fer de prolongement vers l'est, et gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, arbitrage (int.) 205.
Chemins, édifices publics à Dawson, droit régalien (mot. pour doc.) 228.
Steamers du gouvernement, entretien et réparations (sub.) 243.
Marees, observation des (sub.) 267.
Phares et service côtier (sub) : salaires et allocations des gardiens de phares, 277 ; phare flottant de la Batture de Lurcher, construction, équipage, équipment et entretien, 287, 290 ; autres phares, construction, 287 ; 291.
Inspecteurs, gardes-pêche, appointements et déboursés (sub.) 304 et suiv.
Bill (n° 29) modifiant l'Acte des terres fédérales et les questions de détail relatives à leur administration (M. Sifton) (int.) 435.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 463 et suiv.
Nouveaux navires de l'Etat, à la Colombie Anglaise (observ. sur mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 527.
Etat relatif à construction de ligne télégraphique au Yukon (int.) 712.
Serment du couronnement (débat sur. mot. Costigan) 804.
Yukon—Spiritueux, permis d'importation (int.) 829.
Russell, W. A. (mot. pour doc. concernant démission ou destitution) 832 ; (mot. pour copie du mémoire à S. E. le Gouv. gén. de communic. adresses au gouvernement, d'arrêtés en conseil, etc., concernant divers besoins) 832.
Edifices publics (sub.) : Edifices militaires d'Ottawa, nouveau dépôt, 932 et suiv.
Intercolonial—achat de propriétés à Sydney par le gouvernement (int.) 1029.
Comité des comptes publics (observ.) 624 ; (mot. pour envoi de doc.) 1089.
Yukon—vente de liqueurs (int.) 1093 ; permis d'importation de liqueurs à MM. Murray, Ross et Lockyer (int.) 1277 ; 1278 ; maisons de jeu et buvettes malfamées (int.) 1279 ; construction de chemins et ponts (int.) 1280 ; permis Houston (int.) 1284 ; entrée des liqueurs (int.) 1284.
Visite du Gouverneur général à Dawson (int.) 1288 ; chemin de fer, réclamation Mann et Mackenzie (int.) 1288.
Chemin de fer de Sydney à la Jonction de Sydney-nord, améliorations aux cours (mot. pour doc.) 1295.
Ile-Hawk, N.-E. (int.) 1619.
Yukon—édifices publics à Dawson (int.) 1623.
Nouvelle-Ecosse, réclamations (mot. Tupper pour doc.) 1828.
Comité des comptes publics (observ.) 1837.
Lignes télégraphiques, construction (mot. pour doc.) 1918.
Arrêté du conseil, réclamation de la Nouvelle-Ecosse au sujet du chemin de fer de prolongement vers l'Est (mot. pour doc.) 1999.

TUPPER, Hon. sir Charles Hibbert—Suite.

Comité des comptes publics, convocation (observ.) 2000.
Yukon—constitution des tribunaux (observ.) 2431.
Destitution de M. John McInnes (int.) 2758.

TURCOT, George (Mégantic) :

Affaire du bureau de poste de Kinnear's Mills (mot. et observ.) 20 ; (mot. pour copie du dossier de l'enquête) 86.

TURGEON, Onésiphore (Gloucester) :

Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 2255 et suiv.

VROOMAN, Adam E. (Victoria-sud, Ont.) :

Bill (n° 79) concernant la compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, 1ère l., 1701 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 3490.
Pont Cowan, Victoria, Ont. (int.) 1786.
Budget, voies et moyens (débat) sur mot. Fielding et amend. Borden) 1904.
Canal de la Trent, Pointe d'Young, réparations au barrage (sub.) 4468 et suiv.

WADE, Fletcher Bath (Annapolis) :

Bill (n° 3) concernant l'usure (débat sur mot. pour 2e l.) 644.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 804.
Budget, voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1962 et suiv.
Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés au commerce (en comité) 2409 ; 2459 et suiv.
Bill (n° 70) en comité, 3482.
Litges, frais (sub.) 4428.
Service de steamers entre le Canada et la France (sub.) résol. Cartwright (débat) 5198.
Bill (n° 88) amendant l'Association des Infimières canadiennes (en comité) 5518.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough (sub.) 5584.
Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec (en comité) 5650 et suiv.
Chemin de fer, d'Halifax au chemin de fer Central, N.-E. (sub.) 5683 et suiv.

WALLACE, N. Clarke (York-ouest, Ont.)

Subsides, observ. sur mot. Fielding pour comité des, et concernant rapports des ministères, 49, 51.
Chemins de fer (observ. sur mot. MacLean) 57.
Rapport du Commerce et de la Navigation (int.) 61.
Edifice public à Toronto Jonction (int.) 86.
Besogne de la Chambre, ajournement (observ.) 97.
Guerre sud-africaine, nouveau contingent (int.) 136.
Chemins de fer, débat, sur mot. Fielding pour comité des sub., 170.
Prime sur le sucre de betterave (observ. sur mot. Sproule et amend. Fielding) 373.
Postes (sub.) service extérieur, appointements et allocations, 449 et suiv.
Nouveaux navires de l'Etat, à la Colombie Anglaise (observ. sur mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 526.

WALLACE, N. Clarke—Suite.

Canada et Italie, relations commerciales (observ. sur mot. Monk pour copie de correspondance) 541.
Transport gratuit des membres du parlement (débat sur mot. Blain) 617 et suiv.
Serment du couronnement (débat sur mot. Costigan) 735.
Préséance des mesures du gouvernement, le jeudi (observ. sur mot. Laurier) 914.
Edifices militaires d'Ottawa, dépôt (sub.) 937.
Exposition de Paris (sub.) 949 et suiv.
Primes sur le fer et l'acier (rép. à observ. Morrison 1197.
Chemin de fer du " Canada Eastern " (int.) 1621.
Budget—voies et moyens (débat sur mot. Fielding et amend. Borden) 1670.
Emission du billet de $4.00 (débat sur observ. Bennett) 2252.
Officiers d'élections, paiement, retard (débat sur observ. Davis) 2403.
Edifice public à Toronto Jonction (int.) 2449; (observ.) 2450.
Pacifique Canadien, contrat, exemption de taxes (débat sur mot. Davis et amend. Maclean) 2592.
Bataillons de la milice active dans chaque province (int.) 2622.
Bill (n° 13) observ. sur mot. Clarke en amend. à mot. pour 3e l.) 2799.
Barrage à l'entrée de la Thames (sur. observ. Stephens) 2837.
Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens électoral de 1898 (en comité) 2853 et suiv.
Immigration (débat sur observ. Wilson) 3022.
Bill (n° 97) en comité, 3045.
Recensement (sub.) 3135 et suiv.
Travaux, appointements des aides et surveillants (sub.) 3170 et suiv.
Rideau-Hall, y compris terrains (sub.) 3217 et suiv.
Intercolonial—rails d'acier et attaches (sub.) 3681 et suiv.
Conseil du Travail (sub.) 3901 et suiv.
Douanes (sub.) traitements et frais de route des fonctionnaires ; bureau de la commission des Douanes, 3924 et suiv.
Recensement (sub.) 3947 et suiv. ; 3995, 4060.
Pensions aux membres des corps permanents de la milice canadienne (débat sur résol. Borden) 4318.
Bill (n° 121) modifiant acte des postes, en comité, 4326 et suiv.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4420 et suiv.
Milice—appointements et gages, nouvelle somme (sub.) 4431.
Service à la vapeur entre Saint-Jean et Glasgow (sub.) 4868 et suiv.
Sorel, quai en eau profonde (sub.) 4885 et suiv.
Immigration, appointements des agents (sub.) 4909 et suiv ; gratification à veuve de D. L. Cavan, agent (sub.) 5005.
Collège militaire de Kingston, travaux, lettre de M. Saul (observ.) 4961.
Bill (n° 133) pensions aux militaires, sur mot. pour 3e l., 4965.
Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Yukon, en comité, 4974 et suiv.
Indemnité à M. Wilbert Purdey (sub.) 5017.
Bill (n° 103) contrat entre Manitoba et chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (en comité) 5093.
Prêt à la commission du havre de Montréal, mot. pour comité sur résol. Fielding (débat) 5232 et suiv.

WALLACE, N. Clarke—Suite.

Impressions du parlement (débat sur mot. Parmelee pour adop. du 5e rapp. du comité mixte des impressions) 5298.
Rails d'acier (sub.) 5400.
Bill (n° 138) nouvelle subvention annuelle à l'Ile du Prince-Edouard (en comité) 5431 et suiv.
Bill (n° 140) modifiant l'Acte d'inspection de la lumière électrique (en comité) 5467 et suiv.
Hôtel des Monnaies (en comité sur résol.) 5480 et suiv.
Bill (n° 141) modifiant l'Acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques (en comité) 5493.
Compagnie de téléphone Bell (observ. sur Bill n° 101) 5506 et suiv.
Grève aux usines de locomotives de Kingston (débat sur observ. Puttee) 5537.
McGrady, M. H. A., commis de la malle, aug. d'app. (sub.) 5563.
Douanes (sub.) : nouvelle somme, 5569 ; pour payer à MM. H. A. Nelson et Fils intérêt sur réclamations, 5570 et suiv.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough (sub.) 5602 et suiv.
Chemin de fer de Caplin à Paspébiac (sub.) 5647 et suiv.
Chemin de fer de Schomberg à Aurora, depuis un point sur Grand Tronc entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg (sub.) 5655 et suiv.
Chemin de fer de Manitouline et Rive-Nord (sub.) 5669 et suiv.
Chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson (sub.) 5675 et suiv.
Nomination d'un juge de la cour de comté à Vancouver, C.A. (en comité sur résol.) 5705 et suiv.
Intercolonial (sub.) 5780.
Edifices du parlement, rallonge, ascenseurs (sub.) 5784.
Musée Victoria, pour commencer construction (sub.) 5793 et suiv.
Arpenteur général, Min. de l'Intérieur, bureau, mobilier, etc. (sub.) 5811 et suiv.
Primes sur le plomb (débat sur mot. Fielding pour comité sur résol.) 5840.
Travaux publics, commis temporaires, aide aux écritures, etc. (sub.) 5871 et suiv.; bureau de l'ingénieur en chef, salaires des dessinateurs et commis (sub.) 5874 et suiv.
Service à la vapeur—entre St-Jean et Liverpool (sub.) 5910.
Voies et moyens, changement au tarif (débat sur résol. Fielding) 5917 et suiv.
Intercolonial—pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement est, N.-E. (sub.) 6048 et suiv.
Caractère des débats de la Chambre (rép. à observ. MacLaren) 6074 et suiv.

WARD, Henry Alfred (Durham-est) :

Levé entre lac Rice et Port-Hope (int.) 624.
Havre de Port-Hope (int.) 823.
Bill (n° 64) élections fédérales, en comité, 4117 et suiv.
Canal de la vallée de la Trent (observ.) 5538.

WILMOT, Robert D. (Sunbury et Queen) :

Hon. Charles Burpee (int.) 110.
Gardien du phare de l'Ile Musquash, N.-B. (int.) 1279.
Transport de la malle par le chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick (int.) 1630.
Ports et rivières des provinces maritimes, réparations (sub.) 3569.

WILSON, Uriah (Lennox) :

Immigration (mot. pour état concernant agents, y compris W. T. R. Preston) 78 ; (int.) 915.
Rivière Napanee, levé hydrographique 1890 (mot. pour état relatif aux employés, et pour copie du rapport de l'ingénieur) 79.
Immigrants établis au Canada (int.) 86.
Subventions aux chemins de fer, de 1896 à 1900 (mot. pour état détaillé) 87.
Elévateurs à Saint-Jean et Halifax (mot. pour doc.) 89 ; (int.) 915.
Modification à l'Acte de tempérance du Canada (int.) 345.
Exposition de Paris (sub.) 1018.
Dépôt d'immigrants à Saint-Jean (sub.) 1270.
Gardes forestiers (int.) 1292.
Terres fédérales, inspecteurs et agents (sub.) 1408.
Les Doukhobortses (int.) 1785 ; 2037.
Exportation de grain par l'Intercolonial (int.) 2036.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2726.
Fermes modèles (sub.) 2901.
Fermes modèles (sub.) 2901.
Immigration (observ.) 2937.
Grève de Valleyfield (débat sur observ. Loy) 3844.

WILSON, Uriah—Suite.

Commission géologique (sub.) 3847.
Dragage, dans Ontario et Québec (sub.) 4485 et suiv.
Comité d'agriculture (int.) 4842.
Immigration, appointements des agents (sub.) 4908 et suiv., 4934 et suiv.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country-Harbour et Guysborough (sub.) 5576 et suiv.
M. C. R. Devlin (observ.) 5720.

WRIGHT, A. A. (Renfrew-sud) :

Bill (n° 113) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900, 1ère l., 2394.
Bill (n° 32) concernant marque et inspection des colis contenant fruits destinés au commerce (en comité) 2464 ; 2679.
Révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations (sub.) 2740.
Agriculture et industrie laitière, entrepôts frigorifiques, etc. (sub.) 3094.
Question du transport (débat sur observ. Bickerdike) 3330.
Besoins de la Colombie Anglaise (rép. à observ.) Prior) 4191.
Bill (n° 140) modifiant l'Acte d'inspection de la lumière électrique (en comité) 5464 et suiv.

INDEX — PARTIE II

MATIÈRES.

ABBOTT'S Harbour, protection du rivage (sub.) 3219.
Académie des Arts (sub.) 3523.
Accise (sub) 3939 ; inspecteurs et préposés, appointements, 3940.
Administration de la justice (sub.) 197.
Adresse à Edouard VII, message au Sénat (mot. Laurier) 19 ; lecture par M. l'Orateur, 80 ; (mot. Laurier) 81.
Adresse en réponse au discours du Trône, M. Guthrie, 21; M. Marcil, 31 ; M. R. L. Borden, 37 ; M. Broder, 42 ; sir Wilfrid Laurier, 43.
Affaires du gouvernement (observ. R. L. Borden) 213 ; 1191.
Affaires judiciaires dans la province de Québec (int. Lemieux) 3244.
Agences, loyers et dépenses éventuelles (sub.) 284.
Agents commerciaux (int. Kemp) 4842.
Agriculture et industrie laitière, entreposage frigorifique, etc. (sub.) 2919 ; 3077.
Ajournement, Mercredi des Cendres (mot. Laurier) 138.
Alaska frontière (int. Prior) 4493; frontière provisoire par rapport au Canada (mot. Sifton pour doc.) 5697.
Alberton, I.P.-E., directeur de la poste (int. Hackett) 1437 ; port (int. Hackett) 2032.
Allemagne et Canada, tarif différentiel (int. Kemp) 86.
Alliston et Rosemont, transport de la malle (int. Lennox) 1629.
Alma, Ont., transport de la malle (int. McGowan) 827.
Anderson, Duncan C. (int. Bennett) 2039.
Anderson, M. W. P., ingénieur en chef Marine et Pêcheries, aug. d'app. (sub.) 5275.
Annuaire, arts, agriculture et statistique (sub.) 4696.
Annuaire statistique (sub.) 2886 ; 5274.
Anticosti, Ile d', correspondance avec le gouvt. impérial (mot. Taylor pour doc.) 1439 ; mise en conserve du homard (int. Kaulbach) 1629.
Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis, etc. (sub.) 4401.
Architecte en chef, bureau, salaires des architectes, dessinateurs et commis (sub.) 3607.
Archives (sub.) 4696.
Archives du Canada, au bureau du Conseil Privé, classement (sub.) 3524.
Arichat, bureau du gouvernement, reconstruction (sub.) 5797.
Arpentage dans le sud-est du Manitoba (int. La-Rivière) 82.
Arpentages de l'année, montant supplém. pour terminer (sub.) 5013.
Arpentage et inspection (sub.) 3605.
Arpenteurs fédéraux, examinateurs, dépenses contingents du bureau (sub.) 1420.
Arpenteur général, min. de l'Intérieur, nouveaux bureaux, et mobilier (sub.) 5810.
Articles canadiens exposés à l'Institut Impérial de Londres, renouvellements et améliorations (sub.) 5272.
Arts, agriculture et statistiques (sub.) 3989.
Ashcroft et Caribou, transport des malles (int. Prior) 1289 ; 2446 ; 4277.
Aubains, loi relative aux (int. Kendall) 202 ; mise en vigueur (int. Clare) 340 ; sub., 2703 ; convention en Angleterre et Etats-Unis, relativement à la succession des aubains (int. et observ. L. P. Demers) 4844.
Auditeur général, bureau de l' (sub.) 186.
Auditeur général, bureau, A. B. Hudson, J. W. Reid et William Kearns, aug. d'app. ; un commis de seconde classe cadette, dépenses casuelles, aide aux écritures, etc. (sub.) 5275.
Australie, confédération (int. Hughes) 4963.

BACK Bay, N.-B., prolongement du quai (sub.) 3545 ; quai (int. Ganong) 5302.
Baie de la Provindence, quai (sub.) 3584.
Baie du Vin, pour compléter prolongement du quai (sub.) 3545.
Banques, amendement de la loi des, par rapport à banquiers particuliers (int. Préfontaine) 830 ; inspection (int. Préfontaine) 830.
Banques autorisées du Canada, liste des actionnaires au 31 déc. 1900 (produite par M. Fielding) 2096.
Banque Ville-Marie (int. Monk) 340.
Barrières à péage de Montréal (mot. Monk pour état des recettes et dépenses, et pour état fourni aux porteurs d'obligations) débat : 2625.
Beatty, M. J., gratification (sub.) 5406.
Besogne de la Chambre : Adresse en réponse au discours du Trône, priorité (mot. Laurier) 20 ; subsides et rapport de l'auditeur général, 61 ; question d'ajournement (int. Maclean) 96 ; expédition (observ.) Tupper) 101 ; remarques (impression et distribution du bill n° 14) M. Monk, 748, M. l'Orateur (déc.) 748 ; (mot. Laurier pour préséance des mesures du gouvernement, le jeudi) 913 ; le lundi, 1534 ; le mercredi, après interpellations, 2445 ; (mot. Laurier pour séance additionnelle de 11 heures a.m. à 1 heure p.m. à compter du 13 mai) 4736 ; (int. Monk) 5939.
Bétail canadien, embargo (int. Bickerdike) 1028.
Beurre, exportation (int. Henderson) 1284.
Bibliothécaires conjoints, rapport des, 8.
Bibliothèque de droit canadien à Londres, Ang., contribution (sub.) 4727.
Bibliothèque du parlement (mot. Laurier pour comité) 102.
Billet de $4.00, émission (observ. Bennett et débat 2246 et suiv.
BILLS :
Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5.
Bill (n° 2) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900 (M. Ingram) 1ère l., 20 ; mot. pour 2e l., 95 ; 214 ; en comité, 1075 ; 2e l., 1081.
Bill (n° 3) concernant l'usure (M. Madore) 1ère l., 21 ; (mot. pour 2e l. et débat) : M. Madore, 625 et suiv. ; M. Fortin, 631 ; M.

BILLS—Suite.

Clancy, 635 ; M. Monk, 637 ; M. Demers, 638; M. LaRivière, 640 ; M. Flint, 641 ; M. Lemieux, 643 ; M. Wade, 644 ; le min. de la Marine, 645 ; M. Osler, 652 ; M. Britton, 652; M. Tisdale, 652 et suiv.; M. l'Orateur, 653 ; M. Borden, 655 ; M. Roche, 657 ; M. Robinson, 661 ; mot. Geoffrion pour renvoi au comité des banques et du commerce, 1467.

Bill (n° 4) modifiant la loi des chemins de fer (M. Lancaster) 1ère l., 103 ; 2e l., 214.

Bill (n° 5) restreignant l'importation et l'emploi des aubains (M. Clare) 1ére l., 105 ; mot. pour 2e l. et débat, 663.

Bill (n° 6) concernant la cour suprême de l'Ordre des Forestiers Indépendants, à l'effet d'en changer le nom en celui de l'Ordre Indépendant des Forestiers (M. Emmerson) 1ère l., 201 ; 2e l., 335 ; 3e l., 1271.

Bill (n° 7) concernant la Compagnie du Grand-Tronc (M. Geoffrion, par M. Fortin) 1ère l., 201 ; 2e l., 335 ; en comité, 1072 ; 3e l., 1074.

Bill (n° 8) concernant la Compagnie du Grand-Tronc (M. Geoffrion, par M. Fortin) 1ère l., 201 ; 2e l., 335 ; en comité, 1466 ; 3e l. et adop., 1466.

Bill (n° 9) modifiant l'Acte des élections fédérales, 1900 (M. Henderson) 1ère l., 201.

Bill (n° 10) modifiant l'Acte poids et mesures (M. Smith) 1ère l., 201 ; 2e l., 1081.

Bill (n° 11) modifiant l'Acte à l'effet de restreindre du l'importation et l'emploi des aubains (M. Puttee) 1ère l., 201.

Bill (n° 12) concernant la Compagnie d'Assurance Mutuelle contre le feu, de London, Canada (M. Hyman) 1ère l., 241 ; 2e l., 336 ; en comité, 2983 ; 3e l., 2984.

Bill (n° 13) concernant la Compagnie nationale de chemin de fer et de transport du Canada (M. Calvert) 1ère l., 242 ; 2e l., 748 ; en comité, 2001 ; mot. pour 3e l., 2432 ; mot. Clarke en amend. à mot. pour 3e l. et demandant renvoi du bill au comité, 2798 ; 3e l., 2804 ; mot. Maclean pour amend., 2804.

Bill (n° 14) constituant en corporation la Compagnie d'Assurance sur la vie, dite "Century" (M. Monk) 1ère l., 242 ; 2e l., 823 ; 3e l., 2032.

Bill (n° 15) modifiant la loi relative aux élections fédérales (M. Clancy) 1ère l., 331 ; mot. pour 2e l., 1085.

Bill (n° 16) modifiant la loi relative au drainage des terrains des compagnies de chemin de fer (M. Jabel Robinson) 1ère l., 332 ; mot. pour 2e l., et débat, 1086 ; 2e l., 1089.

Bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Richardson) 1ère l., 332 ; mot. pour 2e l., et débat, 1140.

Bill (n° 18) modifiant la loi relative aux élections fédérales contestées (M. Richardson) 1ère l., 334.

Bill (n° 19) concernant la Compagnie d'épargne et de prêt du Canada-est, à responsabilité limitée (M. R. L. Borden) 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; en comité, 2984 ; 3e l., 2984.

Bill (n° 20) concernant la Compagnie du chemin de fer de Nakusp à Slocan (l'hon. M. Prior) 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; 3e l., 1576.

Bill n° 21) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie Anglaise (l'hon. M. Prior) 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; 3e l., en comité, 2241.

Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest (M. Morrison) 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; 3e l., 3775.

BILLS—Suite.

Bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph (M. Guthrie) 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; en comité, 1952 et suiv.; (mot. Blair pour renvoi au comité des chemins de fer) 2031 ; en comité, 2432.

Bill (n° 24) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-Sud (M. Guthrie) 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; 3e l., 1465.

Bill (n° 25) constituant en corporation la Compagnie de force motrice et de faprication d'Ottawa et de Hull, à responsabilité limitée (M. Champagne) 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; en comité, 2804 ; 2979 ; 3e l., 2891.

Bill (n° 26) concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (M. Fortin) 1ère l., 432 ; 2e l., 748 ; en comité, 4064 ; mot. pour 3e l., 4495 ; 3e l., et adop., 4510.

Bill (n° 27) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du lac Supérieur (M. Talbot) 1ère l., 432 ; 2e l., 749 ; 3e l., en comité, 2432.

Bill (n° 28) règlementant le tarif du fret et des voyageurs sur les chemins de fer (M. Reid) 1ère l., 432.

Bill (n° 29) modifiant l'Acte des terres fédérales et les questions de détail relatives à leur administration (M. Sifton) 1ère l., 433 ; 2e l., 2871 ; en comité, 2871.

Bill (n° 30) modifiant l'Acte des terres fédérales (M. Charlton) 1ère l., 436.

Bill (n° 31) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford (M. Parmelee) 1ère l., 516 ; 2e l., 823 ; 3e l., 1466.

Bill (n° 32) concernant la marque et l'inspection des colis contenant des fruits destinés à la vente (l'hon. M. Fisher) 1ère l., 517 ; 2e l, 2406 ; en comité, 2406, 2456 ; mot. pour 3e l., 2666 ; mot. pour renvoi devant comité général, 2666; en comité, 2667; 3e l., 2761.

Bill (n° 33) concernant la "Fête de Victoria" (M. Horsey) 1ère l., 518 ; 2e l., 1468 ; en comité, 2242 ; adopté sur mot. Laurier comme mesure du gouvernement, 4063 ; en comité, 4336 ; 3e l. et adop., 4338.

Bill (n° 34) constituant en corporation l'Association canadienne du fonds patriotique (M. Costigan) 1ère l., 622 ; 2e l., 1230 ; 3e l., en comité, 2241.

Bill (n° 35) concernant la Compagnie de ponts et de force motrice Mather (M. German) 1ère l., 711 ; 2e l., 1074 ; 3e l., en comité, 1951.

Bill (n° 36) concernant la Compagnie de chemin de fer Great Northwestern (M. LaRivière) 1ère l., 711 ; 2e l., 1074 ; 3e l., en comité, 1952.

Bill (n° 37) constituant en corporation le diocèse de Kéwatin (M. Osler) 1ère l., 711 ; 2e l., 1074 ; 3e l., 2987.

Bill (n° 38) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson et du Nord-Ouest, et à l'effet d'en changer le nom en celui de "La Compagnie de Transit du Grand Nord (M. Oliver) 1ère l., 711 ; 2e l., 1074 ; mot. Oliver pour renvoi au comité des chemins de fer, de son sixième rapport (débat) 2930.

Bill (n° 39) modifiant le code pénal (M. McCarthy) 1ère l., 712.

Bill (n° 40) concernant la Compagnie de chemin de fer du Yukon britannique (M. Fraser, Guysborough) 1ère l., 913 ; 2e l., 1271 ; 3e l., en comité, 2241.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Saskatchewan et de l'Ouest (M. LaRivière) 1ère l., 913 ; 2e l., 1231 ; 3e l., 3286.

BILLS—Suite.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie de chemin de fer des mines du Yukon (M. Fraser) 1ère l., 913 ; 2e l., 1231 ; 3e l., en comité, 1952.

Bill (n° 43) constituant en corporation les Lloyds Saint-Laurent (M. Geoffrion) 1ère l., 913 ; 2e l., 1231 ; en comité, 2983 ; 3e l., 3044.

Bill (n° 44) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, et à l'effet d'en changer le nom en celui de Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, de la Gatineau et de l'Ouest (M. Champagne) 1ère l., 913 ; 2e l., 1271 ; en comité, 3287.

Bill (n° 45) modifiant l'Acte du câble transpacifique de 1899 (M. Mulock) 1ère l., 930 ; 2e l., 5494 ; en comité, 5494 ; 3e l., 5496.

Bill (n° 46) amendant la loi de 1894, relative à la conservation du gibier dans les territoires non organisés (Hon. M. Sifton) 1ère l., 1025 ; 2e l., 2878 ; en comité, 2878.

Bill (n° 47) pour restreindre l'importation et l'emploi des aubains (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., et adop., 1090 ; mot. pour 2e l., et débat, 2507 ; en comité, 4739 ; mot. pour 3e l. et adop., 5184.

Bill (n° 48) concernant la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, du Yukon et du Pacifique (M. Osler) 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., en comité, 1952.

Bill (n° 49) concernant la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Ste-Catherine et Toronto (M. Calvert) 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., en comité, 2241.

Bill (n° 50) concernant la Société canadienne d'assistance mutuelle (M. Sutherland, Essex) 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., 3526.

Bill (n° 51) constituant en corporation la Compagnie Clergue de fer et d'acier nickelé du Canada (M. Dyment) 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; en comité, 2985 ; 3e l., 2987.

Bill (n° 52) concernant la Compagnie du chemin de fer de Vancouver à l'Ile Lulu (M. Maxwell) 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., 3286.

Bill (n° 53) concernant le Compagnie de Prêt du Manitoba et du Nord-Ouest (à responsabilité limitée) (M. Britton) 1ère l., 1191; 2e l., 1466; 3e l., 3044.

Bill (n° 54) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Fort-Qu'Appelle (M. Douglas) 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., 2241.

Bill (n° 55) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer d'Arnprior et de Pontiac (M. Lemieux) 1ère l., 1191 ; 2e l., 1466 ; 3e l., en comité, 2241.

Bill (n° 56) concernant la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de Kootenay (M. Galliher) 1ère l., 1271; 2e l., 1466 ; 3e l., 3287.

Bill (n° 57) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Crow's-Nest Southern (M. Galliher) 1ère l., 1271 ; 2e l., 1466 ; en comité, 3487 ; retiré, 5823.

Bill (n° 58) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Kootenay et d'Arrowhead (M. Galliher) 1ère l., 1271 ; 2e l., 1466.

Bill (n° 59) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer de Similkameen et de Keremeos (M. Galliher) 1ère l., 1271 ; 2e l., 1466 ; en comité, 3290 ; 3773 ; 3e l., 3774.

Bill (n° 60) constituant en corporation la Compagnie d'assurance sur la vie "United Empire" (M. Birkett) 1ère l., 1271 ; 2e l., 1577 ; 3e l., 2032.

BILLS—Suite.

Bill (n° 61) concernant la Compagnie W. C. Edwards, à rsponsabilité limitée (M. Rosamond) 1ère l., 1271 ; 2e l., 1466 ; en comité, 3294 ; 3e l., 3490.

Bill (n° 62) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Pontiac (M. Murray) 1ère l., 1271 ; 2e l., 1577 ; mot. pour remboursement des frais, 4841.

Bill (n° 63) modifiant l'Acte du cens electoral de 1898 (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1424 ; 2e l., 2838 ; en comité, 2838, 4281 ; 3e l., 4425.

Bill (n° 64) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900 (M. Fitzpatrick) 1ère l. 1424 ; 2e l., 2867 ; en comité, 2867, 4104, 4280, 4407.

Bill (n° 65) créant un conseil médical au Canada (M. Roddick) 1ère l., 1425.

Bill (n° 66) modifiant la loi de la preuve au Canada (M. Fitzpatrick) 1ère l., 1458 ; 2e l., 2505 ; en comité, 2505.

Bill (n° 67) constituant en corporation la Compagnie de Terminus et de chemin de fer de Québec (M. Malouin) 1ère l., 1474 ; 2e l., 1828 ; en comité, 5648 ; 3e l., 5654.

Bill (n° 68) concernant la compagnie manufacturière McClary (M. Hyman) 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; 3e l., 2987.

Bill (n° 69) constituant en corporation la compagnie de force motrice du Saint-Laurent (M. Logan) 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; 3e l., 5178.

Bill (n° 70) concernant la Compagnie E. B. Eddy (M. Champagne, par M. Monet) 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; en comité, 3480 ; 3e l., 3487.

Bill (n° 71) concernant la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique (M. Douglas) 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; 3e l., 2444.

Bill (n° 72) concernant la compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière (M. Galliher, par M. Davis) 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828.

Bill (n° 73) concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver, Westminster, du Nord et du Yukon (M. Galliher, par M. Davis) 1ère l., 1533 ; 2e l., 1828 ; 3e l., 3773.

Bill (n° 74) concernant la réprésentation des Territoires du Nord-Ouest (M. Roche, Marquette) 1ère l., 1533.

Bill (n° 75) concernant la compagnie canadienne du chemin de fer du Nord (M. McCreary) 1ère l., 1611 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 3490.

Bill (n° 76) modifiant le code pénal, de 1892 (M. German) 1ère l., 1611.

Bill (n° 77) modifiant la loi relative aux chemins de fer (M. McLennan) 1ère l., 1613 ; 2e l., 2243.

Bill (n° 78) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Union (M. Demers, St-Jean et Iberville) 1ère l., 1701 ; 2e l., 1962.

Bill (n° 79) concernant la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool (M. Vrooman) 1ère l., 1701 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 3490.

Bill (n° 80) constituant en corporation la Compagnie du pont de la rivière Ste-Marie (M. Dyment) 1ère l., 1701 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 5179.

Bill (n° 81) concernant le Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma et à l'effet d'un changer le nom en celui de Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson (M. Dyment) 1ère l., 1701 ; 2e l., 2241 ; 3e l., 5179.

BILLS—Suite.

Bill (n° 82) concernant la Compagnie Rathbun (M. Britton) 1ère l., 1785 ; 2e l., 2032 ; en comité, 2984 ; 3e l., 2985.

Bill (n° 83) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central de Kootenay (M. Galliher) 1ère l., 1785 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 3490.

Bill (n° 84) concernant la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta (M. Oliver) 1ère l., 1785 ; 2e l., 2032 ; 3e l., 3490.

Bill (n° 85) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Central d'Alberta (M. Oliver) 1ère l., 1785 ; 2e l., 2241 ; 3e l., 3490.

Bill (n° 86) concernant la Compagnie du chemin de fer Transcanadien (M. Malouin) 1ère l., 1785 ; 2e l., 2241 ; retiré, 5694.

Bill (n° 87) tendant à fusionner la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-nord et du Manitoba, la Compagnie du chemin de fer de Transfert de Winnipeg (à responsabilité limitée), la Compagnie du chemin de fer du Portage et du Nord-Ouest, et la Compagnie du chemin de fer de Waskada et du Nord-Est, sous le nom de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-nord et du Manitoba (M. McCreary) 1ère l., 1919 ; 2e l., 2241 ; 3e l., 3773.

Bill (n° 88) constituant en corporation l'Association des Infirmières canadiennes (M. Clarke, par M. Horsey) 1ère l., 1919 ; 2e l., 2241 ; mot. Carroll pour remboursement des frais, 4159 ; en comité général, 4454 ; 4510 ; en comité, 5514 ; 5687.

Bill (n° 89) concernant la Compagnie de pouvoir hydraulique et d'estacades de Grand-Falls (M. Costigan) 1ère l., 1919 ; 2e l., 2445 ; en comité, 3525, 5361 ; 3e l., 5361.

Bill (n° 90) concernant la Compagnie de garantie du Canada contre les voleurs (M. Bickerdike) 1ère l., 1919 ; 2e l., 2242 ; 3e l., 3526.

Bill (n° 91) modifiant la loi concernant les matelots sur les eaux le l'intérieur (le min. de la Marine et des Pêcheries) 1ère l., 1995 ; 2e l., 2488 ; en comité, 2488.

Bill (n° 92) modifiant la loi concernant la sécurité des navires (le min. de la Marine et des Pêcheries) 1ère l., 1996 ; 2e l., 2490 ; en comité, 2490 ; mot. Davies pour adop. des amend. du Sénat, 4289.

Bill (n° 93) concernant les enquêtes sur les accidents (le min. de la Marine et des Pêcheries) 1ère l., 1996 ; 2e l., 2492 ; 3e l., 2683.

Bill (n° 94) modifiant la loi des chemins de fer (M. Richardson, Lisgar) 1ère l., 1997.

Bill (n° 95) concernant le chemin de fer d'Ontario, de la Baie d'Hudson et de l'Ouest (M. Dyment) 1ère l., 2095 ; 2e l., 2242 ; 2445 ; en comité, 5179 ; 3e l., et adop., 5179.

Bill (n° 96) amendant la loi des élections fédérales de 1900, 1ère l., 2096.

Bill (n° 97) constituant en corporation le Compagnie des manufacturiers, de tempérance et d'assurance sur la vie (M. Sproule) 1ère l., 2202 ; 2e l., 2445 ; en comité, 3044 ; 3e l., 3046.

Bill (n° 98) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière (M. Galliher) 1ère l., 2202; 2e l., 2445 ; 3e l., 5179.

Bill (n° 99) concernant le Crédit Foncier du Bas-Canada (M. Geoffrion) 1ère l., 2202 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 3986 ; retiré, mot. pour remboursement d'honoraires, 5574.

BILLS—Suite.

Bill (n° 100) amendant la version française de l'Acte des lettres de change, de 1900 (M. Demers) 1ère l., 2202.

Bill (n° 101) concernant la Compagnie canadienne de téléphone Bell (M. Clarke) 1ère l., 2243 ; débat, 5496.

Bill (n° 102) concernant l'affermage de certains chemins de fer dans le Manitoba (M. McIsaac) 1ère l., 2392 ; mot. Sutherland pour remboursement des frais, 4275.

Bill (n° 103) concernant une convention intervenue entre le gouvernement du Manitoba et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer (M. McIsaac) 1ère l., 2392 ; mot. pour 2e l., 3046 ; 2e l., 3049 ; mot. pour comité, 4456, 4521 ; en comité, 4775, 4991, 5028.

Bill (n° 104) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer central de la Nouvelle-Ecosse (M. McIsaac) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 5179.

Bill (n° 105) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Kamloops à Atlin (M. Prior) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 5178.

Bill (n° 106) concernant la Compagnie du chemin de fer de la Rive Sud (M. Geoffrion) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; en comité, 5180, 5362, 5508 ; 3e l., 5509.

Bill (n° 107) à l'effet de faire conférer au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à John Abell (M. Rosamond) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 3526.

Bill (n° 108) concernant la Compagnie du chemin. de fer de Manitouline et de la Rive-Nord (M. Holmes) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 5178.

Bill (n° 109) constituant en corporation le Banque Nationale Canadienne (M. German) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; en comité, 4095 ; 3e l., et adop., 4096.

Bill (n° 110) constituant légalement la corporation de débentures et de garanties du Canada (M. Osler) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 3986.

Bill (n° 111) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie James (M. Holmes) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; 3e l., 5179.

Bill (n° 112) concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud (M. Carroll) 1ère l., 2393 ; 2e l., 2982 ; en comité, 5509, 6005 ; 3e l., 6006.

Bill (n° 113) modifiant l'Acte des élections fédérales de 1900 (M. Wright) 1ère l., 2394.

Bill (n° 114) accordant à Sa Majesté certains subsides pour l'exercice finissant le 30 juin 1901, et pour autres fins se rattachant au service public (M. Fielding) 1ère l., 2405 ; 2e l., 2405 ; en comité, 2405.

Bill (n° 115) modifiant la loi relative à l'inspection générale (M. Bernier) 1ère l., 2506 ; 2e l., 3156 ; en comité, 3156 ; 3e l., 3158.

Bill (n° 116) concernant l'inspection du bois et des denrées (M. Bernier) 1ère l., 2506 ; 2e l., 3158 ; en comité, 3158 ; 3e l., 3158.

Bill (n° 117) concernant l'empaquetage et la vente de certaines denrées (M. Bernier) 1ère l., 2506 ; en comité, 4831 ; amendement du Sénat, 5943.

Bill (n° 118) modifiant l'Acte du Territoire du Yukon, et contenant de nouvelles dispositions pour l'administration de la justice dans ce Territoire (M. Sifton) 1ère l., 2621 ; 2e l., 3148 ; en comité, 3148, 4966 ; 3e l., et adop., 4987 ; amendements, 5307 ; en comité, 5307 ; 3e l., 5307.

BILLS—Suite.

Bill (n° 119) établissant certaines dispositions nécessités par le changement de règne (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 2621 ; 2e l., 3148 ; en comité, 3148 ; 3e l., 3148.

Bill (n° 120) concernant la Haute Cour subsidiaire de l'Ancien ordre des Forestiers du Canada (M. Heyd) 1ère l., 2757 ; mot. pour 2e l., 3286 ; 2e l., 3286 ; en comité, 4096 ; mot. pour 3e l., et débat, 4444 ; 3e l., 5179.

Bill (n° 121) amendant la loi des Postes (Hon. M. Sutherland) 1ère l., 2935 ; 2e l., 4324 ; en comité, 4324 ; 3e l., 4425.

Bill (n° 122) amendant la loi d'inspection générale (M. Bernier) 1ère l., 3147 ; 2e l., 4987 ; en comité, 4987 ; 3e l., 4990.

Bill (n° 123) amendant la loi de 1900, relative aux céréales du Manitoba (M. Bernier) 1ère l., 3147 ; retiré, 5574.

Bill (n° 124) concernant la Compagnie d'assurance de l'Ouest (M. McCarthy) 1ère l., 3336 ; 2e l., 3491 ; en comité, 4096 ; 3e l., et adop., 4096.

Bill (n° 125) concernant la Compagnie d'assurance de l'Amérique Britannique (M. McCarthy) 1ère l., 3336 ; 2e l., 3491 ; 3e l., 4096.

Bill (n° 126) pour accorder certains lots de grève dans la ville de St-Jean, et pour d'autres fins (M. Tucker) 1ère l., 3612 ; 2e l., 4444.

Bill (n° 127) modifiant la loi concernant les épizooties (M. Fisher) 1ère l., 3828 ; 2e l., 4754 ; en comité, 4754.

Bill (n° 128) pour faire droit à Lilias Middleton (M. Rosamond) 1ère l., 4491 ; 2e l., 5181; 3e l., 5654.

Bill (n° 129) concernant la Compagnie de chemin de fer du St-Laurent et Adirondack (M. Monk) 1ère l., 4491 ; 2e l., 5181 ; 3e l., 5655.

Bill (n° 130) pour faire droit à James Ward McDonald (M. Lennox) 1ère l., 4491 ; 2e l., 5181 ; 3e l., 5655.

Bill (n° 131) juges des cours provinciales (Hon. M. Fitzpatrick) 1ère l., 4406 ; 2e l., 4756 ; en comité, 4756 ; 3e l., 4761.

Bill (n° 132) amendant le Code Pénal de 1892 (M. Bruneau) adopté en première lecture, 4406.

Bill (n° 133) pensions aux officiers d'état major permanent et aux officiers et soldats de la milice permanente (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 4426 ; 2e l., 4826 ; en comité, 4826 ; mot. pour 3e l., 4964.

Bill (n° 134) modifiant l'Acte d'interprétation (M. Fitzpatrick) 1ère l., 4623 ; 2e l., 4761 ; en comité, 4761.

Bill (n° 135) concernant la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord du Canada (M. Heyd) 1ère l., 4623 ; 2e l., 5181 ; 3e l., 5655.

Bill (n° 136) modifiant la loi relative aux chemins de fer (M. Fitzpatrick) 1ère l., 4841 ; 2e l., 5200 ; en comité, 5200.

Bill (n° 137) concernant le département de l'imprimerie et de la papeterie publiques (M. Fielding) 1ère l., 4963 ; 2e l., 5307 ; en comité, 5307 ; 3e l., 5307.

Bill (n° 138) concernant une nouvelle allocation annuelle à la province de l'Ile du Prince-Edouard (M. Fielding) 1ère l., 4964 ; 2e l., 5422 ; en comité, 5422 ; 3el., et adop., 5456.

Bill (n° 139) modifiant la loi relative à l'inspection du gaz (M. Bernier)1ère l., 5182 ; 2e l., 5457 ; en comité, 5457.

Bill (n° 140) modifiant la loi relative à l'inspection de la lumière électrique (M. Bernier) 1ère l., 5182 ; 2e l., 5463 ; en comité, 5463 ; 3e l., 5472.

Bill (n° 141) modifiant l'Acte concernant les subventions aux steamers transatlantique (sir Richard Cartwright) 1ère l., 5199 ; 2e l., 5490 ; en comité, 5490.

Bill (n° 142) concernant la corporation des commissaires du havre de Montréal (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5307 ; 2e l., 5574 ; en comité, 5574 ; 3e l., 5574.

Bill (n° 143) concernant l'établissement et l'entretien d'un Hôtel des Monnaies à Ottawa (M. Fielding) 1ère l., 5490 ; 2e l., 5828 ; 3e l., 5829.

Bill (n° 144) amendant la loi du Revenu de l'Intérieur (M. Bernier) 1ère l., 5573 ; 2e l., 5916 ; en comité, 5916 ;3e l., 5940.

Bill (n° 145) amendant la loi des chemins de fer (M. Blair) 1ère l., 5573 ; 2e l., 5900 ; en comité, 5901 ; 3e l., 5939.

Bill (n° 146) autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées (M. Blair) 1ère l., 5687 ; 2e l., 5900 ; en comité, 5900 ; 3e l., 5900.

Bill (n° 147) modifiant l'Acte de représentation des Territoires du Nord-Ouest (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5687 ; mot. pour radiation, 5943, 6068.

Bill (n° 148) amendant le Code Pénal de 1892 (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5687 ; 2e l., 5915 ; en comité, 5916 ; 3e l., 5916.

Bill (n° 149) modifiant Bill constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Fort Qu'Appelle, en comité, 6007 ; 3e l., 6007.

Bill (n° 150) modifiant l'Acte concernant les juges des cours provinciales (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5709 ; 2e l., 5915 ; 3e l., 5915.

Bill (n° 151) relatif au Sénat et à la Chambre des Communes (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5828 ; 2e l., 5940 ; en comité, 5940 ; 3e l., 5942.

Bill (n° 152) concernant le paiement de primes sur le plomb affiné au Canada (M. Fielding) 1ère l., 5843 ; 2e l., 5942 ; en comité, 5942 ; 3e l., 5942.

Bill (n° 153) autorisant le commissaire des brevets à faire droit à Eudora Sibbald (M. Fielding) 1ère l., 5823 ; 2e l., 5825.

Bill (n° 154) afin de faire disparaître tout doute quant à la continuation de pouvoirs des juges des cours fédérales et provinciales, en cas de changement de règne (M. Fitzpatrick) 1ère l., 5823 ; 2e l., 5823 ; 3e l., 5915.

Bill (n° 154) du Sénat, autorisant le com. des brevets à faire droit à Eudora Sibbald ; en comité, 6007 ; 3e l., 6007.

Bill (Lettre S, du Sénat) amendant le Bill constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Fort Qu'Appelle, 2e et 3e l. sur mot. Douglas, 5825 ; mot. pour comité, 5825.

Bill (n° 155) amendant la loi des pénitenciers (sir Wilfrid Laurier) 1ère l., 5827 ; 2e l., 5939 ; 3e l., 5939.

Bill (n° 156) amendant le tarif de 1897 (M. Fielding) 1ère l., 5923 ; 2e l., 5939 ; 3e l., 5939.

Bill (n° 157) modifiant les Actes de 1899 et 1900 concernant les Commissaires du Havre de Québec (M. Fitzpatrick) 1ère l., 5938.

Bill (n° 158) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour les besoins du service public pour exercices finissant 30 juin 1901

BILLS—Suite.
et 30 juin 1902 (M. Fielding) 1ère l., 6067 ; 2e l., 6067 ; en comité, 6067 ; 3e l., 6068.
Bills d'intérêt privé : Prolongation de délai (mot. Flint, Yarmouth) 431 ; mot. Costigan, 1700 ; comité (mot. Laurier) 1999 ; mot. Heyd, 2430 ; mot. German, 2e l., 2981 ; mot. Flint, 3612 ; réduction de délais, quant au bill concernant la Cie du chemin de fer le Grand Nord du Canada (mot. Heyd) 4623; bills d'intérêt privé, M. Charlton (question d'ordre) 5027 ; (int. Monk) 5939.
Bills réservés (int. Bruneau) 3244.
Biologie maritime, station de (sub.) 271.
Blind River, quai (sub.) 5856.
Blocs de sciage coupés et exportés (int. Bennett) 63 ; (motion Bennett, débat) : M. Bennett, 221 ; M. Sproule, 223 ; le min. des Finances, 224 ; M. Haggart, 224 ; le min. de l'Intérieur, 225 ; M. Maclean, 225 ; le premier ministre, 226 ; M. Clancy, 227.
Bois, droits sur le (mot. Bennett) 116 ; 221 ; 1296 ; 1789.
Bois et charbon fournis au gouvernement sur ou sans soumissions (mot. Clarke pour doc.) 228.
Boitte, frais de mise en entrepôt frigorifique (sub.) 322.
Bolsover, déplacement du bureau de poste de (int. Hughes) 211.
Boularderie Centre, quai (sub.) 3220.
Buckingham, édifice public à (sub.) 1270.
Budget (motion Fielding pour comité sur voies et moyens de prélever subsides à accorder à Sa Majesté, et amendement R. L. Borden) débat : M. Fielding, 1477 ; M. Osler, 1505 ; M. Clancy, 1513 ; le min. du Commerce, 1538; M. Bell (Pictou), 1553 ; M. Hyman, 1577 ; M. Smith, 1586 ; M. Borden (amend.) 1610 ; M. R. L. Borden, 1634 ; sir Wilfrid Laurier, 1655 ; M. Wallace, 1670 ; M. Russell, 1701 ; M. Kemp, 1723 ; M. Guthrie, 1740 ; M. Bennett, 1751 ; M. Heyd, 1762 ; M. Roche (Marquette) 1771 ; M. l'Orateur (décision) 1778 ; M. Marcil (Bonaventure) 1838 ; M. MacLean, 1853 ; M. Roche (Halifax), 1872 ; M. Brock, 1888 ; M. Ross (Ontario-sud), 1896 ; M. Vrooman, 1904 ; M. Clare, 1912 ; M. Oliver, 1923 ; M. Haggart, 1937 ; M. Wade, 1962 ; M. Lennox, 1978 ; M. Scott, 2040 ; M. Lancaster, 2059 ; M. Hughes, King, I. P.-E.), 2071 ; M. Richardson (Lisgar), 2080 ; M. Robinson (Elgin-ouest), 2087 ; M. Hackett, 2097 ; M. Dobell, 2116 ; M. Monk, 2123 ; M. Paterson, 2146 ; M. Sproule, 2178 ; M. Turgeon, 2255 ; M. Kendry, 2264 ; M. Smith (Vancouver), 2275 ; M. Lavell, 2287 ; M. Ross (Victoria, N.-E.), 2296 ; M. Broder, 2304 ; M. Bourassa, 2316 ; M. Henderson, 2337 ; M. Murray, 2361 ; M. Pringle, 2366 ; M. McLennan, 2373 ; M. Calvin, 2380 ; M. Puttee, 2383 ; M. Kendall, 2384 ; vote sur l'amend. à la résol. Fielding (observ. Jabel Robinson) 2395.
Bureau de poste, service de la malle, appointements des facteurs, augment. (sub.) 5906.
Bureau d'essai dans la C. A. ou au Yukon, installation et entretien (sb.) 5897.
Bureaux publics, gardiens (int. Bruneau) 2831.
Burpee, Hon. Charles (int. Wilmot) 110.
Brandon, Man., directenr de la poste à (int. Boyd) 111.
Brevets au ministère de l'Agriculture (int. Hughes) 1285.
Brevets canadiens, classification, préparation des dessins, échange avec Etats-Unis (sub.) 2920.
Brevet, prolongation de durée, requête d'Eudore Sibbald (mot. Cowan) 5573.
Brevets, rsgistre (sub.) 2883.
Brockville, salle d'exercices militaires (int. Lancaster) 2246 ; 2446.
Bronte, port (sub.) 5843.
Bruce-Mines, quai, y compris prolongement (sub.) 5843.

CABLE transpacifique (mot. Laurier pour comité général) 443 ; (copie d'acte de convention entre le gouvernement de la Nouvelle Galles du Sud et la "Eastern Telegraph Company") production par le Dir. Gen. des Postes, 822 ; (mot. Mulock pour comité sur résol.) débat, 915.
Campobello, brise-lames, réparations (sub.) 3546.
Canada Eastern, che. de fer (int. Wallace) 1621.
Canada et Italie, relations commerciales (mot. Monk. pour copie de corres.) débat, 534.
Canada et Terreneuve (int. Gourley) 1288.
Canadiens en détresse à l'étranger, ailleurs qu'and Etats-Unis (sub.) 2753, 5908.
Canal de Burlington, jetées, réparations (sub.) 5845.
Canal de Carillon, jetée conductrice, reconstruction (int. Monk) 3049 ; estacades de garde, reconstruction (sub.) 5735.
Canal de Chambly, réparations (sub.) 4472 ; drainage à Saint-Jean (sub.) 5742.
Canal de Cornwall, surveillance (int. Pringle) 1622 ; prolongement (sub.) 4393 ; réparations (sub.) 4472 ; réclamation Gilbert Dredging Company, règlement (sub.) 5746, 5915 ; élargissement (sub.) 5908.
Canal de la Culbute, inondation (sub.) 4467.
Canal des Galops (sub.) 4395 ; agrandissement, 5729 ; chenal du Nord, barrage, 5729.
Canal de Lachine, écluse (int. Haggart) 1091 ; (int. Monk) 1438 ; pont à la Côte St. Paul (mot. Monk pour doc., et debat) 2641 ; mur du bassin n° 2 (sub.) 4397 ; déversoir, dragage, creusage rivière St-Pierre (sub.) 4464 ; réparations, 4471 ; nouvelle écluse (sub.) 5730 ; murs inclinés, creusage de porte de ponton, etc. (sub.) 5731 ; pavage de la rue Mill (sub.) 5731; macadamisage de route Côte St-Paul (sub.) 5734 ; remorqueur Frank Perew, réparations (sub.) 5734.
Canal du Nord, établissement (sub.) 4395.
Canal de la Pointe Farran, agrandissement (sub.) 4394.
Canal du Rapide Plat (sub.) 4394.
Canal Saint-Pierre, réclamation O'Donoghue, règlement (sub.) 5743.
Canal du Sault-Ste-Marie, approfondissement et élargissement des entrées (sub.) 4338.
Canal de Soulanges (sub.) 4389.
Canal de la Trent (int. Bennett) 826 ; (sub.) 4343, 4388 ; Pointe de Young, réparations au barrage (sub.) 4468 ; observ. Ward, 5538 ; (sub.) 5731 ; pont sur lac Chemong, reconstruction (sub.) 5735.
Canal Welland, écluse n° 24 (int. Lancaster) 1629 ; volume d'eau (int. Lancaster) 1630 ; baux et pouvoirs hydrauliques (mot. German pour doc.) 2664 ; déversoirs, grandes réparations (sub.) 4396, 4397 ; biez, creusage (sub.) 5727 ; pour exhausser mur du vieux canal (sub.) 5735 ; barrage et pont à Dunnsville, reconstruction (sub.) 5736 ; dock en aval de l'écluse n° 1, reconstruction, 5742.
Canal de Williamsburg, surintendant (int. Broder) 3246.
Canaux, étude et inspections (sub.) 4398 ; réparations et frais d'entretien (sub.) 4405 ; dépenses (int. Smith) 1788.
Canaux du Canada, trafic par voie des (int. Clancy) 523.
Canaux du Saint-Laurent, entrepreneurs des travaux (mot. Haggart pour doc.) 832.

Canso, détroit, pour améliorer service du bateau-passeur (sub.) 5309.
Cap Hopewell, quai à (int. Ganong) 826.
Cap Nègre, Ile, réparations et prolongement du brise-lames (sub.) 3220.
Cartes du Canada, gravure, impression, etc. (sub.) 5555.
Cartoucherie de l'Etat (sub.) 6007.
Cascumpec, changement de feux du port de (int. Hackett) 209 ; améliorations au port de (int. Hackett) 211 ; port, pour fermer brèche à travers la plage (sub.) 3532.
Catalogue international de littérature scientifique, contribution à publication (sub.) 3524.
Cayouette, Melle Elizabeth (int. Morin) 1438.
Cens électoral, impression des listes d'électeurs, excédent de dépenses (sub.) 5404.
Chamberlain, Dme Ve J. R., gratification (sub.) 4471.
Chambres dans les édifices parlementaires, distribution (int. Puttee) 68.
Chambre des Communes, bureau de poste (observ. Taylor) 1074 ; (sub.) 4729.
Chargeurs sur trains, nominations (sub.) 5564.
Chebogue, travaux de protection du hâvre (sub.) 3220.
Chemins à barrières de Montréal, obligations de la commission des (int. Monk) 206 ; (mot. Monk pour doc. au sujet de recettes et dépenses, etc.) 562.
Chemins de fer (mot. MacLean) 52 ; subventions de 1896 à 1900 (mot. Wilson pour état détaillé) 87 ; débat, sur mot. Fielding pour com. des sub., M. MacLean, 137 ; M. R. L. Borden, 156 ; le min. des ch. fer et C., 158 ; M. Heyd, 162 ; M. Monk, 163 ; M. Bourassa, 167 ; M. Wallace, 170 ; M. Hughes, 174 ; subventions (int. Hughes) 205 ; nationalisation, déclaration de sir Wm. Van Horne (observ. MacLean) 212 ; subventions des municipalités aux (int. Hughes) 337 ; institution d'une commission pour appliquer l'Acte des chemins de fer (mot. Davis et débat) : M. Davis, 832 ; M. Richardson, 846 ; M. Tisdale, 852 ; M. Scott, 859 ; M. Oliver, 862 ; M. Holmes, 864 ; M. Jabel Robinson, 866 ; M. Galliher, 867 ; M. Puttee, 869 ; M. Sproule, 870 ; M. McCreary, 876 ; M. Kendall, 881 ; le min. des ch. f. et c., 881 ; M. R. L. Borden, 896 ; M. Osler, 899 ; achat, par le gouvernement de plaques d'appui pour traverses (mot. Fowler pour doc.) 1296.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, contrat passé avec (avis de mot. Davis en amend. à mot. Fielding pour com. des subsides) 1192 ; mot. Davis et débat, 2543 ; clause d'exemption, interprétation (int. Richardson) 3531.
Chemin de fer du Canada-Est (int. Robinson, Northumberland) 3828.
Chemin de fer et canaux, imputable sur revenu —divers—wagon du Gouv. Gén. réparations (sub.) 5743 ; divers—commission de chemins de fer, frais de renseignements (sub.) 5743.
Chemin de fer, de Caplan à Paspébiac (sub.) 5644.
Chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson (sub.) 5675.
Chemin de fer Central d'Ontario, prolongement (sub.) 5671-72.
Chemin de fer de Bridgetown N.-E., à Middleton (sub.) 5679.
Chemin de fer, de Burk's Falls à la rivière Magnetawan (sub.) 5680.
Chemin de fer, depuis Chipman N.-B., jusqu'à Gibson (sub.) 5643.
Chemin de fer, de l'embranchement de Stonewall ou Selkirk, C.P.R., jusqu'à rivière des Islandais, par la voie de Gimli (sub.) 5686
Chemin de fer de l'Est, N.-B., sentence arbitrale (int. Fowler) 2204.
Chemins de fer du gouvernement, dépenses (int. Barker) 2757.
Chemin de fer, de Grandigue Ferry, N.-E., à Arichat (sub.) 5671.
Chemin de fer du Grand Nord du Canada (mot. McCarthy) 4491.
Chemin de fer, d'Halifax au chemin de fer Central, N.-E. (sub.) 5680-81.
Chemin de fer Intercolonial : achat de propriétés à Lévis (int. Casgrain) 338 ; achat de locomotives (int. Haggart) 339 ; freins à air comprimé et crochets d'attelage (int. Hughes) 342 ; commission d'enquête (int. Gauvreau) 518 ; gare à Trois-Pistoles (int. Gauvreau) 519 ; remise à locomotives à Campbelltown (int. Fowler) 522 ; location des anciens bureaux du "Herald" de Montréal (int. Monk) 622 ; usines de Moncton, renvoi d'ouvriers (int. Fowler) 831 ; 1027 ; commissaire enquêteur parlant le français (int. Gauvreau) 1028 ; achat de propriétés à Sydney par le gouvernement (int. Tupper) 1029; recettes et dépenses (int. R. L. Borden pour doc.) 1295 ; nombre d'employés (int. Morin) 1620 ; élévateur à St-Jean (int. Ganong) 1622 ; élévateur à Halifax (int. Ganong) 1622 ; (int. Hughes) 1626 ; sections (int. Martineau) 1627 ; élévateur à Halifax (int. Kemp) 1628 ; exportation de grain (int. Wilson) 2036 ; prolongement (int. Dechêne) 2038 ; achat de locomotives (int. Bell, Pictou) 220; achat de wagons (int. Bell, Pictou) 2203 ; vente de rails d'acier, etc. (int. Bell, Pictou) 2244 ; agents pour vente des billets (int. Dechêne) 2447 ; rails d'acier et attaches (sub.) 2684 ; parachèvement du pont du grand chemin à Rocky-Lake (sub.) 2696 ; aménagements nouveaux à Sydney (sub.) 2699 ; nouvelles commodités à Halifax (sub.) 2761 ; dommages au viaduc à Amherst (sub.) 2769 ; première construction (sub.) 2772 ; dommages aux terres (sub.) 2773 ; rails d'acier et attaches (sub.) 2773 ; vente des journaux à la gare de la Rivière du Loup (int. Gauvreau) 3050 ; salaires des contremaîtres à la Rivière du Louup (int. Gauvreau) 3050 ; G. R. Joughins (int. Gauvreau) 3246 ; William L. Prince (int. Monk) 3246 ; M. E. G. Russell, nomination (int. R. L. Borden) 3526 ; trains entre Summerside et Tignish (int. Hackett) 3527 ; rails d'acier et attaches (sub.) 3613 ; 3799 ; cylindre de Cleveland (int. Borden) 3717 ; commissaires enquêteurs (int. Gauvreau) 3829 ; pour renforcer les ponts (sub.) 4205 ; nouvelles commodités à Lévis (sub.) 4206 ; dragage et pétardement dans le roc à Halifax (sub.) 4216; nouvelles commodités à St-Jean (sub.) 4218 ; ateliers des wagons à Moncton, agrandissement (sub.) 4236 ; crochets d'accouplage pour locomitives, achat (sub.) 4236 ; freins à air pour wagons à marchandises, achat (sub.) 4237 ; barres d'attelage des wagons à marchandises (sub.) 4239 ; plaques tournantes plus grandes (sub.) 4240; nouvelle machines, ateliers de locomotives, achat (sub.) 4241 ; pont de Miramichi, nouvelle superstructure, de six arches (sub.) 4245 ; pour aménager vestibules des wagons à voyageurs (sub.) 4239 ; pour munir dix wagons à voyageurs, d'appareils à gaz Pintsch (sub.) 4241 ; matériel roulant (sub.) 4295 ; râteliers

Chemin de fer Intercolonial—Suite.
et abruvoirs pour bestiaux (sub.) 4300 ; commodités à Sydney, 4459 ; matériel roulant, 4461 ; achat de trois grues mobiles, 4462 ; voiturier additionnel à St-Jean, 4462 ; enlèvement de roches à Lévis, 4462 ; service du passeur à Canso, amélioration, 4462 ; commodités de long de la ligne, 4463 ; voie de garage le long de la ligne, 4463 ; subside, $1,200,000, 4471 ; rails d'acier, 5310, 5321, 5377 ; Intercolonial (sub.) 5761 ; 5783 ; pour satisfaire au jugement des arbitres au sujet du prolongement vers l'est, N.-E., 6007 ; Nouveau-Brunswick (sub.) 6057.
Chemin de fer, depuis Intercolonial, Jonction de Windsor, jusqu'à vallée Musquodoboit Supérieure (sub.) 5639.
Chemin de fer d'Inverness et Richmond, pour ligne de Pointe-Tupper à Broad-Cove et Chéticamp (sub.) 5643.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dette (mot. Murray pour doc. et observ.) 5721.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, depuis Shawville jusqu'à Pembroke, et ponts (sub.) 5664.
Chemin de fer de Kingston à Pembroke (sub.) 5672.
Chemin de fer, du lac Bruce au lac Rock, district d'Algoma (sub.) 5685.
Chemin de fer du lac Erié à la rivière Détroit (int. Robinson) 109.
Chemin de fer de Manitouline et Rive-Nord, d'un point entre Sudbury et Little-Current jusqu'à raccordement avec chemin de fer Central d'Algoma et Baie d'Hudson près rivière Goulais (sub.) 5665-66.
Chemin de fer de Montréal et de la Province, de Farnham à Frelighsburg (sub.) 5639.
Chemins de fer d'Ontario (sub.) (int. Hughes) 5695.
Chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, terrains houillers (int. Sproule) 4734.
Chemin de fer de prolongement vers l'est et gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, arbitrage (int. Tupper) 205.
Chemin de fer, depuis Pubnico, N.-E., jusqu'à Port ou rivière Clyde (sub.) 5641.
Chemin de fer Québec Central, service des trains (int. Fortin) 4733.
Chemin de fer Québec et du Nouveau-Brunswick, Jonction de la Chaudière et embranchement St-François du chemin de fer de Témiscouata (sub.) 5626.
Chemin de Restigouche et de l'Ouest, depuis Campbellton vers Grandes-Chutes (sub.) 5664.
Chemin de fer, de Roberval vers la Baie James (sub.) 5686.
Chemin de fer de Schomberg à Aurora, depuis un point sur Grand Trunc, entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg (sub.) 5655.
Chemin de fer de Sunnybrae, Country Harbour et Guysborough (sub.) 5575.
Chemin de fer entre Sydney et East-Bay, projet de construction (mot. Johnston pour doc.) 1295.
Chemin de fer de Sydney à la Jonction de Sydney-nord, améliorations aux cours (mot. Tupper pour doc.) 1295.
Chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke (sub.) 5642.
Chenaux du Saint-Laurent, profondeur des (int. Kemp) 207.
Chevaux pour l'armée anglaise (int. LaRivière) 2034.
Cheverie, prolongement du brise-lames (int.) 3220.
Chinois et Japonais au Canada (int. Prior) 336; 1630, 2395 ; immigration (int. Morrison) 3717.
Chittick, M. F. C., augmentation d'appointements (sub.) 5256.
Clarenceville et Station de Lacolle, service postal (int. Pope) 1275.
Clark, havre de, pour compléter brise-lames et enlever cailloux (sub.) 3229.
Clinton, bureau de poste (sub.) 5805.
Cobourg, Ont., réparations à la jetée et dragage (sub.) 3573.
Cochons, importation des Etats-Unis (int. Henderson) 1283.
Code international des signaux (sub.) 4673.
Coe-Hill et Apsley, transport de la malle entre les mines de (int. Carscallen) 3050, 3245.
Coleraine, terres des Sauvages (int. Morin) 3528.
Collin, M. Elzéar, garde-pêche (int. Martineau) 5305.
Collingwood, améliorations au port (sub.) 3574.
Colons du Manitoba, avances aux (int. LaRivière) 107.
Colonel Van Wagner, retraite (mot. Hughes pour doc.) 1295.
Colombie Anglaise, contrat avec la compagnie de messageries de la (int. Prior) 1475 ; steamers de l'état (mot. Prior pour plan et devis de construction) 2640 ; pêcheries, juridiction provinciale (int. Morrison) 3530; ouvertures du gouvernement de cette province (int. Morrison) 3530 ; besoins de cette province (observ. Prior) 4160 ; montant supplémentaire pour deux piscifactures (sub.) 4676; lignes télégraphiques, de Port Simpson à Hazelton (sub.) 5797 ; de ligne de Quesnel jusqu'à Manson-Creek (sub.) 5797.
Colpoys, baie, prolongement de la jetée (sub.) 3577.
Comité d'Agriculture, réunion (int. Wilson) 4842.
Comité des chemins de fer (mot. Laurier) 1999 ; autorisation à siéger pendant séances de la Chambre (mot. Britton) 5027.
Comité d'hygiène publique (int. Robinson) 340.
Comité mixte des impressions (mot. Laurier) 102 ; 5e rapport (M. Parmelee) 5181 ; 6e rapport (mot. Parmelee pour adop.) 5824.
Comités permanents (mot. Laurier) 7, 51, 102 ; (mot. Borden, Halifax) 200 ; nomination de membres (mot. Laurier) 2757.
Commerce et navigation, rapport (int. Wallace) 61 ; tableaux (int. Clancy) 213.
Commerce interimpérial (int. Clarke) 5421.
Commissaires du havre de Montréal, dépenses (int. Monk) 3245, 3337.
Commissions aux officiers canadiens dans l'armée anglaise (mot. Bourassa pour doc.) 1295.
Commission géologique (sub.) 190, 3844.
Commission sino-Japonaise, dépenses (sub.) 5406.
Compagnie d'Assurance, contrôle des (sub.) 330.
Compagnie d'Assurance de l'Amérique Britannique (mot. McCarthy) 3243.
Compagnie d'assurance de l'Ouest (mot. McCarthy) 3242.
Compagnie de chemin de fer de l'Alaska et du Nord-Ouest (mot. Belcourt) 1700.
Compagnie de construction d'Owen-Sound (int. Hughes) 207.
Compagnie métropolitaine d'assurance sur la vie (int. Lemieux) 1290.
Compagnie de transport du Grand Nord (mot. Oliver) 2393.
Compagnie des usines de locomotives de Kingston (mot. Haggart pour arrêtés du conseil, correspondance avec le gouvernement et état des paiements faits pour matériel roulant acheté pour l'Intercolonial) 832.

Compartiments frigorifiques et appareils de ventilation sur steamers (int. Smith) 342.
Comptes publics, comité des, M. Borden, Halifax (observ.) 199 ; M. Fraser, Guysborough (mot.) 200 ; (observ. Tupper) 624 ; (mot. Tupper, pour envoi de doc.) 1089 ; (int. R. L. Borden) 1699 ; (observ. Tupper) 1837 ; convocation (observ. Tupper) 2000 ; (observ. R. L. Borden) 3342.
Conseil Privé, comité des chemins de fer, demande de Toronto (int. Clarke) 3528.
Conseil privé d'Angleterre, le premier ministre membre du (int. Bourassa) 2394 ; comité judiciaire (int. Hughes) 2449.
Conseil privé du roi au Canada (sub.) 4429.
Construction de trois steamers pour remplacer le Newfield, le Druid et le Bayfield (sub.) 5278, 5279, 5283.
Coulter, M. Robert, services (sub.) 4473.
Cour de Circuit de Montréal, traitement du juge doyen (résol. Fitzpatrick) 4148 ; (2e l., et adop.) 4336.
Cour de l'Echiquier, besogne (int. Fortin) 3245 ; (sub.) 5906.
Cour Suprême du Canada, appointements de M. R. G. Davis, commis (sub.) 5891 ; (sub.) 5906 ; vacance (int. Henderson) 6087.
Courriers sur chemin de fer (int. Monk) 4101.
Couture, M. J. A., vétérinaire (int. Gauvreau) 4276.
Crique Canada, brise-lames, nouveau caisson (sub.) 3220.
Craig, M. John, destitution (int. Roche) 92.

DALTON, M. James, aug. (sub.) 5568.
Dansereau, M. Lionel, nomination à la Chambre des Communes (int. Taylor) 111.
Débats, comité des (mot. Laurier) 81 ; 1er rapport (M. Champagne) réduction du quorum, 102 ; mot. Monk, nomination de MM. Richardson et McCreary, 242 ; 2e rapport, reliquat des appointements de feu Emile Tremblay (M. Champagne) 5823.
Débats, publication (sub.) 198 ; correction (observ. Hughes) 1835 ; traduction et impression (observ. Ethier) 1920 ; (int. Ethier) 2032 ; caractère des débats de la Chambre, observ. MacLaren (discussion) 6070.
Décès de la reine Victoria (discours) : sir Wilfrid Laurier, 9 ; M. R. L. Borden, 17 ; dépêche du ministre des Colonies en réponse à adresse du parlement (communic.) 3525.
Denrées, inspection, achat et distribution de grain et farine, y compris appointements de l'inspecteur des peaux vertes (sub.) 3942 ; inspection, montant supplém. pour appointements (sub.) 5026.
Denrées principales, inspection, somme supplémentaire pour payer inspecteurs et autres employés (sub.) 5893.
Département des Affaires des Sauvages et Alexander Marchel, chef de la tribu des Micmacs, de Ste-Anne de Restigouche (mot. Sproule pour doc.) 832.
Dépenses judiciaires et éventuelles (sub.) 319.
Depot-Harbour, brise-lames (int. McCormick) 1278 ; brise-lames (sub.) 5845.
Député, nouveau, M. Halliday, de Bruce-nord, 2665.
Député présenté, M. MacKinnon, Queen-est, 2621 ; M. Halliday, de Bruce-nord, 2665.
Deseronto, édifice public (sub.) 2600.
Devlin, M. C. R. (observ. Wilson) 5720.
Dictionnaire Anglais-Micmac du Dr Rand (sub., à voter de nouveau) 5559.
Directeurs de poste, voûtes de sûreté pour (int. Hackett) 1437.
Directeurs de la poste, comté de Pictou, destitutions, contrats pour transport des malles, etc. (int. Bell) 623.
Discours du Trône, 5 ; prise en considération (mot. Laurier) 6 ; clôture de la session, 6092.
DIVISIONS :
Amendement Fielding à la motion de M. Sproule demandant que, pour l'encouragement de la fabrication du sucre de betterave au Canada, il soit mis une prime sur tout le sucre de betterave fabriqué en ce pays durant les dix prochaines années. Adopté par 59 contre 50, 376.
Amendement Oliver à la motion Blain demandant que tout le fil d'engerbage actuellement détenu par le gouvernement, ainsi que le fil qu'il pourra fabriquer à l'avenir, soit vendu directement aux cultivateurs à un prix suffisant pour couvrir le coût réel de la matière première de la fabrication, en y ajoutant un centin la livre, et que ce mode de vente soit strictement suivi pour tout le fil d'engerbage fabriqué par le gouvernement fédéral ou à ses frais.
Teneur de l'amendement : Que tant que le gouvernement continuera à fabriquer du fil d'engerbage, ce fil sera offert en vente directement aux cultivateurs jusqu'au 1er juillet, chaque année, au prix des matériaux et de la fabrication, en calculant les gages sur le pied de gages raisonnables pour la main-d'œuvre libre, et que la quantité de fil non vendue et en magasin le 1er juillet, chaque année, sera vendue, sur soumission, au plus haut enchérisseur après annonces publiques publiées à cet effet. Amend. adopté par 155, 620.
Motion Blain telle que ci-haut amendée, adoptée par 156, 621.
Amendement de l'hon. M. Costigan à sa motion au sujet du serment du couronnement, amendement demandant que l'on retranche de la formule de ce serment toutes les expressions qui blessant particulièrement les convictions religieuses d'un sujet quelconque de la couronne britannique. Adopté par 125 contre 19, 821.
Amendement de sir Wilfrid Laurier demandant le renvoi à six mois du bill (n° 17) concernant la subvention en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique, sur motion de M. Richardson pour 2e lecture. Adopté par 104 contre 8, 1190.
Amendement de M. Bourassa (résolution, intervention du Canada, guerre Sud-africaine) à la motion Fielding pour comité des subsides. Rejeté par 144 contre 3, 1398.
Amendement de M. R. L. Borden à motion Fielding pour comité de voies et moyens de prélever subsides ; amendement demandant l'adoption d'une politique définie pour protéger industries et intérêts canadiens ; l'adoption d'un système de préférence commerciale mutuelle dans les limites de l'empire, et l'imposition, sur les produits des pays étrangers, de droits égaux à ceux qu'ils imposent sur les nôtres. Rejeté par 118 contre 64, 2389.
Motion du ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) demandant que la Chambre se forme en comité général pour étudier les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté. Adopté par 117 contre 65, 2390.

DIVISIONS—Suite.

Motion de M. Guthrie pour 3e l. du bill (n° 23) concernant la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph. Adopté par 76 contre 41, 2443.

Amendement de M. Maclean à motion de M. Davis demandant que le gouvernement fasse décider par la cour Suprême le sens de la clause du contrat fait avec le Pacifique Canadien et qui exempte de taxes les terres octroyées à cette compagnie, et qu'on émette le plus tôt possible les lettres patentes pour terres octroyées aux compagnies de chemins de fer. Amendement rejeté et motion adoptée par 109 contre 7, 2599.

Amendement de M. Borden (Halifax) à mot. Clarke en amend. à mot. pour 3e l. du bill (n° 13) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer et de transport national du Canada. Amendement et sous-amendement rejetés par 62 contre 45, 2803.

Amendement de M. Northrup demandant que le comité des privilèges et élections soit chargé de faire enquête et rapport concernant validité du bref d'élection de Nipissingue daté le 10 novembre 1900, et conduite de l'officier-rapporteur, et que le greffier de la Couronne en Chancellerie soit sommé de comparaître devant le dit comité avec tous papiers et documents relatifs à la dite élection. Rejeté par 94 contre 51, 3797.

Amendement de M. R. L. Richardson à mot. de M. McIsaac pour comité sur bill (n° 103) concernant contrat entre législature du Manitoba et Cie du chemin de fer Canadien du Nord, au sujet de certains chemins de fer, le dit amendement ayant pour objet l'ajournement de cette mesure jusqu'à ce qu'elle ait été soumise à la législature du Manitoba. Rejeté par 80 contre 6, 4622.

Amendement de M. Taylor demandant que la Chambre déclare que la location de la propriété Seybold par l'honorable Ministre des Travaux publics dénote extravagance dans dépense des deniers publics et que le gouvernement n'aurait pas dû consentir le dit bail sans consulter le parlement. Rejeté par 93 contre 48, 4859.

Amendement de M. R. L. Richardson (page 5171) demandant que nonobstant l'Acte des chemins de fer ou tout autre Acte, les tarifs du chemin de fer Canadien du Nord, pour le transport des marchandises depuis Manitoba jusqu'à Port-Arthur et vice versâ, etc., soient sous le contrôle absolu du lieut.-gouv. du Manitoba en conseil. Rejeté par 707 contre 5, 5178.

Amendement de M. Clarke, demandant que le bill (n° 47) modifiant la loi restreignant l'importation et l'emploi des aubains ne soit par lu la troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité général, etc. Rejeté par 66 contre 7, 5184.

Amendement de M. R. L. Richardson, Lisgar: Qu'en vertu d'un résolution adoptée le deuxième jour d'avril dernier, cette Chambre ayant exprimé son intention d'obtenir une interprétation judicaire de la clause du contrat signé avec le chemin de fer Canadien du Pacifique concernant l'exemption de taxes relative aux terres octroyées à la compagnie, la Chambre demande maintenant au gouvernement de soumettre aux tribunaux la question de savoir si la période d'exemption visée dans le contrat commence lors de la ratification, par le parlement, du contrat accordant la subvention en argent et en terres. Rejeté par 99 contre 12, 5533.

DIVISIONS—Suite.

Amendement de M. R. L. Borden : Que cette Chambre est d'avis que les dépenses pour l'exercice 1900-1901 et les dépenses projetées pour l'exercice 1901-1902 sont excessives et exorbitantes, et qu'elle regrette que le gouvernement, avec les ressources exceptionnellement considérables dont il dispose, a non seulement manqué de réduire la dette publique, mais l'a augmentée dans une large mesure ; et qu'il n'a pas su se rendre compte de la grande difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité, de réduire dans les années à venir une dépense exorbitante dont le chiffre est fixé pendant une période de grande prospérité. Rejeté par 100 contre 51, 5996.

Divorce, modification de la loi de (mot. Britton et débat) 1446.

Documents publics, publication par le Canadian Mining Institute (sub.) 3524.

Douanes (Subsides) : Nouvelle-Ecosse, 3922 ; Ontario, 3923 ; Colombie Anglaise, 3924 ; traitements et frais de route de fonctionnaires, 3924 ; bureau de la commission des Douanes, 3924 ; montant supplémentaire pour payer appointements et dépenses casuelles, 4714 ; montant supplémentaire pour impressions et papeterie, 4715 ; pour rembourser à H. A. Nelson et Fils, Montréal, montant de droits payés, 4715 ; James Gibson, services comme douanier à Windsor, 4716 ; somme additionnelle, 5568 ; pour payer à H. A. Nelson et Fils intérêt sur réclamation, 5570.

Doukhobortses (int. Wilson) 1785 ; 2037.

Dragage, nouvel outillage, Ontario et Québec (sub.) 3591 ; dragage dans la Nouvelle-Ecosse, dans le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard (sub.) 3596 ; au Manitoba (sub.) 3597 ; dans Québec et Ontario (sub.) 4485 ; dans la Colombie Anglaise (sub.) 4487 ; dragage (sub.) 5870.

Dragueurs, réparations (sub.) 3590 ; Colombie Anglaise (sub.) 3591.

Dragueur Hackett (int. Hughes) 207.

Drayton, directrice de la poste (int. McGowan) 1474.

Drummondville, édifice à (sub.) 1270 ; pour détourner voie et construire viaduc (sub.) 5308.

Duc et Duchesse de Cornwall et d'York, visite : (observ.) Hon. M. Prior, 445 et suiv. ; sir Wilfrid Laurier, 446 et suiv. (int. Northrup) 524 ; (int. Prior) 822 ; 1025 ; 1093 ; 1319 ; (int. Robinson, Elgin) 4963 ; (int. Hackett) 5306 ; (int. Borden) 5420; frais de réception (sub.) 5560.

Dundas, association des carabiniers de (int. Smith) 1475.

EAST River, quai du gouvernement près de la traverse de (mot. R. L. Borden pour doc.) 227.

Ecoles, commis, impressions, etc. (sub.) 1400.

Ecoles dans districts non organisés, services de commis (sub.) 1399.

Ecluses de Saint-André, gages des ouvriers (mot. Puttee pour doc.) 1295.

Eclusiers, travail le dimanche (int. Monk) 4733.

Edifices privés, location par le gouvernement (observ. Taylor) 4846.

Edifices publics (sub.) : Edifices militaires d'Ottawa, nouveau dépôt, 932 ; nouveau magasin, 1197 ; loyer, réparations, etc., édifices fédéraux, 3194 ; salaires des ingénieurs, gardiens, etc., des édifices fédéraux, 3219 ; édifices fédéraux, éclairage, 4482; édifices du parlement, rallonge, ascenseurs, etc., 5784; dépôt d'armes, construction (sub.) 5808; édifices publics, loyers, réparations, entretien, 5876.

Education technique (int. Ingram) 1291.
Eglise brûlée, quai (sub.) 3546.
Electeurs, listes d', dépenses imprévues (sub.) 3987 ; liste d'électeurs des provinces, 3989 ; inscription des électeurs (int. Lancaster) 2246.
Elections, retard du paiement des officiers (observ. Davis et débat) 2397.
Election de Durham-ouest, jugement de la cour Suprême renvoyant appel ; communication (M. l'Orateur) 5916.
Election de Nipissingue (mot. Northrup) débat : M. Northrup, 3719 ; le Solliciteur Général, 3734 ; M. Alcorn, 3742 ; M. Marcil (Bonaventure), 3752 ; M. Monk, 3753 ; M. McCarthy, 3757 ; M. Davis, 3762 ; M. Fortin, 3770 ; le min. des Trav. pub., 3770 ; M. Barker, 3774 ; M. R. L. Borden, 3776 ; le Premier Ministre, 3784 ; M. Haggart, 3789 ; M. German, 3793.
Elections de Queen-est et de Bruce-nord, certificats d'annulation, M. l'Orateur (com.) 136 ; 331 ; 334 ; mot. Davis pour renvoi au Comité des Privilèges et Elections, du rapport des juges et des témoignages et pour émission d'un nouveau bref d'élection (Queen-est) 711 ; Bruce-nord (observ. Sproule) 1615 ; 1631 ; Nipissingue, certificat du renvoi de requête en invalidation d'élection, M. l'Orateur (com.) 3244.
Elévateurs à St-Jean et Halifax (mot. Wilson pour documents relatifs à construction, coût, recettes, frais, etc.) 89 ; grain reçu à l'élévateur de St-Jean (int. Ganong) 826 ; (int. Wilson) 915.
Emplois publics, ex-députés et candidats nommés à des (int. Clarke) 202.
Employés civils, au 1er juillet 1900 (mot. Angers pour état) 831 ; (int. Gauvreau) 1624 ; salaires (int. Kendall) 6084.
Employés surnuméraires, ingénieurs et dessinateurs à Ottawa (sub.) 289.
Entreposage frigorifique, etc. (sub.) 5256.
Entrepôts frigorifiques sur steamers (mot. Fisher pour production de doc.) 3613.
Etat-major, école (mot. Hughes) 1317.
Expédition au pôle Nord, projet Bernier (int. Monk) 1836.
Explication personnelle, télégramme McGregor, publié par le "Daily Evening Review," de Peterborough (M. Kendry) 3435.
Exportation d'animaux en Angleterre et aux Etats-Unis (int. Henderson) 1282.
Exportation du grain, commission royale (mot. Monk pour doc.) 1836.
Exportations en Allemagne (int. Smith) 1835.
Exposants de Paris, catalogue officiel (int. Clarke) 831 ; (int. Blain) 1293.
Exposé budgetaire, M. Borden (Halifax), (dem. d'avis quant à date) 90.
Exposition de Buffalo (sub.) 948 ; section canadienne (int. Broder) 2448 ; (int. Charlton) 2449.
Exposition de Glasgow (sub.) 4690.
Exposition de Paris (int. Taylor) 114 ; correspondance des commissaires (mot. Bourassa pour doc.) 133 ; frais d'impression (int. Clarke) 345 ; (sub.) 948 ; décorations aux commissaires et exposants, (int. Lemieux) 1028 ; brochure de M. Buies (int. Clarke) 1293 ; agence du Canada, appointements et dépenses imprévues (sub.) 3520.
Exposition des pêcheries du Canada (sub.) 320.

FER en gueuse, prime (int. Henderson) 1281.
Fer et acier, primes (observ. Morrison) 1192.
Fermes modèles (sub.) 2897 ; nouveau bâtiments et réparations, 3169.
Ferme modèle, rapport (int. Bruneau) 2760 ; (sub.) 4679.
Fermes, rapports et bulletins, impression et distribution (sub.) 2916.
Fête de Victoria (int. Horsey) 5306.
Fil d'engerbage, fabrication par le gouvernement (int. Blain) 108 ; (mot. Blain, débat) 228 ; 564 ; mise en vigueur de la loi relative au (int. Robinson) 522 ; entrée en franchise des machines destinées à fabrication (int. Cargill) 623 ; changement de prix (int. Blain) 1026 ; 1435 ; 5696.
Finances, subsides, frais de gestion, émission et rachat des billets fédéraux, 4428 ; bureau du secrétaire du Gouv. général, 4428 ; dépenses casuelles, 4429.
Forestiers, ancien ordre des (mot. Flint) 2756.
Foster, A. (int. Taylor) 1833.
Found's Mill et Jonction Emerald, service de la malle (int. Hackett) 5304.
Frais de gestion (sub.) 175.
France et Canada, service de steamers (mot. Cartwright pour subvention de $100,000) 4104.
Fraser, M. B. H., sous-ingénieur Marine et Pêcheries, aug. d'app. (sub.) 5276.
Fromage, exportation (int. Henderson) 1284.
Frontière internationale, travaux de délimitation, (sub.) 5557.
Fumigation, station de (sub.) 2923.

GAGES courants, contrats du gouvernement (int. Puttee) 3247.
Gagné, M. le juge (int. Bruneau) 4736.
Galerie nationale des Arts, Ottawa, y compris achat de tableaux (sub.) 3606.
Gallant, F., frais de route (int. Hackett) 1437.
Gananoque, matières postales, transport (int. Taylor) 2759.
Gardes à pied du Gouverneur général (int. Prior) 1624.
Gardes-forestiers (int. Wilson) 1292.
Gaspé, piscifacture de saumon et de homard (sub.) 4676.
Gaz et lumière électrique, inspection, somme supplémentaire (sub.) 5892.
Gaz Pintsch, bâtiments et appareils pour fabrication (sub.) 5310.
Gazette du Canada (sub.) 3519.
Général commandant (int. Hughes) 345.
Général Hutton et lieut.-col. Sam. Hughes, correspondance (mot. Hughes) 116 ; 377.
George, M. C., aug. (sub.) 5568.
Glissoires et estacades, région du Saint-Maurice (sub.) 948 ; 3598.
Goderich, port, dragage, 3578.
Goodlands, Man., directeur du bureau de poste, int. Roche (Marquette) 2833.
Gordon-Point, I. P.-E., requête pour jetée (int. Lefurgey) 2204.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du (sub.) 179.
Grain, arrivages de (int. Bennett) 65 ; 81 ; la plus forte cargaison arrivée à Montréal (int. Bennett) 204 ; transport (mot. Bennett) débat, 1031 ; 1094 ; transport de Depot-Harbour (int Bell, Pictou) 2445
Grains de semence aux colons (sub.) 5015.
Grains, insuffisance des droits d'inspection dans Manitoba et Territoires du Nord-Ouest (sub.) 5025 ; commission relative à l'inspection, traitements (sub.) 5025.
Grand Bend, levés hydrographiques à (int. Sherritt) 344 ; améliorations (mot. Sherritt pour doc.) 1439.
Grand Bras d'Or, quai, réparations (sub.) 3220.
Grand Central du Nord-Ouest, terres du chemin de fer de (int. Davis) 824.

Grand Falls, compagnie hydraulique (requête) M. Costigan, 1698.
Grands lacs, niveau des eaux (int. Lancaster) 94.
Grand Tronc, port d'expédition du (int Monk) 92 ; paiements au (int. Monk) 108 ; loyer (sub.) 4405.
Gray, Robert, gardien de phare à l'Ile Entrance, C.-A., pension de retraite (mot. Prior pour doc.) 1295.
Greenvale, directeur de la poste (int. Bell, Pictou) 3529.
Grosse-Isle, tuberculine à (int. McGowan) 85 ; quarantaine, édifice public (sub.) 4475 (sub.) 5799.
Guerre Sud-africaine :
Tombeaux des soldats canadiens (int. Ingram) 63.
Solde des militaires (int. Clarke) 81.
Solde de la Batterie C (int. Henderson) 84.
Scrip aux membres des contingents (int. McCormack) 93.
Opinion du gouvernement canadien (int. Bourassa) 106.
Gendarmerie Baden-Powell (int. Bourassa) 107.
Solde de la Batterie C (mot. Clarke pour doc.) 124.
Nouveau contingent (int. Wallace) 136.
Solde de la Batterie C (int. Clarke) 519.
Solde des troupes coloniales (observ. Hughes) 931.
Recrutement au Canada (observ. Bourassa) 1093.
Intervention du Canada (résol. Bourassa) débat : M. Bourassa, 1320 ; sir Wilfrid Laurier, 1358 ; M. Charlton, 1368 ; M. Hughes, 1386 ; M. Jabel Robinson, 1392 ; M. l'Orateur (déc.) 1393 ; M. R. L. Borden, 1394.
Retour des sous-officiers (observ. Hughes) 1613.
Uniformes des constables (observ. Prior) 1618.
Haches pour les troupes anglaises (int. Monk) 1631.
Solde des soldats de la Batterie C (M. Clarke) demande de rapport 2096 ; (int.) 3530, 3531.
Enrôlement de la force constabulaire (int. Fowler) 2245.
Guide parlementaire, achat d'exemplaires (sub.) 5560.

HALIFAX, nouvel édifice à (sub.) 1267 ; accommodements (sub.) 5308 ; salle d'exercices militaires (sub.) 5797.
Halifax-Ouest, fonds de pêche et pêches cotières (mot. Roche pour doc.) 1296.
Hamilton, bureau de poste rue Pearl (mot. Barker pour doc.) 1439.
Hanlan, M. B. J. facteur à Kingston, aug. d'appointements (sub.) 5561.
Harwood, quai sur lac Rice (sub.) 5870.
Hastings-ouest, vacance, démission de M. Corby (communic. de M. l'Orateur) 2620 ; (int. Northrup) 4734.
Haut commissaire du Canada en Angleterre, bureau du (sub.) 192 ; dépenses éventuelles, loyer, assurance, etc., du bureau du (sub.) 192.
Hawkestone, Ont., nouveau quai (sub.) 4483.
Henderson, H. D., destitution de (int. Brock) 523.
Higgin's Shore, jetée (int. Hackett) 4277.
Hill, M. Arthur E. B., réclamation (int. Prior) 4730.
Hodge, David (int. Taylor) 1833.
Howard, permis pour mise en boîte (int. Bell, Pictou) 1091 ; règlements concernant pêche (int. Lefurgey) 2625.
Homesteads, inspecteurs (sub.) 1419.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.) 2927.
Hot Springs, près Banff, réserve ; chemins et ponts (sub.) 2753.
Houille, terres à (int. Haggart) 2832.
Hull, débarcadère (sub.) 3571, 5819.
Hull, William, ex-directeur de poste (int. Barker) 341.

ILE du Prince-Edouard, communications (int. Hackett) 100 ; malles (int. Lefurgey) 825 ; (mot. Lefurgey pour doc.) débat : 1296 ; agriculture, forêts, etc. (int. Hackett) 1474 ; chemin de fer (observ Hackett) 1535; communications (int. Hackett) 1623 ; chemin de fer (int. Hackett) 1833 ; chemin de fer, requête pour embranchement (int. Lefurgey) 2204 ; service postal dans le comté de Prince (int. Lefurgey) 2205 ; (int. Hackett) 3337 ; service de la malle dans l'Ile du Prince-Edouard (observ. Lefurgey) 3339 ; rép. du min. de la Marine, 3343 ; employés sur le chemin de fer (int. Hackett) 4277 ; prolongement des voies de garage sur chemin de fer, I.P.-E. (sub.)4301 ; pour redresser la voie près de Blue Shank (sub.) 4306 ; achat et pose de rails et attaches d'acier (sub.) 4308 ; achat d'outillage (sub.) 4309; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsboro (sub.) 4310 ; achat de terrains pour voie et pour ateliers de réparations, chemin de fer (sub.) 4463 ; rails d'acier (sub.) 4463 ; réclamations de l'Ile du Prince-Edouard, maintien des communications par bateau (résol. Fielding) 4624 ; 4762 ; (en comité), adoptées, 4964 ; subventions aux chemins de fer (int. Henderson) 5694 ; havres et rivières (sub.) 5816.
Ile aux Grues, construction de quai et achat de terrain (sub.) 5819.
Ile-Hawk, N.-E. (int. Tupper) 1619.
Iles de la Madeleine, brise-lames (sub.) 3571.
Ile-Musquash, N.-B., gardien du phare (int. Wilson) 1279.
Ile au Phoque, station de sauvetage, entretien (sub.) 4671.
Ile de la Pointe-Pelée, Ont., quai (sub.) 3583.
Iles-Sechelt, phare (int. Prior) 203.
Ile-Wood (sud) prolongement du brise-lames du sud (sub.) 3545.
Immigration (mot. pour états concernant agents, y compris W. T. R. Preston) M. Wilson, 78 ; immigration canadienne (int. Clarke) 204 ; (int. Wilson) 915 ; immigration en général (observ. Wilson et débat) : M. Wilson, 2937; M. McCreary, 2954 ; M. Robinson (Elgin), 2987 ; M. Oliver, 2992 ; M. Fraser, 3000 ; M. Puttee, 3006 ; M. Davis, 3016 ; M. Wallace, 3022 ; le min. de l'Intérieur, 3032 ; M. R. L. Borden, 3038 ; M. McCreary, 3039 ; M. Sutherland, 3040 ; le premier ministre, 3042 ; appointements des agents (sub.) 4908 ; gratification à veuve de D. L. Cavan, agent (sub.) 5004 ; immigration japonaise, restrictions (int. Hughes) 5697.
Immigration de la race Mongolique au Canada (mot. Prior pour correspondance et documents) 227.
Immigrants, établis au Canada (int. Wilson) 86 ; dépôt à St-Jean (sub.) 1269.
Importations des Etats-Unis (int.(Charlton) 4102.

Impressions de l'état (int. Clarke) 114 ; faites ailleurs qu'à l'Imprimerie de l'Etat (int. Clarke) 1030 ; impressions diverses (sub.) 3519 ; impressions, papier et reliure, somme additionnelle (sub.) 5567.
Impressions du parlement ; mot. Parmelee pour adoption du 5e rapport du comité mixte des impressions, et débat : M. Parmelee, 5290 ; M. Legris, 5292 ; M. Marcil (Bonaventure), 5294 ; M. Holmes, 5295 ; M. Clarke, 5297 ; M. Flint, 5297 ; M. Wallace, 5298 ; (mot. Parmelee pour adop. du 6e rapport) 5824.
Impressions et papeterie (sub.) 3986 ; 3987.
Imprimeur du roi, achat de matériel d'imprimerie (résol. Fielding) 4624 ; 4755 ; adoptées, 4963 ; (sub.) à voter de nouveau, 5560.
Indemnité parlementaire, augmentation (mot. Laurier pour comité sur résol.) débat : sir W. Laurier, 5710 ; M. R. L. Borden, 5713 ; M. Blain, 5714 ; M. Jabel Robinson, 5716 ; M. R. Johnston, 5717 ; M. McGowan, 5717 ; M. Thos. Murray, 5718 ; M. Thos. Christie, 5719; M. S. E. Gourley, 5719 ; (résol. adop.) 5827.
Indian River, dragage (sub.) 5846.
Industrie laitière dans la province de Québec (int. Angers) 5696.
Infirmières du Canada, ordre des (mot. Sproule pour présenter bill constituant en corporation) 1919.
Ingénieur en chef, bureau, salaires des ingénieurs, dessinateurs et commis (sub.) 3606.
Inspecteurs, gardes-pêche, etc., appointements et déboursés (sub.) 300.
Inspection des bateaux à vapeur et de leurs sirènes (sub.) 299.
Inspection du bétail, appointements et frais (sub.) 272.
Inspection du grain (int. R. L. Borden) 335.
Institutions scientifiques et levés hydrographiques (sub.) : observatoire de Toronto, 294 ; service météorologique, 295.
Instruments agricoles exportés du Canada, de 1896 à 1900, remise payée sur, mot. Roche (Marquette) pour doc. 133.
Intérieur, service, montant supplémentaire (sub.) 5013 ; enquêtes et travaux astronomiques (sub.) 5016.

Jambon, exportation (int. Henderson) 1284.
Jennie May, goélette, naufrage (int. Hackett) 2834.
Jones, M. Ralph, paiement à (int. Ingram) 524.
Journaux, somme additionnelle (sub.) 5566.
Juges : nomination dans Ontario (observ. Bennett) 2879 ; augmentation de traitement (mot. Fitzpatrick) 3532 ; juge de la cour de Circuit de Montréal, doyen, augmentation de traitement (mot. Fitzpatrick) 3531 ; traitement des juges (résol. Fitzpatrick) 4149; (2e l. et adop.) 4336 ; juge de la cour de Comté, Vancouver, C.-A., nomination (en comité sur résol.) 5703 ; juge dans causes de divorce au Nouveau-Brunswick, nomination (sub.) 5891.
Justice, subsides : dépenses diverses, y compris les Territoires du Nord-Ouest, 2702 ; frais de voyage des juges de la cour du Banc du roi et des cours de Comté, Manitoba, 2702 ; allocations de tournées des juges ad hoc, 2702 ; territoire du Yukon ; traitement supplémentaire du juge, 2705 ; apointements du shérif, cour territoriale, outre honoraires accordés par l'exécutif, 2707 ; frais de subsistance du shérif et du greffier, 2708 ; entretien des détenus, 2709 ; transport des détenus, 2710 ; paiement des témoins et jurés dans les procès criminels, 2711 ; livres de droit, papeterie et transport, 2714 ; dépenses diverses,
Justice, subsides—Suite.
honoraires et dépenses du ministère public, salaires et frais de subsistance des sténographes, enquêtes du coroner, etc., 2714 ; révision des statuts fédéraux, arrêtés du conseil et proclamations ayant force de loi, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, 2723 ; frais de litiges, 4426 ; frais judiciaires en général, 4724 ; pénitenciers : Kingston, à John McKay, services et déboursés, enquête, fil d'engerbage, 4724 ; Saint-Vincent de Paul, à Hector Lussier, dommages à propriétés par égoûts du pénitencier, 4725 ; police fédérale, protection des canaux, nouvelle somme, 4726.

KAMLOOPS, édifice public (sub.) 3159.
Kelly, M. E., intérêt sur montant payé au fonds de retraite (sub.) 5406.
Kewatin, districts (sub.) dépenses du gouvernement, 2753 ; entretien des aliénés, 2753.
King, N.-B., gardien des pêcheries dans le comté de (int. Fowler) 343 ; liste des électeurs (int. Fowler) 2625.
Kingston, contrat avec les usines de locomotives de (int. Tupper) 112 ; (int. Clarke) 1092 ; 2033 ; collège militaire, annexe, gymnase et hôpital (sub.) 2601 ; travaux du collège militaire, lettre de W. Saul (observ. Wallace) 4961. Grève aux usines de locomotives, observ. Puttee, débat : 5534, 5545 ; bâtiments militaires, écurie pour batterie de campagne (sub.) 5807.
Kinnear's Mills, affaire du bureau de poste de, M. Turcot (mot. et observ.) 20 ; M. Turcot (mot. pour copie du dossier de l'enquête) 86.

LAC Manitoba, dragage (int. Boyd) 1287 ; nouvelles décharges pour empêcher débordement (sub.) 3587.
Lac Rice et Port-Hope, levé entre (int. Ward) 624.
Lac Simcoe, baisse des eaux (mot. McLeod pour rapp. et données) 227.
Lac Saint-François, enlèvement de battures, (sub.) 4392, 4465 ; murs de protection (sub.) 4467.
Lac Saint-Louis, inspection hydrographique (sub.) 4391.
Lac Témiscamingue, dragage (sub.) 5821.
Lac Winnipeg, quai (sub.) 3588 ; levé hydrographique (sub.) 5896.
Lalonde, Dr, député de Vaudreuil (int. Monk) 4276.
Lard fumé (bacon) exportation (int. Henderson) 1284.
Lazaret de Tracadie (sub.) 2925.
Leamington, jetée (sub.) 3580.
Législation, dépenses éventuelles (sub.) 198 ; frais généraux (sub.) 3989.
"Le Progrès" de Windsor, Ont., paiements au (int. Clancy) 3529.
Levés hydrographiques et inspection, rivière aux Français (sub.) 4188.
Lévis, compement, plaintes (int. Morin) 3055 ; édifice public (sub.) 5800 ; bassin de radoub, grue mobile (sub.) 5821.
Le 24 mai (int. Bruce) 341.
Le Roi *vs* la B. A. Bank Note Co. frais de justice (sub.) 5560.
Le Stanley (mot. Lefurgey pour doc. au sujet de l'emploi de ce steamer) 561.
Libération conditionnelle des détenus, application de l'Acte y relatif (int. LaRivière) 107.
Lignes télégraphiques, construction (mot. Tupper pour doc.) 1918.

Ligne télégraphique sur rive Nord du Saint-Laurent, prolongement jusqu'à Belle Isle (sub.) 3604.
Lignes télégraphiques, Colombie Anglaise (sub.) 3605.
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins pour service des côtes et du bas du Saint-Laurent et des provinces maritimes, y compris dépenses des vapeurs employés au service des câbles (sub.) 3611.
Lignes télégraphiques, longueur (int. Clarke) 5695.
Loi électorale de Québec, requête au gouvernement pour véto, délai (observ. Monk) 5827.
Lois, impression, reliure et distribution (sub.) 3987.
London, Ont., aug. d'appointements du directeur de la poste (sub.) 5561 ; salle d'exercices et arsenal (sub.) 2601, 5801.
Longs discours (mot. et observ. Charlton) 73.
Longueuil, terrains de l'artillerie (int. Monk) 1834.
Louisbourg, N.-E. hôpitaux de marine (sub.) 5282.
Lower Millstream, N.-B., directeur de la poste à (int. Fowler) 114.
Lunenburg, édifice public (sub.) 4475.

MADOC, service postal à (int. Carscallen) 1476.
Mai, le 24, fête publique (int. MacLean) 3613.
Maïs, importations et exportations (int. Henderson) 84.
Malbaie, prolongement du quai (sub.) 5821.
Manchester et Halifax, ligne de (observ. R. L. Borden) 1538.
Manitoba, ports, rivières et ponts, améliorations (sub.) 4484.
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, colonisation des terres abandonnées (int. Douglas) 1276 ; terres boisées et arboriculture (sub.) 1421.
Marées, observation des (sub.) 267.
Marysville, N.-B., édifice public (sub.) 5798.
Matelots malades et indigents (sub.) 298.
Matières postales dans les districts ruraux, distribution (int. Clarke) 68.
Meaford, port, dragage et ouvrage en pilotis (sub.) 3581.
Mealy, John W. (int. Ganong) 825.
Médailles pour longs états de service (int. Clarke) 1090 ; (int. Sheritt) 1287 ; int. Clarke, 2621 ; int. Prior, 2621 ; (int. Clarke) 5305.
Mennonites du Manitoba, prêts aux (int. La-Rivière) 66.
Messages de S. E. : Economie interne, 8 ; budget, 49 ; budget supplémentaire, 137 ; discours du trône, 1191 ; budget supplémentaire, 2684 ; sanction royale, 3044 ; budget supplémentaire, 4987 ; 5182 ; 5655 ; dépêche de M. Chamberlain, secrétaire d'Etat pour les colonies, 6085.
Métis du Nord-Ouest, commission d'enquête, appointements et dépenses, montant supplémentaires (sub.) 5018.
Midland, port de, M. Bennett (observ.) 90.
Midland et Vasey, service postal (int. Bennett) 2624.
Milice (sub.) : soldes et allocations, 3453 ; exercices annuels, 3475 ; 3491 ; appointements et gages des employés civils, 3506 ; propriétés militaires, 3507 ; munitions de guerre et autres, 3510 ; habillements et nécessaires, 3847; provisions, fournitures et remontes, 3848 ; transport et fret, 3851 ; subventions aux associations, 3851 ; collège militaire royal, 3858 ; cartoucherie de l'Etat, 3860 ; dépenses
Milice, subsides—Suite.
à Esquimalt, 3861 ; champs de tir, 3862 ; 500 cartes du siège de la guerre sud-africaine, 3863 ; ministère de la Milice, dépenses casuelles, impression, papeterie, etc., 4429 ; exercices annuels, nouvelle somme, 4430 ; appointements et gages, nouvelle somme, 4430 ; propriétés militaires, tranmway champ de tir Rockliffe, réparations aux murs de Québec, 4432 ; habillements et nécessaires, nouvelle somme, 4434 ; munitions de guerre et autres, nouvelle somme, 4434 ; collège militaire royal, professeur Martin, augmentation d'appointements, 4435 ; achat de la propriété des casernes de Work-Point, Esquimalt, C.-A., 4436 ; gratification au lieut-col. McGill et au sergt.-major Dingley, compensation au lieut. McLeay, et à M. W. E. Fegan et Amable Frigon, 4436 ; somme supplémentaire, 4728 ; défense d'Esquimalt, 5407 ; association fédérale de carabiniers (sub. supplémentaires) 5407 ; propriétés militaires (sub. supplém.) 5407 ; pour terrains expropriés pour casernes de Work-Point, Esquimalt, 5408 ; monument à Eccles Hill, à voter de nouveau, 5408 ; armes, munitions, etc., 5408 ; Halifax, garnison provisoire, 5409.
Milice active, bataillons dans chaque province, (int. Wallace) 2622.
Milice régulière, pensions à l'état-major (mot. et observ. Prior) débat : M. Prior, 3056, 3061 ; M. Thompson, 3069 ; M. Ross (Victoria), 3070 ; M. Hughes, 3073 ; M. Hyman, 3073 ; le ministre de la Milice, 3075 ; pensions (mot. min. de la Milice) 3338 ; pensions (observ. Thompson) 3442 et suiv.
Millstream, N.-B., directeur du bureau de poste de (int. Fowler) 212.
Miminigash, brise-lames (sub.) 3534.
Mines, baux pour l'exploitation des, par la méthode hydraulique (int. Tupper) 109 ; inspecteurs, commissaire et surintendant (sub.) 1419 ; mines de la Colombie (int. Prior) 1787.
Ministère de l'Agriculture (sub.) 188 ; émoluments, à M. Jarvis, 4679.
Ministère des Chemins de fer et Canaux (sub.) 190 ; nouvelle somme nécessaire (sub.) 4429.
Ministère du Commerce, dépenses éventueulles (sub.) 196.
Ministère des Douanes (sub.) 187 ; aide aux écritures et autres, impressions, papeterie, ets. (sub.) 192.
Ministère des Finances et conseil du trésor (sub.) 186 ; 192 ; nomination d'un premier commis, 5277 ; (sub. y compris $2,200 à J. Fraser) 5902.
Ministère de l'Intérieur (sub.) 183 ; (sub. y compris $790 à J. D. Bollard, et $485 à T. W. Hogins) 5903 ; frais judiciaires (sub.) 2754.
Ministère de la Marine et des Pêcheries (sub.) 188 ; (sub) y compris $1,900 à J F. Fraser, 5903 ; (sub.) 5904.
Ministère des Mines, création (int. Prior) 2454.
Ministère des Postes (sub.) 190 ; aide aux écritures et autre, impressions et papeterie, divers, 193 ; service extérieur, appointements et allocations, 447 ; dépenses diverses, 515 ; service des malles, 515 ; service postal au Yukon, 516 ; dépenses casuelles, nouvelle somme, 4881 ; M. B. M. Northrup, promotion, nouveau commis, 5276 ; (sub.) 5905.
Ministère du Revenu de l'intérieur (sub.) 187; aide aux écritures, impressions et papeterie, divers (sub.) 193 ; fonctionnaires surnumé-

Ministère du Revenu de l'Int. (sub.)—Suite.
raires et permanents, statistique des douanes, ouvrage suppémentaire, 4716 ; M. L. G. Roy (aug. d'app.) 5276.
Ministère des Travaux publics (sub.) 190.
Ministre de l'Intérieur, juridiction d'appel du (int. Tupper) 66.
Mispec, N.-B., brise-lames à (int. Fowler) 824.
Mission d'Oxford House, condition des sauvages de la (int. Britton) 344.
Monnaies, hôtel des (int. Ingram) 65 ; établissement de l'hôtel royal des (résol. Fielding) 4623 ; (int. et observ. Prior) 4843 ; en comité sur résol., 5472 ; (sub.) 5783.
Monnaies usées ou mutilées (int. Ingram) 65.
Montgomery, général, monument (int. Clarke) 5303 ; 5697 ; 5938.
Montréal, listes électorales (int. Monk) 340 ; port (int. Haggart) 1092 ; entreprise Malone et cie (mot. Haggart pour doc.) 1439 ; commission du havre, prêt à (résol. Fielding) 4960 ; mot. Fielding pour comité sur résol. Fielding, prêt à la commission du havre, (débat) : M. Fielding, 5206 et suiv. ; M. Brock, 5209 et suiv.; le min. des Travaux publics, 5210 et suiv.; M. Monk, 5219 et suiv.; M. Sproule, 5224 et suiv.; M. Fraser (Guysborough), 5228 et suiv.; M. Wallace, 5232 et suiv.; M. Henderson, 5240 ; l'hon. M. Haggart, 5241 et suiv.; (résol. Fielding adoptées) 5307 ; bureau de poste, améliorations (sub.) 5798 ; édifices publics, améliorations (sub.) 5800 ; douanes, changements (sub.) 5801.
Moore, Wm., destitution (int. Culbert) 1436.
Mouton frais, importation (int. Clancy) 343.
Mullock, Hon. Wm., allocation, frais comme représentant du Canada à l'inauguration de la confédération australienne (sub.) 4727.
Musée Victoria, pour commencer construction (sub.) 5791.
McKenzie et Mann, réclamation (obser. R. L. Borden) 2665 ; mot. R. L. Borden pour doc., 4278 ; (mot. Laurier pour ordre de produire doc.) 6065.
Macrae, M. J. A., commissaire des métis et sauvages, allocation (sub.) 5023.
McGrady, M. H. A., commis de la poste, aug. d'appointements (sub.) 5562.
McKenna, M. A. J., commissaire des métis, rémunération (sub.) 5556.
McKnight, M S. L. T., ministère des ch. de f., appointements (sub.) 5760.
McInnes, John, destitution(int. Tupper) 2758.

NAPANEE, directeur de la poste (int. Taylor) 3337, 5301.
Naphte de bois (int. Barker) 5300.
Navigation dans le Saint-Laurent inférieur (int. Monk) 4313.
Nell, havre de, brise-lames (sub.) 3229.
Nelson, édifice public (sub.) 3159.
New-London, brise-lames, réparations (sub.) 3537.
New-Westminster, édifice public (sub.) 3159, 4476.
Nicolet, gare (sub.) 5319.
North-Bay, Ingonish, brise-lames (sub.) 4483.
Nouveau-Brunswick, transport de la malle par le chemin de fer central (int. Wilmot) 1630; havres et rivières (sub.) 5817.
Nouveaux navires de l'Etat à la Colombie Anglaise (mot. Prior pour copie de plans, devis et soumissions) 525.
Nouvelle-Ecosse, réclamations (mot. Tupper pour doc.) 1828 ; arrêté du conseil, réclamation au sujet du chemin de fer de Prolongement vers l'Est (mot. Tupper pour doc.) 1999 ; réclamation contre le gouv. féd. (mot. Haggart pour impression de doc) 2665 ; (mot. Laurier pour prod. de doc. relatif à arbitrage) 3828 ; édifices publics (sub.) 4475 ; Comeauville, réparations au brise-lames, (sub.) 4483.
Nouvelle-Ecosse, réclamations—Suite.

OAKVILLE, jetée de l'est, réparations (sub.) 5856.
O'Brien, M. A. H., aug. (sub.) 5568.
Observatoire, achat de télescope et autres instruments (sub.) 5898.
Officiers canadiens, commissions dans armée anglaise et gendarmerie de l'Afrique occidentale, correspondance entre le Gouv. général, et M. Chamberlain, Secrétaire d'Etat pour les colonies (mot. Bourassa pour doc.) débat : M. Bourassa, 5997 ; le Min. du Commerce, 6003 ; M. R. L. Borden, 6004 ; M. Hughes, 6004.
Ottawa, édifices loués par le gouvernement (int. Bennett) 1620 ; édifices publics (sub.) 2607 ; édifices du gouvernement location (mot. pour baux, contrats on conventions) M. Birkett, 2640 ; édifices publics, ventilation, éclairage, etc. (sub.) 3175 ; édifices militaires, nouveau magasin (sub.) 4474 ; téléphone dans édifices publics (sub.) 4477 ; installation nouveaux bureaux audessus Banque Molson, et liasses d'acier (sub.) 4477 ; ponts sur l'Outaouais, canal Rideau, réparations, etc., 4488; édifices publics, tiroirs, casiers, etc. (sub.) 5802 ; parc Côte Major, améliorations (sub.) 5805 ; observatoire astronomique, construction (sub.) 5880.
Owen-Sound, port, dragage et prolongement des travaux de protection en pilotis (sub.) 3583.

PACAUD, A., location d'une bureau public (int. Clancy) 2831, 3528.
Papeterie, achat (int. Taylor) 1832.
Papier, fabricants, enquête re coalition (sub.) 5897.
Pâquet, Joseph, pilote (int. Casgrain) 2245.
Paris, agence, appointements et dépenses casuelles (sub.) 4426.
Paris, Ont., édifice public, mandat du Gouv. Général (sub.) 4476.
Parker's Cove, quai, prolongement (sub.) 4483.
Parrsborough, quai (sub.) 3229 ; reconstruction des travaux de protection à la grève (sub.) 3230.
Passekeag, N.-B., construction d'une gare à (int. Fowler) 113.
Pavillon canadien dans ports étrangers (observ. Kaulbach) 4738, 6085.
Pêcheries, protection, nouveaux navires (sub.) 319 ; inspecteurs, surveillants et gardiens, louage de remorqueurs (sub.) 4675.
Penetanguishene, dragage (sub.) 5870.
Pénitenciers (sub.) en général, 2704 ; de Kingston, 2704 ; de Saint-Vincent de Paul, 2704 ; de Dorchester, 2705 ; de Régina, 2705 ; en comité sur résol, pour nomination d'un second inspecteur ; sir Wilfrid Laurier, 5698 ; M. Morrison, 5699 ; M. Sproule, 5699 ; le ministre des Chemins de fer et Canaux, 5701; le ministre de l'Intérieur, 5702 (résol. adop.) 5827 ; pénitencier de Saint-Vincent de Paul (int. Fortin) 5938.
Pensions, imputable sur compte de l'incursion des Féniens (sub.) 4729.
Pension de retraite aux membres des corps permanents de la milice canadienne (mot. Prior) 1310 ; (résol. Honorable F. W. Borden et débat) 4313 ; résol. adoptée, 4425.
Péribonka, dépôt des immigrants (sub.) 4475.

Peste bubonique (int. Morrison) 3718.
Peterboro, barrage, reconstruction (sub.) 4397.
Phares et service côtier (sub.) : examen des capitaines et seconds, 264 ; stations de sauvetage, et récompenses, 264 ; enquête sur les naufrages, 265 ; enregistrement des navires, 266 ; salaires et allocations des gardiens de phares, 275 ; salaires des nouveaux gardiens de phares établis à la Nouvelle-Ecosse, dans Québec, dans Ontario, au Nouveau-Brunswick et à la Colombie Anglaise, 278 ; phares à construire dans Québec, Ontario et la Nouvelle-Ecosse, etc., 279 ; 292 ; salaires des gardiens de phares établis et à établir, 279 ; entretien du phare flottant de Lurcher, 287 ; construction de phares, 287 ; 291 ; construction et équipement d'un phare flottant sur la batture de Lurcher, 290 ; réparations aux quais, 294 ; nouveau phare et bâtiment avec sifflet de brume, à Middle-Ground, lac Erié, 5280 ; phare et jetée permanente à la Traverse, 5280 ; phare Baccara, N.-E., amélioration, phares, sifflets de brume, bouées à gaz, etc., sur le Saint-Laurent, 5281.
Picton, édifice public (sub.) 2608.
Pictou, commissaires du havre *vs* la Reine in re pétition de droit (mot. Bell pour doc.) 832 ; service postal (int. Bell) 1272 ; accommodements (sub.) 5309.
Pisiculture et homarderies, construction et entretien (sub.) 316.
Plaines d'Abraham (int. Northrup) 3051, 3716 ; acquisition par le gouvernement (sub.) débat, 5923 et suiv.
Plomb, prime sur affinage, mot. Laurier pour comité sur résol., 5709 ; mot. Fielding pour comité sur résol. 5829.
Poids et mesures, appointements des employés, inspecteurs, etc. (sub.) 3941 ; poids et mesures, gaz, lumière, appointements et dépenses éventuelles (sub.) 5024.
Pointe de Hurd, réparations à la jetée (sub.) 3533.
Pointe Macauley, C.A., réclamations (int. Prior) 2624.
Pointe-ouest, prolongement de la jetée (sub.) 3544.
Pointe-au-Père, débarcadère (sub.) 3570.
Police Baden-Powell, enrôlement de constables (mot. Bourassa pour doc.) 4495.
Police à cheval du Nord-Ouest (sub.) solde de l'effectif, 3513 ; uniformes, réparations, médicaments, papeterie, etc., 3515; édifices nouveaux et réparations, 3518 ; indemnités aux membres de la police pour blessures, 3518 ; pour terminer service de l'année, 4711 ; pour payer chirurgien auxiliaire, W. E. Thompson, 4714; pour rembourser secours aux métis en détresse, 5405.
Pont Cowan, Victoria, Ont. (int. Vrooman) 1786.
Pont des Joachims, reconstruction (sub.) 3598.
Pont de la rue Maria, Ottawa, reconstruction (sub.) 3604.
Port-Bruce, havre de (int. Ingram) 522.
Port-Burwell, havre de (int. Ingram) 521 ; améliorations au port (sub.) 3584, 4484.
Port-Colborne, travaux au havre de (int. Lancaster) 827 ; améliorations au havre de (sub.) 1233 ; (int. Ingram) 1438 ; montants dépensés (int. Ingram) 2203 ; entrée, travaux d'amélioration (sub.) 5726.
Port-Hope, havre de (int. Ward) 823.
Ports et rivières (sub.) : Ile du Prince-Edouard, 3532 ; provinces maritimes, travaux de réparations (sub.) 3568 ; province de Québec, améliorations et réparations générales, ponts, etc. (sub.) 3570 ; province d'Ontario, améliorations et réparations générales, ponts, etc. (sub.) 3580.
Port-Stanley, havre de (int. Ingram) 521.
Poste, nouveaux bureaux (int. Bruneau) 2759.
Postes, subsides : service jusqu'au 30 juin, 1901, 4489 ; courriers du Sud-africain, allocation, 4490.
Potasses et cendres, inspection (int. Préfontaine) 830.
Poudres à pâtisserie, prohibition (mot. Roche, Marquette, pour doc.) 832.
Powell, M. A. E., augmentation d'appointements (sub.) 5256.
Presqu'île, achat et réparations d'un quai (sub.) 5863.
Primes de pêche, paiements (mot. Hackett pour doc.) 1458.
Prince, William L., emploi (int. Hackett) 2757.
Prince-ouest, élection, vol de boîtes de scrutin (int. Hackett) 83 ; président d'élection (int. Hackett) 1030.
Produits animaux, importation dans le Royaume-uni (int. Henderson) 1283.
Prorogation, lettre du secrétaire de S. E. ; communication (M. l'Orateur) 6065; message de S. E., 6087.
Purdey, M. Wilbert, indemnité (sub.) 5016.

QU'APPELLE, *vs* le Roi, frais de justice (sub.) 5557.
Quarantaine (sub.) : apointements et dépenses casuelles, 3145 ; quarantaine des bestiaux, 3146 ; abattage des porcs et moutons, 3146 ; pour empêcher progrès de la tuberculose parmi les bestiaux, 3146, 4700 ; quarantaine, hygiène publique, 4699 ; 5274.
Quarantaine du bétail aux Etats-Unis (mot. Clancy pour doc.) 1836 ; (mot. Fisher pour ordre de la Chambre, production de rapport) 1999.
Québec, édifices publics (sub.) 4475 ; dépôt d'immigrants et quai de la Reine (sub.) 5798 ; bureau de poste, réparations (sub.) 5798.
Québec et Blanc-Sablon, service de paquebots (sub.) 5880.
Queen, I.P.-E., prime de pêche (int. Hackett) 2833.
Queen-est, I.P.-E., certificat d'élection (communic. de M. l'Orateur) 2621.
Questions de privilège : M. Henderson (explication au sujet du vote sur mot. Costigan, serment du couronnement) 914.

RAMA, sauvages du township de (int. McLeod) 93 ; le médecin de la réserve de (int. McLeod) 203.
Rapides Saint-André, rivière Rouge (sub.) 1231.
Rapport de l'auditeur général, distribution (observ. Tupper) 103 ; (int. Clarke) 111.
Rapport de l'auditeur général et autres (observ. sur mot. Fielding pour comité des subsides, 48 et 49.
Rapports demandés (int. Sproule) 242.
Rapport du commerce et de la navigation (int. Wallace) 61.
Rapports des ministères, impression des (int. Clarke) 92.
Rapports produits par les différents ministères : Comptes publics pour exercice expiré 30 juin 1900, 50 ; Postes, 50 ; Intérieur, 50 ; Affaires des Sauvages, 50 ; Agriculture, 50 ; Travaux publics, 50 ; Revenu de l'Intérieur, 50 ; Marine et Pêcheries, 50 ; Etat des obligations et garanties enregistrées au département du Secrétaire d'Etat du Canada pendant exercice expiré 30 juin 1900, 50 ; Justice, rapport sur pénitenciers, 80 ; Finances, rapport de l'auditeur général, 103 ; Chemins de fer et Canaux, exercice expiré 30 juin 1900, 105 ;

Rapports—Suite.
Secrétariat d'Etat, 136 ; Revenu de l'intérieur, rapport annuel, troisième partie, 42 ; Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, moins ce qui concerne le Yukon, 525 ; ministère de la Milice, exercice expiré 30 juin 1900, 712 ; fermes modèles, année 1900, 912 ; Ministère du Commerce, exercice expiré 30 juin 1900, 1423.
Rapport sommaire du bureau géologique, pour l'année 1900, 2834.
Recensement, commissaire dans Elgin-est (int. Ingram) 65 ; 1291 ; à Charlotte, N.-B. (int. Ganong) 94 ; à Simcoe-est (int. Bennett) 204 ; à Cardwell (int. Johnston) 338 ; dans le comté de Grey (int. Sproule) 343 ; à Simcoe-sud (int. Lennox) 345 ; à Addington (int. Bell) 524 ; à Dorchester (int. Morin) 823 ; allocations aux commissaires et énumérateurs (int. Martineau) 828 ; (sub.) 3944 ; 3989 ; montant supplémentaire (sub.) 5898 ; (sub.) 2920 ; publication d'une circulaire (int. Northrup) 3052 ; (sub.) 3119.
Recrutement de la police Sud-Africaine au Canada, offres ou demandes de troupes (mot. Bourassa pour doc.) 1295.
Regina, lac Long et Saskatchewan, terres du chemin de fer de (int. Davis) 824.
Règle n° 60, suspension (mot. Britton) 5027 ; (mot. Sutherland) 5182.
Relations commerciales avec les Etats-Unis, M. Maclean (observ.) 133 et suiv.; M. l'Orateur, (déc.) 134.
Remonte, stations de, observ. Boyd (débat) 5246.
Représentation du Canada, à l'ouverture du parlement australien (int. Brock) 68.
Revenu de l'intérieur, percepteur à Toronto (int. Carscallen) 3829 ; frais de gestion, dépenses casuelles (sub.) 4426.
Richelieu, rivière, amers entre Sorel et Chambly, surveillance et entretien (int. Bruneau) 2831 ; 3049.
Richibouctou, édifice public (sub.) 5798.
Rideau-Hall, y compris terrains (sub.) 3212 ; réparations par suite d'incendie, nouveaux planchers dans écuries (sub.) 4476.
Ridingstone, clôture entre poste de police de, et rivière Milk (sub.) 5554.
Rivière aux Anguilles, gare et magasin à marchandises (sub.) 5319.
Rivière au Castor, quai de prolongement (sub.) 3220.
Rivière Colombie, C.A., amélioration en amont de Golden (sub.) 3588.
Rivière Fraser, améliorations du chenal, travaux de protection (sub.) 3588.
Rivière Napanee, levé hydrographique 1890 (mot. Wilson pour état relatif aux employés et pour copie du rapport de l'ingénieur) 79.
Rivière de la Nation, partie sud, améliorations à l'estacade (sub.) 3586.
Rivière à la Pluie, écluse et digue (sub.) 5796.
Rivière-aux-Renards, jetée (sub.) 3571.
Rivière Saint-Jean et ses tributaires, quais en eaux sujettes à marées (sub.) 5817.
Rivière Severn, inondation (int. McLeod) 203.
Rivière Skeena (sub.) 3589.
Riz, importation (int. Clancy) 2039.
Robertson, M. le Juge (int. Stephens) 5696.
Roberval, dépôt des immigrants (sub.) 4475.
Rocky-Point, I.P.-E., brise-lames (int. Lefurgey) 2624.
Rondeau, port, dragage (sub.) 3585 ; jetée, réparations (sub.) 3585.
Ross, Hon. J. J. sénateur, décédé, indemnité session de 1901 (sub.) 5895.
Rossland, édifice public (sub.) 3162.
Round-Bay, N.-E., canal à (int. Bell, Pictou) 2244 ; travaux publics (int. Bell, Pictou) 2445.
Russell, W. A. (mot. Tupper pour doc. concernant démission ou destitution) 832.
Rustico (sud.) réparations à la jetée (sub.) 3537.
Ryan, M. J. B., intérêt sur montant payé au fonds de retraite (sub.) 5406.

SAISIE de navires par croiseurs russes, arbitrage (sub.) 5288.
Saisie des salaires des fonctionnaires de l'Etat (résolution Fortin, et débat) : M. Fortin, 2205 ; M. Richardson (Lisgar) 2211 ; M. Flint, 2212 ; le Min. des Chemins de fer Canaux, 2215 ; M. McCreary, 2217 ; M. Bureau, 2219 ; M. Belcourt, 2220 ; M. L. P. Demers, 2222 ; M. Britton, 2223 ; M. Edwards, 2225 ; M. German, 2226 ; M. Lemieux, 2228 ; le Min. de la Marine et des Pêcheries, 2230 ; M. Ethier, 2233 ; M. Monk, 2234 ; M. Dugas, 2235 ; M. Russell, 2237 ; M. Marcil, 2239 ; M. Davis, 2240.
Salmon-River, hangar sur le quai de (int. Borden, Halifax) 209.
Sanction royale, 3060, 6087 et suiv.
San Juan de Fuca, détroit, direction des navires (int. Prior) 2455.
Sarnia, édifice public (sub.) 2609.
Sault Ste-Marie, édifice public (sub.) 5802 ; port, dragage (sub.) 5846.
Sauvages (sub.) : Ontario, soins médicaux, 2808 ; Ontario et Québec, couvertures et habillements, 2809 ; chefs de Gibson et de Cap-Croker, et agent de Saint-Régis, appointements, 2809 ; transport des sauvages d'Oka à Gibson, 2810 ; arpentage des réserves, 2810; fonds d'administration des terres, 2811 ; construction d'une geôle à Saint-Régis, 2812 ; Nouvelle-Ecosse, appointements, 2813, grains de semence, 2813 ; Nouveau-Brunswick, appointements, 2815 ; secours et grains de semence, 2815 ; soins médicaux, 2815 ; dépenses diverses et imprévues, 2816 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, total, 2816 ; minoteries et scieries, 2826 ; dépenses générales, 2827 ; Colombie Anglaise ; internats et écoles industrielles, 2827 ; dépenses de bureau et dépenses diverses, y compris irrigation, et repression de la vente des liqueurs, 2829 ; dépenses générales, 2830 ; sauvages d'Ontario et de Québec, soins médicaux, 5018; Nouveau-Brunswick, 5020 ; Nord-Ouest, sauvages en détresse, 5021 ; maison du missionnaire de Caughnawaga, réparations, 5414 ; Ontario et Québec, frais de justice, 5416 ; Manitoba et Territoires du Nord-Ouest : achat de bestiaux pour réserves, 5416 ; externats, pensionnats et écoles industrielles, somme supplém., 5417 ; éducation des sauvages du Yukon, 5553.
Sauvages de la réserve de Sydney (int. Johnston) 1293.
Sauvages de la rivière aux Roseaux (int. La-Rivière) 82.
Sauvetage, nouvelle station, Longue-Pointe, lac Erié (sub.) 5279.
Scott's Bay, réparations au quai (sub.) 3240.
Scarth, F. W., destitution (int. Roche) 1289.
Scrip, émission (int. Osler) 1281.
Scrutin, présidents du (int. Gauvreau) 1627.
Secrétariat d'Etat (sub.) 183 ; dépenses imprévues, aide aux écritures, nouvelle somme nécessaire (sub.) 5403.
Sénat, nouvelle somme pour appointements (sub.) 5895.
Sergent d'Armes, estimations du (sub.) 191

Serment du couronnement (mot. Costigan) 443 et suiv. (mot. Costigan, débat) : M. Costigan, 712 ; 800 ; M. Kendall, 716 ; le premier ministre, 718 ; M. R. L. Borden, 725 ; M. Charlton, 730 ; M. Wallace, 735 ; M. Emmerson, 747 ; 750 ; M. Haggart, 756 ; le min. de la Marine, 756 ; M. Bourassa, 762 ; M. Ross, 767 ; M. Monk, 769 ; M. Blain, 774 ; M. Pringle, 777 ; . Maclean, 781 ; M. Flint, 783; M. Northrup, 786 ; M. Sproule, 792 ; M. Lemieux, 796 ; le premier ministre, 799 ; M. Lennox, 801 ; M. Wade, 804 ; sir C. H. Tupper, 804 ; M. Fowler, 808 ; M. Osler, 810 ; M. Oliver, 810 ; M. Robinson, 813 ; M. Douglas, 814 ; M. Clarke, 816 ; (mot. Costigan, pour présentation par membres du Conseil privé, d'une adresse des communes, à S. E. le Gouverneur général le priant de transmettre à Edouard VII résolution des communes au sujet du serment du couronnement) 822.
Service civil, conseil des examinateurs, dépenses imprévues, nouvelle somme nécessaire (sub.) 5403.
Service de la malle entre le Canada et l'Angleterre (sub.) 4860.
Service postal, au parlement (int. LaRivière) 100 ; pendant l'hiver (sub.) 269.
Service télégraphique, salaire du personnel (sub.) 3608.
Service à la vapeur (sub.) : entre Saint-Jean et Liverpool, 4861 ; entre Halifax, Saint-Jean de Terreneuve et Liverpool, 4861 ; entre Saint-Jean et Glasgow, 4862 ; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 4862 ; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 4870 ; entre Victoria et San Francisco, 4876 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, 4877 ; entre le Canada et l'Afrique Australe, 4877 ; entre Baddeck, Grand Narrows, Iona, Big-Pond et East Bay, 4878 ; entre Annapolis, N.-E. et Londres, Ang., 4878 ; entre le Canada et la France, résol. Cartwright, débat : l'hon. sir Richard Cartwright 5185 ; M. Sproule, 5187 et suiv. ; M. Monk, 5188 et suiv. ; le Min. des Travaux publics, 5198 et suiv. ; le premier ministre, 5192 ; l'hon. M. Ross, 5195 ; M. Smith (Wentworth) 5195 ; M. Wade, 5198; M. Osler, 5199 ; entre Québec et Blanc-Sablon, 5880 ; entre Saint-Etienne, N.-B. et endroits sur rivière Ste-Croix, îles intérieures etc., 5880 ; entre Sydney, Cap Breton et Baie Saint-Laurent, 5881 ; entre Montréal, Québec et Manchester, Ang., en été, et Saint-Jean, Halifax et Manchester, Ang., en hiver, 5881 ; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, 5889 ; entre Halifax et Canso, 5890; entre Québec et ports du Saint-Laurent, jusqu'à Malbaie et Rivière Ouelle, 5890 ; entre Saint-Jean et Liverpool, 5909.
Sheguiandah, débarcadère (sub.) 3586.
Simcoe, transport de la malle (int. Bennett) 1438.
Situation financière, revue (débat) : M. R. L. Borden, 5949 ; le Min. des Finances, 5958 ; M. Barker, 5970 ; M. Henderson, 5985 ; M. Pope, 5987 ; M. Jabel Robinson, 5995.
Skinner's Pond, I.P.-E., améliorations au havre de (int. Hackett) 67.
Sociétés d'agriculture (sub.) 2894.
Sorel, port de (int. Haggart) 1091 ; quai en eau profonde (sub.) 3572, 4881 ; revenu du bureau de poste (int. Bruneau) 2760.
Souris, Pointe de Knight, pour consolider brise-lames (sub.) 3538.
Southampton, port de (int. Halliday) 2834.
Stations fumigatoires (sub) 4695.
Statuts, révision des (int. LaRivière) 66.
Steamer Amelia (int. Hackett) 1833.
Steamer Blue Hill (int. Bell, Pictou) 3529.
Steamers du gouvernement, entretien et réparations (sub.) 243 ; le Landsdowne, le Minto, l'Aberdeen, le Stanley, le Druid, réparations (sub.) 4671.
Steamer Tyrian (int. Bell, Pictou) 5938.
Steamer Willamette (int. Prior) 3718, 4063.
Stellarton, améliorations (sub.) 5308.
Steveston, envoi de la milice à (int. Morrison) 336.
Stoney Creek, monument (int. Smith, Wentworth) 5303.
Stratford, gardien du bureau de poste de (int. MacLaren) 91.
Stubbs, W., nomination (int. Bennett) 2038.
Subsides, mot. Fielding pour comité des, 48, 137, 243, 443, 712 ; (mot. Laurier pour comité des) 931 ; (mot. Fielding pour comité des) 1192, 1320 ; dernière épreuve (observ. Fielding) 2395 ; (mot. Fielding pour comité) 2543 ; (mot. Laurier pour comité) 2879 ; (mot. Fielding pour comité) 2937, 3055, 3247, 3339, 3435, 3719, 3830 ; (mot. Laurier pour comité) 4160 ; (mot. Fielding pour comité) 4338, 4625, 4843; (mot. Laurier pour comité) 4990; (mot. Fielding pour comité) 5246, 5496, 5720, 5943 ; adoption des subsides en dernière épreuve (objection Haggart) 6066.
Subsides aux Compagnies (mot. Smith pour doc.) 95, 133.
Subventions aux chemins de fer (mot. sir Louis Davies pour étude de résolutions) 5458 ; en comité, sur résolutions, 5575.
Sucre de bettrave, prime sur le (mot. et observ. Sproule) 346 ; M. Charlton, 359 ; M. Legris, 365 ; le Min. des Finances, 372 ; M. Wallace, 373.
Sud-africain, commis de la malle (int. Lavergne) 1475.
Summerside, port et brise-lames de (int. Lefurgey) 83 ; brise-lames (sub.) 3543.
Sydenham, port, dragage (sub.) 5847.
St-Alexis, baie des Ha ! Ha ! jetée (sub.) 3571.
Ste-Anne, surintendant de l'écluse (int. Bruneau) 2759 ; brise-glace (int. Bruneau) 2831.
Ste-Catherine, Ont., approvisionnement d'eau à (int. Lancaster) 109.
Ste-Emilie, Québec, quai, parachèvement (sub.) 4483.
St-Hyacinthe, salle d'exercices militaires (sub.) 5800.
St-Jean, N.-B., propriétés achetées par le gouvernement à (mot. R. L. Borden pour doc.! 228 ; brise-lames à la Pointe du Nègre (sub.) 4483 ; havre, éperons à la base du Fort-Dufferin (sub.) 5818 ; grand quai (int. Fowler) 1294 ; port, travaux (int. Ganong) 1619.
St-Jean, rivière (sub.) 3568 ; port (sub.) 3568.
St-Jérôme, lac St-Jean, quai (sub.) 3571.
St-Lambert, mur de protection, en coffrage (sub.) 3572.
St-Laurent, fleuve et canaux, inspection, bouées, etc. (sub.) 4396 ; 4466 ; aides à la navigation du fleuve (sub.) 4673.
St-Maurice, district, frais d'exploitation (sub.) 5880.
St-Thomas, arsenal de (int. Ingram) 520 ; salle d'exercices et arsenal (sub.) 2608 ; 2803.

TABAC, droits sur le (int. Henderson) 84.
Tadousac, quai, réparations (sub.) 3573.
Tarif, modification quant aux marchandises allemandes (int. Clarke) 341.

Tarif de préférence en faveur de l'Angleterre (int. Clarke) 523 ; marchandises d'origine étrangère (int. Clarke) 1026 ; certificat de provenance (int. Clarke) 1280 ; trafic à l'étranger et dans le Royaume-Uni, des articles pouvant en bénéficier, et déclarations des exportateurs et importateurs (mot. Clarke pour doc.) 1295.
Téléphone, compagnies de, longueur des lignes (int. Clarke) 4734.
Tempérance du Canada, modification à l'Acte de (int. Wilson) 345 ; résolution (int. Taylor) 3830 ; frais d'application de la loi (sub.) 3520.
Terrains affectés aux fins scolaires, Manitoba (int. LaRivière) 70 ; transport à la législature du Manitoba (mot. LaRivière pour copie de doc. y relatifs) 88 ; (int. Britton) 344 ; vente, relevé relatif à (mot. LaRivière pour doc.) 2246 ; rapport du juge Prendergast *in re* enquêtes (mot. Sifton pour doc.) 3525 ; mot. LaRivière pour rapport plus complet *in re* vente des terres scolaires, 4278 ; commission d'enquête (int. LaRivière) 5827.
Terreneuve et le Canada (int. Clarke) 341.
Terres aux chemins de fer, concessions (int. Marcil, Bonaventure) 5299.
Terres des chemins de fer, vente (int. Prior) 4841.
Terres fédérales (int. LaRivière) 66 ; dépenses imputables sur le capital, arpentages, fonctionnaires (sub.) 1404 ; inspecteurs et agents (sub.) 1407 ; dépenses contingentes des agents, déménagement, papeterie et impressions (sub.) 1419 ; service supplémentaire (sub.) 1421 ; préemptions, pâturages, terrains boisés, miniers, etc., état approximatif des arrérages (mot. Sifton pour doc.) 3525 ; (sub.) 5009 ; montant supplémentaire (sub.) 5013 ; nouvelle somme pour payer commis surnuméraires (sub.) 5553 ; pour payer arpentages (sub.) 5553.
Terres du Pacifique Canadien, exemption de taxes ; observ. Richardson (Lisgar) et débat : M. Richardson, 5519 ; M. l'Orateur (déc.) 5521 ; le min. de l'Intérieur, 5527 ; M. Oliver, 5528 ; M. Davis, 5531.
Territoires du Nord-Ouest, situation au point de vue financier et constitutionnel (mot. Scott pour doc.) 2664 ; pisciculture de poissons blancs (sub.) 5289 ; réclamations des métis, membres de la commission d'enquête, traitements (sub.) 5556 ; hôpitaux (sub.) 5559 ; montant supplém. pour écoles (sub.) 5896 ; bureau d'enregistrement, géole, poste de police (sub.) 5908 ; aliénés (sub.) 1399.
Thames, barrage à l'entrée (observ. Stephens) 2835.
Thompson, J. R., mot. Tupper pour état concernant nomination, emploi, enquête Burley et destitution, 77 ; inspecteur des homesteads, démission (int. Clare) 5304.
Tignish, brise-lames de (int. Hackett) 105 ; (sub.) 3544.
Tir, encouragement à la pratique du (mot. Hughes et débat) 1311.
Tomates, importation (int. Smith) 1027.
Toronto, bureau de poste (int. Clarke) 2034 ; édifices publics (sub.) 2616 ; port, ouvrage à l'entrée de l'est (sub.) 3586 ; bureau de poste, améliorations (sub.) 4476 ; dragage dans le port (sub.) 5848 ; rapport des ingénieurs concernant port (mot. Kemp pour copie) 77.
Toronto Jonction, édifice public à (int. Wallace) 86 ; 2449 ; observ. Wallace, et débat, 2450 ; édifice public (sub.) 5801.
Traité Bond-Blain (observ. Kaulbach) 5943.
Transport, question du (observ. Bickerdike) débat : M. Bickerdike, 3247 ; M. Roddick, 3265; M. Edwards, 3273 ; M. Gallery, 3279 ; M. Dobell, 3280 ; M. Monk, 3297 ; M. Charlton, 3307 ; M. Préfontaine, 3316 ; M. Ganong, 3324 ; M. Brock, 3326 ; M. Wright, 3330 ; M. Ross (Victoria), 3333 ; M. Fowler, 3335 ; le min. de la Marine, 3344 ; M. Haggart, 3359 ; le Solliciteur général, 3369 ; M. Maclean, 3382 ; M. German, 3392 ; le min. des Travaux publics, 3399 ; M. Kemp, 3409 ; M. Bureau, 3414 ; M. Morin, 3417 ; M. Talbot, 3419 ; M. Kendall, 3428 ; M. Murray, 3433.
Transport des marchandises (int. Kemp) 1628.
Transport gratuit des membres du parlement (mot. Robinson) débat, 544.
Travail, conseil du (sub.) 3863 ; département du, montant supplém. pour dépenses, salaires, etc. (sub.) 4879.
Travaux, appointements des surveillants (sub.) 3169.
Travaux publics (sub.) imputable sur le capital, ports et rivières, Québec, chenal du St-Laurent, 1197; pour payer la différence des dépenses relatives à certains travaux déjà autorisés (sub.) 3610 ; commis temporaires, aide aux écritures (sub.) 5871 ; bureau de l'ingénieur en chef, salaries des dessinateurs, commis, etc. (sub.) 5874.
Tremblay, M. Rémi, aug. (sub.) 5568.
Truite rouge, exportation (int. Préfontaine) 2449.

VACANCES de Pâques (mot. sir Louis Davies, ajournement) 2243 ; (mot. Laurier) idem, 2456.
Valleyfield, envoi des miliciens à (int. Puttee) 85 ; grève (mot. Monk pour doc., et débat) 2643 ; (observ. Loy et débat) : 3830 et suiv ; observ. Monk et débat, 4625 et suiv.
Vancouver, salle d'exercices militaires (int. Prior) 1788 ; (sub.) 3162.
Van Wagner, lieut.-colonel (int. Hughes) 2622.
Ventilation sur les steamers (int. Smith) 69, 519.
Victoria Beach, Annapolis, phare à (int. Borden) 91.
Victoriaville, édifice public (sub.) 2600.
25ième Bataillon, loyer des salles du club du (int. Ingram) 521.
Virden, Qu'Appelle, Régina et Mâchoire d'Orignal, emplacements de ville de (mot. Osler pour doc., et débat) 900.
Voies et moyens (mot. Fielding pour comité des) 49 ; changement de tarif (résol. Fielding) 5917 ; (résol. pour subsides, adoptées) 6069.
Volailles, engraissement (int. Hackett) 2758.

WABASH, réparations aux locomotives de la Compagnie du (int. Ingram) 64.
Wallace, M., allocation supplémentaire, fonds de retraite (sub.) 4426.
Wendover, quai (sub.) 5862.
Wiarton, débarcadère (sub.) 3587.
Williams-Head, seconde chambre de désinfection (sub.) 3169.
Windsor, salle d'exercices (sub.) 2618 ; havre, barrage, creusement du chenal de la rivière Avon (sub.) 3241.
Winnipeg, les facteurs de (int. LaRivière) 106 ; dépôt d'immigrants, infirmerie (à voter de nouveau) (sub.) 5808.
Winona, Ont., directeur de la poste (int. Smith, Wentworth) 2448.
Woodstock, édifice public (sub.) 2620 ; contrat pour transport de la malle (int. Ganong) 4310 ; bureau de poste (sub.) 5802.

YUKON :
Construction de la ligne télégraphique (int. Tupper) 67.
Importation des spiritueux (mot. Tupper pour état détaillé) 72, 213.
Rapports O'Gilvie (mot. Tupper pour copies) 72.
Edifices publics à Dawson, contrat Rourke (mot. Tupper pour doc.) 80.
Adresse des citoyens de Dawson au Gouverneur-général, 1900, et papiers s'y rattachant (mot. Tupper pour doc.) 80.
M. le commissaire O'Gilvie (int. Tupper) 93.
Règlements concernant les mines (int. Morin) 115.
Ligne télégraphique entre Bennett et Dawson (mot. Tupper pour doc.) 116.
Règlements miniers, appels au ministre (mot. Tupper pour doc.) 132.
Acte des terres fédérales (mot. Tupper pour doc.) 133.
Exploitation des mines par la méthode hydraulique, baux (int. Tupper) 109 ; (mot. Tupper pour copie de baux, lettres, rapp., etc.) 227.
Chemins, édifices publics à Dawson, droit régalien (mot. Tupper pour doc.) 228.
Etat relatif à construction de ligne télégraphique (int. Tupper) 712.
Spiritueux, permis d'importation (int. Tupper) 829.
Bateaux construits à White-Horse par ouvriers étrangers (int. Prior) 829.
Mémoire à S. E. le gouv. général, communications, adresses au gouvernement, arrêtés du conseil concernant divers besoins (mot. Tupper pour doc.) 832.
Vente de liqueurs (int. Tupper) 1093.
Permis d'importation de spiritueux à MM. Murray, Ross et Lockyer (int. Tupper) 1277, 1278.
Maisons de jeu et buvettes malfamées (int. Tupper) 1279.
Construction de chemins et ponts (int. Tupper) 1280.
Permis Houston (int. Tupper) 1284 ; (int. Prior) 1294.
Entrée des liqueurs (int. Tupper) 1284.

Yukon—Suite.
Visite du Gouverneur général à Dawson (int. Tupper) 1288.
Chemin de fer, réclamation Mann et Mackenzie (int. Tupper) 1288.
Salaires et dépenses (sub.) 1402.
Suppression des théâtres et maisons de jeu (mot. Sifton) 1617.
Edifices publics à Dawson (int. Tupper) 1623.
Constitution des tribunaux (observ. Tupper) 2431.
Levé de la frontière par rapport à la Colombie Anglaise, depuis lac Teslin jusqu'à rivière Alsek (sub.) 2574.
Gouvernement, douanes, dépenses (sub.) 3939.
Ligne télégraphique à Dawson (int. Ganong) 4103.
Gouvernement, édifices publics (sub.) 4349.
Ligne télégraphique de Quesnel à Atlin (sub.) 4353.
Ligne télégraphique de Dawson à Fort Egbert (sub.) 4370.
Sentiers, chemins et ponts (sub.) 4370.
Améliorations sur rivières Lewes et Yukon, y compris gratification de $1,100 à M. J. C. Taché (sub.) 4371.
Travaux publics, lignes télégraphiques (sub.) 4385, 4386.
Edifices publics, loyer, chauffage, éclairage, etc. (sub.) 4386.
Entretien des prisonniers, nouvelle somme (sub.) 4726.
Gouvernement (sub.) 5006.
Traitement des magistrats (résol. Laurier, mot. pour comité) 5182.
Dépenses (observ. Sifton) 5306.
Education des Sauvages (sub.) 5553.
Edifices publics à Dawson (sub.) 5783.
Edifices publics (sub.) 5876.
Rivières Lewes et Yukon, y compris allocation additionnelle à l'ingénieur surveillant, M. J. C. Taché (sub.) 5877.
Chemins, sentiers et ponts, construction (sub.) 5877.
Somme supplém. pour entretien des prisonniers (sub.) 5892.
Police à cheval (sub.) 3518.